

Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Edição Suplemento 2022

Anais do X Congresso Nacional das Comissões de
Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB –
(Salvador, BA, Outubro 2022)

Realizado em 27 e 28 de Outubro de 2022 em Salvador – BA

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



Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

ANO XII — EDIÇÃO SUPLEMENTO 2022

Anais do X Congresso Nacional das Comissões de
Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB —
(Salvador, BA, Outubro 2022)

Realizado em 27 e 28 de Outubro de 2022 em Salvador — BA

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

SELDRAS COMUNICAÇÕES

DIRETORA: Selma Martins Hernandez

CONSELHO EDITORIAL

Benjamin Gallotti Beserra (*in memoriam*), Vicente Marotta Rangel (*in memoriam*), Camila Mendes
Vianna Cardoso, Osvaldo Agripino de Castro Júnior, Wilson Pereira de Lima Filho

COMITÊ TÉCNICO

Alexandre Moreira Lopes, Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra, Cláudio Augusto Gonçalves
Pereira, Fernando Pieri Leonardo, Ingrid Zanella, José Carlos Higa de Freitas, Kelly Gerbiany
Martarello, Laércio Cruz Uliana Júnior, Lucas Leite Marques, Marcel Nicolau Stivaletti, Marcelo
de Lucena Sammarco, Solon Sehn, Tainara 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 X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, ocorrido nos dias 27 e 28 de outubro de 2022, organizado, de forma presencial, pela Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB do Estado da Bahia.

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. 12, edição suplementar : 240 p. ; 23 cm.

Bimestral

Edição suplementar publicado com Anais do X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, organização e realização OAB/BA, realizado em 27 e 28 de Outubro de 2022 em Salvador, BA. 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),

Prefaciando obras especializadas na área de Direito Marítimo é sempre uma honra e uma felicidade. Alegria ainda maior prefaciando uma obra que reúne a coletânea de temas apresentados no X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, ocorrido nos dias 27 e 28 de outubro de 2022, organizado, de forma presencial, pela Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB do Estado da Bahia.

Considerando a importância desta obra e o currículo ímpar de seus colaboradores e palestrantes, a sensação se soma ao receio em não conseguir transmitir aos leitores e aos estudiosos a relevância e originalidade desta obra.

Inicialmente, importante parabenizar a Comissão da Seccional da OAB-Bahia pelo primoroso trabalho, em especial a liderança exemplar do seu Presidente, Dr. Thiago Borges, ladeado por seus ilustres membros. Louros também para a Diretoria da Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional Bahia, na pessoa de sua Presidente, Dra. Daniela Borges, primeira presidente da referida seccional, que conferiu apoio fundamental ao evento.

Da mesma forma, saudar a importante iniciativa da Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário de organizar pelo segundo ano os Anais do Congresso, contendo abordagem dos debates e das palestras, possibilitando que haja mais uma fonte de pesquisa para os estudantes da matéria, ratificando a importância da Ordem dos Advogados do Brasil, de suas seccionais e diversas comissões temáticas organizadas em diversos Estados.

Este trabalho, publicado pela Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, vem suprir uma lacuna no Brasil de doutrina na área de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, que, mesmo sendo um País maritimamente privilegiado, ainda carece de obras especializadas.

Necessário registrar que este Congresso é fruto do incansável trabalho das comissões temáticas de diversas seccionais em difundir a importância do Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro no Brasil. Há exatos 10 anos, inclusive destacando que em 2020 não foi realizado congresso em face da pandemia da Covid-19, as seccionais elegem um novo foro para sediar o evento, demonstrando que é papel da OAB fomentar as discussões na área, bem como o fortalecimento da advocacia em nosso País.

Os temas selecionados e que estão registrados nesses Anais não poderiam ser mais oportunos, nem abordados de melhor forma, por diversas

autoridades que participaram ativamente do congresso. Assim, foram debatidos alguns temas, como desestatização dos portos, BR do Mar, desafios do setor marítimo e portuário, inovação e sustentabilidade, segurança da navegação, multimodalidade, regulação, trabalho marítimo e portuário, entre outros.

No que concerne ao trabalho marítimo, relevante registrar que a Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho federal da OAB, que tenha a honra de presidir, elaborou PARECER AO MINISTÉRIO DO TRABALHO, contendo proposição de ajustes na regulamentação da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, conforme Consulta Pública nº 6/2022. Assim, em novembro de 2022, foi publicada a Portaria MTE nº 3.802/2022, regulamentando a referida convenção contendo os ajustes em seu texto, conforme parecer encaminhado. A comissão nacional tem, entre os seus objetivos, fomentar segurança jurídica, valor indispensável para o fortalecimento da advocacia e do Estado Democrático de Direito.

A originalidade desta obra consiste em agregar de forma pioneira, por meio de uma abordagem ampla e interdisciplinar, diversos temas controversos e atuais.

O Brasil é um País maritimamente privilegiado, conta com uma costa de 7,4 (sete vírgula quatro) mil quilômetros navegáveis. O modal marítimo responde por mais de 90% (noventa por cento) do comércio exterior brasileiro, sendo, portanto, um fator imprescindível na globalização.

Nosso País ainda possui a Amazônia Azul, inclusive, com a extensão da sua Plataforma Continental, onde se encontram as reservas do pré-sal e dele se retira cerca de 85% do petróleo, 75% do gás natural e 45% do pescado produzido no País.

O aumento da navegação, principalmente fomentada pelo projeto BR do Mar e pelas reformas portuárias, a extensão da plataforma continental, a exploração do gás natural, entre outros recursos, demonstram que será cada vez mais necessário ter o Tribunal Marítimo atuante e bem preparado. Afinal, esses fatores não só ampliam a competência do Tribunal, mas ratificam a sua importância e imprescindibilidade.

Faz-se mister mencionar que, em 2020, tanto as atividades de transporte e entrega de cargas em geral quanto as atividades portuárias foram acertadamente reconhecidas como atividades essenciais.

Razão pela qual é indispensável que sempre haja uma disseminação da mentalidade marítima e do direito marítimo. Portanto, indiscutível a

importância destes Anais no universo jurídico, bem como do empenho de todos os participantes e palestrantes, que trataram de temas sensíveis para o desenvolvimento do nosso País, aproximando o direito da realidade.

Assim, resta a certeza de que estes Anais devem inspirar seus leitores e despertar a motivação nos estudiosos, para que produzam cada vez mais textos acadêmicos e estimulem a pesquisa de forma independente.

Por fim, com muita satisfação, recomendo a leitura aos estudiosos, sobretudo da área jurídica, bem como agradeço a honrosa oportunidade de prefaciá-los, como dizia Willian Shakespeare: “A gratidão é o único tesouro dos humildes”.

José Alberto Simonetti

Presidente da OAB Nacional – Conselho Federal da OAB

Ingrid Zanella Andrade Campos

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

Apoiadores dos Anais — (Lista em Ordem Alfabética)

- ARB.LEGAL | ADVOCACIA ROCHA BAPTISTA
- AGRIPINO & FERREIRA ADVOGADOS
- BARRAL, PARENTE E PINHEIRO ADVOGADOS
- GALLOTTI e Advogados Associados
- HLL & PIERI Advogados
- KINCAID Mendes Vianna Advogados
- MARTARELLO Advogados
- PRATICAGEM DO BRASIL
- QUEIROZ CAVALCANTI ADVOCACIA
- REIS GONÇALVES Associados
- SALOMÃO, KAIUCA, ABRAHÃO, RAPOSO E COTTA Sociedade de Advogados
- SAMMARCO E ASSOCIADOS ADVOCACIA
- SOLON SEHN e Advogados Associados
- TUSSI & PLATCHEK Advogados Associados
- VILANOVA Advocacia
- ZOUAIN, RIZK, COLODETTI & Advogados Associados

Comissões Especializadas da OAB (2022/2024)

Conselho Federal

Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário

Presidente: Ingrid Zanella Andrade Campos

Vice-Presidente: James Winter

Secretária-Adjunta: Rachel Gomes Philomeno Gomes

Endereço: 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>

Conselho Federal

Comissão Especial de Direito Aduaneiro

Presidente: Luciana Mattar Vilela Nemer

Vice-Presidente: Simone Cristine Davel

Endereço: 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>

Conselho Seccional – Amazonas

Comissão de Direito Aduaneiro

Presidente: Rummenigge Cordovil Grangeiro

Vice-Presidente: Rommel Júnior Queiroz Rodrigues

E-mail: direito.aduaneiro@oabam.org.br ou coordenacao@oabam.org.br

Telefone: (92) 98113-9317

Site Oficial: <https://www.oabam.org.br/comissoes/comissoes-lista/>

Conselho Seccional – Bahia

Comissão Especial de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo

Presidente: Thiago Carvalho Borges

Endereço: Largo do Campo da Pólvora, Fórum Ruy Barbosa, 1º andar, sala 103, CEP 40040-900

Telefone: (71) 3329-8886

E-mail: comissoes@oab-ba.org.br

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

Conselho Seccional – Ceará

Comissão de Direito Marítimo, Portuário, Aeroportuário e Aduaneiro – CDMPAA

Presidente: Marcelo Muniz Baptista Viana

1º Vice-Presidente: André Albuquerque Gurgel

Secretária-Geral: Sílvia Andréa de Aquino

Endereço: 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/>

Conselho Seccional – Distrito Federal

Comissão de Direito Portuário e Marítimo

Presidente: Felipe de Assis Serra

Vice-Presidente: Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra

Secretária-Geral: Aurea Gabrielle Lopes Paes

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

Telefone: (61) 3035-7144/7245 / (61) 98570-5949

E-mail: sgc2@oabdf.com – shirley.lopes@oabdf.com

Site Oficial: <https://oabdf.org.br/comissoes/>

Conselho Seccional – Espírito Santo

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro – CDMPA

Presidente: Luciana Mattar Vilela Nemer

Vice-Presidente: Bruno Barcellos Pereira

Secretária-Geral: Flavia Fardim Antunes Bringhamti

Endereço: 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>

Conselho Seccional – Maranhão

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: Najla Buhatem Maluf

Vice-Presidente: Carlos Sebastiao Silva Nina

Secretária-Geral: Waguinanny Lamara Alves da Silva

Endereço: Rua Dr. Pedro Emanuel de Oliveira, 01, Calhau,
São Luís/MA, CEP 65076-908

Telefone: (98) 3227-0146 / (98) 98413-4241

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>

Conselho Seccional – Mato Grosso do Sul

Comissão de Direito Aduaneiro – CDADU

Presidente: Paulo de Medeiros Farias

Endereço: Av. Mato Grosso, 4700, B. Carandá Bosque, Campo Grande/MS,
CEP 79.031-001

Telefone: (67) 3318-4720

E-mail: não possui ou não informado

Site Oficial: https://oabms.org.br/coordenadoria_de_comissoes/comissao-de-direito-aduaneiro/

Conselho Seccional – Minas Gerais

Comissão de Direito Aduaneiro

Presidente: Fernando Pieri Leonardo

Vice-Presidente: Daniela Lacerda Chaves

Endereço: Rua Albita, 250, Bairro Cruzeiro, Belo Horizonte/MG,
CEP 30310-160

Telefone: (31) 98492-4023

E-mail: direitoaduanheiro@oabmg.gov.br

Site Oficial: [https://www.oabmg.org.br/Institucional/
Home/ComissaoMembros/143](https://www.oabmg.org.br/Institucional/Home/ComissaoMembros/143)

Instagram: <https://www.instagram.com/direitoaduanheirooabmg/>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/direitoaduanheiro-oabmg/>

Conselho Seccional – Pará

Comissão de Direito Marítimo e Aduaneiro

Presidente: Renã Margalho Silva

Vice-Presidente: Tainara Bento Ferreira da Paixão

Vice-Presidente: Samara Gualberto

Secretária-Geral: Bruna Iris Paula

Endereço: Praça Barão do Rio Branco, 93, Campina, Belém/PA,
CEP 66015-060

Telefone: (91) 4006-8600

E-mail: não possui ou não informado

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

Comissao-de-Direito-Maritimo-e-Aduaneiro

Instagram: <https://www.instagram.com/cdmpa/>

Conselho Seccional – Paraná

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: Leandro Alberto Bernardi

Vice-Presidente: Melina Gonçalves Gimenez Hidalgo

Secretária: Ana Paola Ghizoni de Macedo

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

Telefone: (41) 3250-5745/5749

E-mail: comissoes@oabpr.org.br

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

Conselho Seccional – Paraná, Subseção de Paranaguá

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: Marcos Eduardo Tavares de Andrade

Vice-Presidente: Carlos Camilo Júnior

Secretário: Fabrício da Silva Figueira

Endereço: Rua Xavier da Silva, 136, Tuiuti, Paranaguá/PR,
CEP 83203-620

Telefone: (41) 3425-2256 (WhatsApp)

E-mail: paranagua@oabpr.org.br

Site Oficial: <http://intranet.oabpr.org.br/servicos/subsecoes/subsecoes2.asp?cbMunicipio=1101>

Instagram: @oabparanagua

Conselho Seccional – Paraná, Subseção de Tri-Fronteira

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: Ivandro Antonioli

Vice-Presidente: Rafael Antonio Casagrande

Secretário: Paulo Cesar Gnoatto

Endereço: Rua Cristalino Silveira Machado, 156, Sala 3, Centro,
Barracão/PR, CEP 85700-000

Telefone: (49) 3197-3020

E-mail: trifronteira@oabpr.org.br

Site Oficial: <http://intranet.oabpr.org.br/servicos/subsecoes/subsecoes2.asp?cbMunicipio=5301>

Conselho Seccional – Pernambuco

Comissão de Direito Aduaneiro e Comércio Exterior – Codace

Presidente: Gilberto Flávio de Azevedo Lima

Vice-Presidente: Vinícius Caldas Marques Lima

Secretária: Heliópolis Godoy Machado de Matos Ribeiro

Endereço: Rua Marques do Recife, 109, Bairro Santo Antônio, Recife/PE,
CEP 50010-060

Telefone: (81) 3424-1110

E-mail: comissoes@oabpe.org.br

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

Instagram: @codace.oabpe

Conselho Seccional – Pernambuco

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Petróleo – CDMPP

Presidente: Igor Zanella Andrade Campos

Vice-Presidente: Maria da Piedade Wanderley Buarque de Melo

Secretário: Gabriel Cavalcanti de Abreu

Endereço Completo, Rua Marquês do Recife, 109 Santo Antônio,
Recife/PE, CEP 50010-060

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/>

Conselho Seccional – Rio de Janeiro

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar – CDMPM

Presidente: Godofredo Mendes Vianna

Vice-Presidente: Eduardo Simeone

Secretária: Fabrine Hartog

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

Telefone: (21) 2730-6525 Ramal 2191

E-mail: cdmpm@oabRJ.org.br

Site Oficial: <https://www.oabRJ.org.br/comissoes?page=0>

Conselho Seccional – Rio Grande do Norte

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

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

Vice-Presidente: Giovanna Martins Wanderley (OAB/RN nº 7871).

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

Telefone: (84) 4008-9415/9416

E-mail: comissao@oabrn.org.br

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

Conselho Seccional – Rio Grande do Sul

Comissão Especial de Direito Marítimo, Aeronáutico, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário

Presidente: José Augusto Mendes Marques

Vice-Presidente: Andréia Propp Arend

Secretário: Valter Tremarin Junior

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

Telefone: (51) 3287-1800

E-mail: comissoesespeciaissec5@oabrs.org.br

Site Oficial: <https://www2.oabrs.org.br/comissao?id=81>

Conselho Seccional – Rio Grande do Sul, Subseção de Rio Grande

Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro – CEDMPA

Presidente: Renato Goulart Rocha

Vice-Presidente: Priscila Juliano Miño

Secretário: Sergio Lipinski Brandão Junior

Endereço: Av. Silva Paes, 266, Sala 302, Rio Grande/RS, CEP 96200-340

Fone: (53) 3231-2744

E-mail: riogrande@oabrs.org.br

Site Oficial: <https://www.oabrs.org.br/rio-grande/comissoes>

Conselho Seccional – Santa Catarina

Comissão de Direito Aduaneiro

Presidente: Bruno Eduardo Budal Lobo

Vice-Presidente: Simone Cristine Davel

Secretário: Cláudio Augusto Gonçalves Pereira

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

Telefone: (48) 3239-3500

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

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

Conselho Seccional – Santa Catarina

Comissão de Direito Portuário e Marítimo

Presidente: Bruno Tussi

Vice-Presidente: Gabriella Sedrez Reis Goetten de Souza

Secretários: Josiane Lader e Gabriel Leonardo Alves

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

Telefone: (48) 3239-3500

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

Site Oficial: <https://www.oab-sc.org.br/comissoes-inicio-28>

Conselho Seccional – Santa Catarina, Subseção de Itajaí

Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Presidente: Raquel Segalla Reis

Endereço: 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: <http://oab-itajai.org.br/>

Instagram: <https://www.instagram.com/oabsubsecaoitajai/>

Conselho Seccional – Santa Catarina, Subseção de Joinville

Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Presidente: Suellen Taline Lobo

Vice-Presidente: Josiane Lader

Secretário: Daniel Tambosi

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

Telefone: (47) 3433-0771

E-mail: aduanheiro@oabjoinville.org.br

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

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

Conselho Seccional – São Paulo

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: Thiago Testini de Mello Miller

Vice-Presidente: Renata Sucupira Duarte

Secretária-Adjunta: Luciana Vaz Pacheco de Castro

Secretário-Geral: Luiz Henrique Pereira de Oliveira

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

Telefone: (11) 3291-8212

E-mail: secretaria.comissoes.adm@oabsp.org.br

Site Oficial: <https://www.oabsp.org.br/comissoes2010/direitomaritimo>

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Campinas

Comissão Direito Aduaneiro e Comércio Exterior

Presidente: Alan Aparecido Murça

Vice-Presidente: Claudio Roberto Freitas Barbosa

1º Secretário: Daniel Augusto Gonçalves Pereira

Endereço: Rua Lupércio Arruda Camargo, 111, Jardim Santana, Campinas/SP, CEP 13088-658

Telefone: (19) 3734 1213

E-mail: comissoes.campinas@oabsp.org.br

Site Oficial: www.oabcampinas.org.br/comissoes-2/direito-aduanheiro/

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Praia Grande

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Negociações Internacionais

Presidente: Jonathan Martins Pereira

Vice-Presidente: Manuella Jéssica de Barros Terto

Secretária: Angela Llase Gonçalves

Endereço: Rua José Borges Neto, 703, Nova Mirim, Praia Grande/SP,
CEP 11705-010

Telefone: (13) 3592-3559

E-mail: praia.grande@oabsp.org.br

Site Oficial: <http://www.oabpraiagrande.org.br/comissoes/comissao-de-direito-maritimo-portuario-e-negociacoes-internacionais/34>

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Santos

Comissão de Direito Aduaneiro

Presidente: Karolina dos Santos Manuel

Vice-Presidente: José Luiz Lourenço Junior

Secretário: Marcelli Silva de Mello

Endereço: 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/comissao-integra/110-direito-aduaneiro/>

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Santos

Comissão de Direito Marítimo

Presidente: Marcelo de Lucena Sammarco

Vice-Presidente: Bruno Eduardo Ventriglia Cichello

Secretária: Luciana Marques de Freitas Rodrigues

Endereço: 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/>

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Santos

Comissão de Direito Portuário

Presidente: Lucas Rênio da Silva

Vice-Presidente: Marcus Vinicius de Lucena Sammarco

Secretário: Rodolpho Robalo Gonzalez

Endereço: 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/
comissao-integra/118-direito-portuario/](https://www.oabsantos.org.br/comissao-integra/118-direito-portuario/)

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Santos

Comissão de Comércio Exterior

Presidente: Victor da Cruz Valdivia Lopes

Vice-Presidente: João Paulo Alves Justo Braun

Secretária: Mariana de Fatima Martins Faria

Endereço: 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/
comissao-integra/243-comercio-exterior/](https://www.oabsantos.org.br/comissao-integra/243-comercio-exterior/)

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de São Sebastião

Comissão de Direito Marítimo e Portuário

Presidente: Adriana Koschitz Leme de Macedo

Vice-Presidente: Paulo Garrido Macedo de Araújo

Secretária: Petula Kinape Emmerich

Endereço: Alameda Vereador Mário Olegário Leite, 50, São Sebastião/SP,
CEP 11608-536

Telefone: (12) 3892-2349

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

Site Oficial: [https://www2.oabsp.org.br/asp/
subsecoes/subsecao.asp?codsub=136](https://www2.oabsp.org.br/asp/subsecoes/subsecao.asp?codsub=136)

Patrocinadores/Apoio Institucional

PATROCINADORES

- ABTP
- Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Advogados
- Praticagem do Brasil
- Grupo Level
- Fenop
- ABAC
- ATP
- Centronave
- SINDFISCO

APOIO INSTITUCIONAL

- *Maritime* Law Academy
- Universidade Católica do Salvador
- Faculdade Baiana de Direito e Gestão

Relatores(as) dos Painéis (em Ordem Alfabética)

A Comissão Especial de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo da OAB/BA agradece aos seguintes membros que colaboraram com a elaboração dos relatórios de conteúdo dos painéis:

- **DANIELLE CARÔLLO DE OLIVEIRA OVALHE**

PRIMEIRO PAINEL – DIREITO PORTUÁRIO: A Desestatização dos Portos e as Perspectivas para o Futuro do Setor Portuário Nacional.

- **ÍTALO FILIPE DOS SANTOS CARDOSO**

QUARTO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO: Direito Marítimo – Inovação e Sustentabilidade.

- **JOÃO VÍTOR SOUZA RODRIGUES**

TERCEIRO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO: Desafios no Setor Marítimo e Portuário.

- **KALIANY CONCEIÇÃO PINHEIRO SOUZA**

QUINTO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO: Direito Marítimo – Segurança da Navegação.

- **LARA HAGEN SCHMERTMANN COSTA**

SEXTO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO: O Mercado de Cargas Containerizadas e os Desafios Pós-Pandemia em Período de Guerra.

- **MARINA MORENA ALVES**

SEGUNDO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO: BR do Mar (Lei nº 14.301/2022) – Da Legislação à Prática.

- **NÁBILA PRACIANO LEAL SILVA E JOÃO VÍTOR SOUZA RODRIGUES**

SÉTIMO PAINEL – MULTIMODALIDADE: A Importância das Políticas Públicas de Interação de Modais para a Logística Nacional (Aspectos Estruturais e Regulatórios).

- **RAFAEL PLATINI NEVES DE FARIAS**

OITAVO PAINEL – DIREITO PORTUÁRIO: SSE/THC2 20 Anos – Segurança Jurídica e Regulação.

- **RAIANNA DE ARAÚJO COSTA**

NONO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO: *Maritime Labor Convention* 2006 – Ratificado em abril/2022; e

DÉCIMO PAINEL – DIREITO ADUANEIRO: Temas Atuais de Direito Aduaneiro.

- **THIAGO CARVALHO BORGES**

QUINTO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO: Direito Marítimo – Segurança da Navegação.

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

APRESENTAÇÃO

A pandemia de Covid-19, que atingiu o planeta nos últimos anos, serviu para evidenciar a grande relevância das atividades marítimas, portuárias e aduaneiras para o desenvolvimento econômico de qualquer país. Com as atividades econômicas praticamente paralisadas em todo o mundo, a continuidade do funcionamento das estruturas marítimas e portuárias garantiram a circulação da riqueza e a movimentação da balança comercial, especialmente no caso do Brasil. Esses setores foram também essenciais para garantir o acesso a produtos médicos essenciais para combater os efeitos da pandemia e para a distribuição de vacinas, que salvaram milhares de vidas.

A complexidade da cadeia logística do comércio e do transporte internacionais exige dos profissionais que atuam na área capacitação técnica e científica para compreender as questões que envolvem tanto aspectos do direito público quanto do direito privado e a aplicação de fontes do direito interno como do direito internacional. Todo esse contexto impõe um alto grau de especialização de todos os envolvidos nos setores marítimo, portuário e aduaneiro.

Com o objetivo de contribuir para elevar o nível das discussões e fomentar o desenvolvimento de novos saberes no campo jurídico, as Comissões de Direito Marítimo, de Direito Aduaneiro e de Direito Portuário das Seccionais da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) resolveram, a partir de 2012, organizar, conjuntamente, um Congresso de âmbito nacional sobre os três setores. O esforço coletivo de muitos advogados de vários Estados, trabalhando voluntariamente, resultou em dez anos de importantes debates em eventos realizados em Itajaí/SC (2012), 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). Em 2022, o evento aconteceu na Praia do Forte/BA.

Em 2022, contando mais uma vez com alguns dos nomes mais reconhecidos do cenário nacional, participaram do Congresso advogados, juízes, ministros de Tribunais Superiores, membros do Ministério Público, além de diversos especialistas ligados a órgãos governamentais, como

Ministério da Economia e da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Portos, Receita Federal do Brasil (RFB), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A sociedade civil também esteve presente no evento baiano com importantes contribuições de professores universitários, cientistas, engenheiros, especialistas de organizações ligadas ao comércio exterior, empresas, sindicatos e associações nacionais que representam armadores, terminais portuários privados, portos, *tradings*, importadores, exportadores, portos secos, despachantes aduaneiros, agentes de cargas, transportadores e outros. No público, muitos advogados e outros profissionais do direito, além de pessoas de áreas afins aos assuntos debatidos, demonstrando a amplitude e interdisciplinaridade das relações jurídicas que envolvem o direito marítimo, portuário e aduaneiro.

O sucesso do X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB se deve ao apoio essencial dos patrocinadores, que permitiram trazer à Praia do Forte um grande número de palestrantes do mais alto gabarito, realizando um dos primeiros eventos de grande porte do recém-inaugurado Centro de Convenções da Praia do Forte, que fica no Município de Mata de São João/BA. A Comissão de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo da OAB/BA trabalhou intensamente para viabilizar as melhores condições para o evento, contando com o suporte essencial da equipe de funcionários da Seccional e com o apoio incondicional da Diretoria.

Neste ano, a Comissão organizadora local introduziu a relatoria dos painéis, para fins de registro dos debates, com o objetivo de garantir a possibilidade de consulta futura pelos interessados. Também contou com manifestações culturais, como rodas de samba locais e grupos de capoeira, trazendo a regionalidade baiana para o evento. Além disso, o encontro, como em todos os anos, proporcionou uma oportunidade de reencontros e novas relações pessoais e profissionais, fomentando o fortalecimento de redes nos setores.

Das temáticas debatidas, um assunto foi muitas vezes trazido para o centro das discussões: a questão da (in)segurança jurídica. As dificuldades encontradas com o ambiente normativo e jurisprudencial foram levantadas em muitos dos debates, às vezes acalorados, embora sempre respeitosos, que surgiram nas mesas do Congresso. O desenvolvimento dos setores de-

pende de um maior grau de estabilidade institucional e de maiores possibilidades de previsibilidade acerca das consequências jurídicas das condutas assumidas pelos atores nos campos marítimo, portuário e aduaneiro. Os agentes de Estado reconhecem a existência de uma insegurança que dificulta o fortalecimento dos setores e os profissionais que atuam na área reclamam por um esforço coletivo por criar um ambiente normativo mais racional, simples e, sobretudo, estável.

A Comissão de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo da OAB/BA considera que os resultados do Congresso foram plenamente atingidos, o que pode ser conferido nestes Anais. Agradecemos a gentileza do apoio da Revista de Direito Marítimo em publicar os resultados do evento, o que garante o acesso do público em geral ao alto nível dos debates, das discussões e das informações práticas que os presentes puderam acompanhar nesses dias.

Assim, agradecemos a todos os que contribuíram para o sucesso do X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB e esperamos que muitas das questões que surgiram nesse evento possam contribuir para o evento de 2023, que acontecerá em Curitiba/PR.

Axé!

Thiago Carvalho Borges

Presidente da Comissão de Direito Internacional,
Comércio Exterior e Direito Marítimo da OAB/BA

Programação

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

27.10.2022 – QUINTA-FEIRA – PRIMEIRO DIA

9h às 11h30

PRIMEIRO PAINEL – DIREITO PORTUÁRIO: A Desestatização dos Portos e as Perspectivas para o Futuro do Setor Portuário Nacional.

- [1] **Felipe Serra** – OAB/DF – Presidente de Mesa.
- [2] **Felipe Nogueira Fernandes** – Advogado da União – Subchefe de Infraestrutura na Subchefia de Assuntos Jurídicos da Presidência da República – Debatedor.
- [3] **Jesualdo Conceição da Silva** – Presidente Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).
- [4] **Mário Povia** – Ministério da Infraestrutura – Secretário Nacional de Portos.
- [5] **Eduardo Nery** – Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
- [6] **Ana Paula Calhau** – Diretora Empresarial de Relação de Mercado da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba).

11h30 às 12h45

SEGUNDO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO: BR do Mar (Lei nº 14.301/2022) – Da Legislação à Prática.

- [1] **Robson Santana** – Membro da Comissão Especial de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo da OAB/BA – Presidente de Mesa.
- [2] **Ludwig Silva** – Membro da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário da OAB/BA – Debatedor.
- [3] **Dino Batista** – Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (DNHI/SNPTA) do Ministério da Infraestrutura.
- [4] **Luiz Fernando Resano** – Diretor-Executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC).

- [5] **Abrahão Salomão** – Diretor-Presidente da Empresa de Navegação Posidonia.

14h30 às 15h45

TERCEIRO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO: Desafios no Setor Marítimo e Portuário.

- [1] **Renã Margalho Silva** – Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Aduaneiro da OAB/PA – Presidente de Mesa.
- [2] **Arthur Rocha Baptista** – sócio na ARB.Legal | Advocacia Rocha Baptista – Debatedor.
- [3] **Roberta Carvalho** – Diretora Jurídica da Operadora de Logística Portuária Wilson Sons.
- [4] **Luíza Coli** – Membro da Wista Brasil e da Sul Norte Rebocadores.
- [5] **Sandra Magnavita** – Auditora-Fiscal da Receita Federal.

16h às 17h

QUARTO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO: Direito Marítimo – Inovação e Sustentabilidade.

- [1] **José Marques** – Presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo, Aeronáutico, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário da OAB/RS – Presidente de Mesa.
- [2] **Maria Cristina Gontijo** – Debatedora.
- [3] **Nelson Cavalcante** – Juiz do Tribunal Marítimo.
- [4] **Larissa Amorim** – Secretária de Sustentabilidade do Minfra.
- [5] **Iwam Jaeger** – Sócio da Kincaid Mendes Vianna Advogados.
- [6] **Lívia Sancio** – Sócia da Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Sociedade de Advogados.

17h30 às 19h

QUINTO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO: Direito Marítimo – Segurança da Navegação.

- [1] **Bruno Tussi** – Presidente Comissão de Direito Marítimo OAB/SC – Presidente de Mesa.
- [2] **Comte. Paulo Gonzalez** – Capitão dos Portos da Bahia– Debatedor.

- [3] **Vice-Almirante Ralph Dias da Silveira Costa** – Presidente do Tribunal Marítimo.
- [4] **Eliane Octaviano Martins** – Maritime Law Academy
- [5] **Ingrid Zanella Andrade Campos** – Vice-Presidente da OAB/PE e Presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário da OAB/Nacional.
- [6] **Bruno Fonseca** – Vice-Presidente da Praticagem do Brasil
- [7] **Jacqueline Andrea Wendpap** – Diretora Executiva do Instituto Praticagem do Brasil
- [8] **Contra-Almirante José Luiz Ribeiro Filho** – Superintendente de Segurança do Tráfego Aquaviário.

28.10.2022 – SEXTA-FEIRA – SEGUNDO DIA

9h às 10h30

SEXTO PAINEL – MARÍTIMO E PORTUÁRIO: O Mercado de Cargas Containerizadas e os Desafios Pós-Pandemia em Período de Guerra.

- [1] **Igor Zanella Andrade Campos** – Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB/PE – Presidente de Mesa.
- [2] **Marcelo Sammarco** – Presidente da Comissão de Direito Marítimo da OAB/Santos – Debatedor.
- [3] **Claudio Loureiro de Souza** – Diretor-Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave).
- [4] **Ângelo Calmon de Sá Junior** – Vice-Presidente da Federação de Indústrias do Estado da Bahia (Fieb).
- [5] **Fábio Gentil** – Advogado.
- [6] **Aluísio Sobreira** – Diretor da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).
- [7] **Flávia Moraes Lopes Takafashi** – Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

10h45 às 12h

SÉTIMO PAINEL – MULTIMODALIDADE: A Importância das Políticas Públicas de Interação de Modais para a Logística Nacional (Aspectos Estruturais e Regulatórios).

- [1] **Ludwig Silva** – Membro da Comissão Especial de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo da OAB/BA – Presidente de Mesa.
- [2] **Eduardo Simone** – Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo da OAB/RJ – Debatedor.
- [3] **José Moreira Neto** – Superintendente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
- [4] **Giovano Palma** – Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac.
- [5] **Ismael Trinks** – Superintendente de Transporte Ferroviário da ANTT.
- [6] **Larry Carvalho** – Advogado e Presidente da YoungShip Brazil.
- [7] **Mayhara Chaves** – Presidente da ABEPH

14h às 15h15

OITAVO PAINEL – DIREITO PORTUÁRIO: SSE/THC2 20 anos – Segurança Jurídica e Regulação.

- [1] **Thiago Miller** – Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SP – Presidente de Mesa.
- [2] **James Winter** – Vice-Presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo – Debatedor.
- [3] **Sandro Monteiro, em substituição a Bruno Pinheiro** – Superintendente de Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
- [4] **Marcelo Gonçalves** – Auditor-Fiscal do Tribunal de Contas da União (TCU).
- [5] **Almirante Murillo Barbosa** – Diretor-Presidente da Associação dos Terminais Privados (ATP).
- [6] **Ruy Camilo** – Membro do Instituto dos Advogados de Santa Catarina (IASC).
- [7] **Rogério Marin** – Presidente do SINDITRADE.

15h30 às 17h

NONO PAINEL – DIREITO MARÍTIMO: *Maritime Labor Convention 2006* – Ratificado em abril/2022.

- [1] **Kaliany Conceição Pinheiro Souza** – Membro da Comissão Especial de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo da OAB/BA – Presidente de Mesa.
- [2] **Najla Buhatem Maluf** – Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/MA – Debatedor.
- [3] **Cláudio Brandão** – Ministro do Superior Tribunal do Trabalho.
- [4] **Pedro Calmon Neto** – Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo (IIDM).
- [5] **Sérgio Aquino** – Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).
- [6] **Maurício Brito** – Coordenador Nacional de Trabalho Portuário e Aquaviária do Ministério Público do Trabalho (CONAPTA/MPT).
- [7] **Carlos Augusto Muller** – Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF).

17h30 às 19h

DÉCIMO PAINEL – DIREITO ADUANEIRO: Temas Atuais de Direito Aduaneiro.

- [1] **Dão Real** – Diretor do Sindifisco Nacional – Presidente de Mesa.
- [2] **Simone Davel** – Vice-Presidente Comissão Especial de Direito Aduaneiro da OAB/Nacional – Debatedora.
- [3] **Solon Sehn** – Sócio da Solon Sehn e Advogados Associados.
- [4] **Luciano Freitas Maciel** – Chefe da Divisão de Administração Aduaneira (Diana) – Regional BA e SE.
- [5] **Luciana Mattar Vilela Nemer** – Presidente Comissão Especial de Direito Aduaneiro da OAB/Nacional.

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

Painéis

1. Primeiro Painel – Tema: A desestatização dos portos e a perspectiva para o futuro do setor portuário nacional 31
2. Segundo Painel – Tema: BR do Mar (Lei nº 14.301/2022) – Da legislação à prática..... 49
3. Terceiro Painel – Tema: O mercado de cargas containerizadas e os desafios pós-pandemia em período de guerra 65
4. Quarto Painel – Tema: Inovação e sustentabilidade 76
5. Quinto Painel – Tema: Direito marítimo – Segurança da navegação..... 83
6. Sexto Painel – Tema: O mercado de cargas containerizadas e os desafios pós-pandemia em período de guerra 105
7. Sétimo Painel – Tema: Multimodalidade – A importância das políticas públicas de interação de modais para a logística nacional (aspectos estruturais e regulatórios) 117
8. Oitavo Painel – Tema: SSE/THC2 20 anos – Segurança jurídica e regulação 135
9. Nono Painel – Tema: *Maritime Labor Convention* 2006 – Ratificado em Abril/2022 143
10. Décimo Painel – Tema: Por que ter um regulamento aduaneiro? 150

Apoiadores 157

Índice Alfabético e Remissivo 209

Primeiro Painel

Tema: A desestatização dos portos e a perspectiva para o futuro do setor portuário nacional

- [1] **Felipe Serra** – OAB/DF – Presidente de Mesa.
- [2] **Felipe Nogueira Fernandes** – Advogado da União – Subchefe de Infraestrutura na Subchefia de Assuntos Jurídicos da Presidência da República – Debatedor.
- [3] **Jesualdo Conceição da Silva** – Presidente Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).
- [4] **Mário Povia** – Ministério da Infraestrutura – Secretário Nacional de Portos.
- [5] **Eduardo Nery** – Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
- [6] **Ana Paula Calhau** – Diretora Empresarial de Relação de Mercado da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba).

RELATADO POR DANIELLE CARÔLLO DE OLIVEIRA OVALHE – COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO INTERNACIONAL, COMÉRCIO EXTERIOR E DIREITO MARÍTIMO – OAB/BA

O X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB Nacional, realizado em Praia do Forte/Bahia, teve como organizadora, em 2022, a Comissão Especial da Seccional Baiana.

A Desestatização dos Portos e a Perspectiva para o Futuro do Setor Portuário Nacional foi discutida no primeiro painel e teve como iniciante dos debates o Sr. **Felipe Fernandes** com a pergunta: “Por que estatizar ou regular a infraestrutura?”

Como resultado à questão lançada, apresentou 6 motivos: (1) o problema do monopólio natural, (2) altos custos fixos irrecuperáveis (*sunk costs*) e custos variáveis baixos = Grandes economias de escala, (3) é mais eficiente que uma única firma atenda ao mercado, (4) ausência de produtos/serviços substitutos, (5) risco de abuso do poder de mercado por parte da firma monopolista e (6) crença de que a propriedade pública ou a regulação estatal pode solucionar adequadamente o problema. Em seguimento, tratou das 3 ondas nos portuários brasileiros, deixando a pergunta: Haverá uma quarta onda?

Há uma determinada infraestrutura para prover certo serviço, e talvez um dos melhores exemplos seja o setor de saneamento básico, que a maior parte do custo da prestação de serviço consiste na implantação das redes, de modo que não faz, do ponto de vista da eficiência, muito sentido a duplicação de uma rede para atendimento dos mesmos usuários. Portanto, é mais eficiente, do ponto de vista econômico, que uma única empresa opere aquele mercado.

O setor portuário, especialmente o segmento da infraestrutura portuária, tem algumas características de monopólio natural; porém, especialmente no caso de ausência de produtos ou serviços substitutos, temos aí um problema, porque o agente monopolista tende a abusar da sua posição de domínio e cobrar o que seria um preço superior ao que se esperaria se o mercado fosse competitivo. Então, o que fazer? A resposta tradicional consiste na interferência do Estado baseado na crença de que a propriedade pública ou a regulação econômica da propriedade privada pode solucionar esse problema.

Esse processo de estatização e de intensificação da regulação econômica que começou no século XIX percorreu todo o século XX até os anos 70. Nos anos 70, novos ventos começam a soprar. Boa parte dos países estava em uma grave crise econômica, o que deu força a um movimento que defendia a redução da intervenção do Estado em diversos setores econômicos, partindo da premissa de que a gestão privada, associada a mecanismos de mercado, era mais eficiente que a gestão pública e o planejamento central.

Assim, se propôs privatizações, desregulação de atividades econômicas e mecanismos que fomentam a concorrência. Por exemplo, a desagregação de atividades econômicas em que você separa atividades, segmentos que são monopólio natural do fato de outros segmentos que podem ser explorados em ambiente concorrencial. Há mecanismos de compartilhamento forçado de infraestruturas que, de fato, são monopólios naturais e também há o leilão pelo direito de explorar mercados não competitivos.

O Brasil não ficou alheio a esse movimento e, na década de 90, especificamente no âmbito do setor portuário, temos a Lei nº 8.630, com o objetivo de transferir as operações portuárias ao setor privado, e aqui entramos nas “três ondas”, na verdade três modelos diferentes de desestatização.

O primeiro, que vem na esteira da Lei nº 8.630, é exatamente o movimento, a aceleração dos arrendamentos portuários. Houve uma desagregação da atividade de provimento de infraestrutura e a operação portuária que

passa ao setor privado, enquanto o setor público continua com o papel de gestor da infraestrutura portuária por meio das companhias docas. Trata-se, portanto, aqui, de um modelo de exploração direta da infraestrutura, mas associado a uma regulação contratual dos terminais portuários na operação portuária.

A segunda onda, o segundo modelo, foi fomentada pela Lei nº 12.815, na medida em que incentivou terminais autorizados mediante a abolição da diferenciação de carga própria e carga do terceiro. Esse novo modelo de autorização portuária se distingue bastante do modelo dos arrendamentos portuários, porque aqui estamos a falar de uma regulação discricionária, que é a regulação baseada nas resoluções do agente regulador.

E, atualmente, estamos começando a fase da terceira onda das destabilizações portuárias, que são justamente as concessões dos portos organizados. Aqui o foco deixa de ser a operação portuária e passa a ser o provimento da infraestrutura portuária por meio de um contrato de concessão com agente privado. Essa onda começou em 2019, com a inclusão da Rodésia e do PND, e esse processo específico foi concluído recentemente.

Temos ainda uma avenida pela frente em termos de perspectivas para o futuro nesse modelo de concessões, que é um modelo em que há uma regulação, sobretudo contratual, por meio do contrato de concessão. Além do porto do Espírito Santo, temos vários outros projetos em andamento, como os portos de São Sebastião, de Santos e de Itajaí.

E, falando sobre perspectivas para o futuro, além dessa avenida que se abre, agora em termos de concessões portuárias, a título de provocação, gostaria de trazer aqui o que pode ser uma quarta onda. Qual seria essa quarta onda?

O quarto modelo, ou quarta onda, seria a utilização do modelo do regime jurídico dos terminais autorizados para portos, inclusive portos de propósitos, por que não? É possível, pelo menos do ponto de vista jurídico, utilizar o modelo das autorizações portuárias, inclusive para, se for o caso, privatizar portos organizados. É um modelo possível, porém é necessário para decidir avaliar quais são os benefícios, as desvantagens e as vantagens de cada um desses modelos.

E aqui eu passo ao que seria sobre as vantagens e desvantagens de cada um, cada tipo de negócio da relação contratual, que é o modelo dos portos concedidos e a regulação discricionária, ou seja, esse modelo de portos privados autorizados.

Como principais vantagens no modelo de regulação contratual: (1) maior proteção ao parceiro privado por via do contrato de concessão; (2) possibilidade de leilão de competição pelo mercado, uma vez que trata, na maioria dos casos, de uma atividade com elementos de monopólio natural – a licitação permite que façamos um leilão pelo direito de operar aquele mercado; (3) possibilidade de divisão de riscos no contrato de concessão.

Falando agora da regulação discricionária, como principais vantagens: (1) uma maior agilidade na adaptação da regulação a novas circunstâncias, e aqui a regulação se dá diretamente pelo agente regulador, o que implica em (2) menor burocracia.

Esses mecanismos de atenuação de riscos ao parceiro privado muitas vezes são importantes para reduzir o custo de capital e, portanto, reduzir o custo do serviço. Porém, cada um desses modelos também possui as suas desvantagens.

No caso da regulação contratual, as desvantagens seriam: (1) contratos incompletos. Aqui estamos falando de contratos de concessão extremamente complexos e que precisam durar por longo prazo, por conta do fundo dos investimentos. Então é praticamente impossível antecipar tudo o que pode acontecer durante todo esse tempo. Portanto, são contratos que vão demandar, provavelmente, ajustes. O que nem sempre é simples de fazer; (2) menor flexibilidade pela necessidade de alterar esses contratos de tempos em tempos; e (3) dificuldade com o processo de licitação e a necessidade de substituição periódica do concessionário que nem sempre é viável.

Do lado da regulação discricionária, as desvantagens seriam: (1) maior risco de captura do regulador, exatamente por ser um risco é potencializado, uma vez que o regulador possui mais poder, já que não temos a proteção do contrato de concessão; (2) maior custo regulatório, pela mesma razão; e (3) maior risco de descontinuidade do serviço, uma vez que não tem aqui o elemento do contrato de concessão estabelecendo obrigações de utilidade daquele serviço.

Para concluir, temos três modelos do que diz respeito à infraestrutura portuária de desestatização: um parcial e dois completos: (1) modelo tradicional da propriedade pública, ou seja, da gestão por companhias docas estatais, mas com terminais transferidos para o setor privado, via contrato de arrendamento, chamado de *landlord público*; (2) modelo da propriedade pública concedida, que é o modelo implantado no Espírito Santo, modelo chamado *landlord privado* que vem sendo testado também na Austrália; e

(3) modelo da propriedade privada regulada, também chamado de porto privado autorizado.

Cada um desses modelos tem suas vantagens e desvantagens. A principal vantagem do modelo tradicional (*landlord público*), o mais usado em outros países e no Brasil também, temos: (1) o custo de transação mais baixo; (2) a garantia de continuidade; e (3) a flexibilidade para ajustes de política pública, justamente por ter uma entidade estatal gerindo diretamente o porto.

Porém, como desvantagens desse modelo temos: (1) pouco incentivo à eficiência, (2) maior dependência do orçamento público e (3) maior risco de interferência política.

Em relação ao modelo *landlord privado*, as vantagens são: (1) maior eficiência da gestão privada, (2) maior amplitude para investimentos privados, (3) competição pelo mercado, (4) maior segurança ao parceiro privado e (4) uma maior possibilidade de conexão com políticas públicas, justamente por que o contrato de concessão, ele pode e deve ser modelado, de modo a alinhar os interesses entre o concedente e o concessionário. Como desvantagens temos: (1) custo de transação mais alto, (2) elaboração do contrato de concessão, (3) edital de licitação, (4) dificuldades do processo licitatório e (5) risco de descontinuidade, que, embora menor do que o caso do porto autorizado, tem o risco caso a concessionária apresente graves problemas financeiros, como no caso do setor rodoviário.

Por fim, no modelo de porto privado autorizado, as vantagens são: (1) eficiência da gestão privada, (2) maior amplitude para investimentos privados, (3) maior flexibilidade e agilidade à firma regulada e ao regulador, (4) maior conexão com o mercado em razão dessa flexibilidade, que possibilita ao parceiro privado para se adaptar para atender às demandas de mercado. Por outro lado, as desvantagens estão no (1) custo regulatório mais alto, com alta dependência do regulador, (2) maior risco de descontinuidade e (3) maior dificuldade, pela ausência de contrato de concessão, de conexão da atuação do parceiro privado e as políticas públicas.

Portanto, não há um modelo intrinsecamente melhor ao outro, cada um tem suas vantagens e desvantagens, sendo fundamental avaliar as características e circunstâncias que cada setor, cada empreendimento, para avaliar qual o modelo se encaixa melhor em cada situação. Não há, portanto, um modelo alternativo eterno ou imutável, mais do que isso, é importante reconhecer que nosso conhecimento é limitado, e, por isso, nós podemos

cometer erros, até para poder corrigir esses erros, e continuar aprimorando nossos modelos continuamente, e, se for o caso, adotando novos modelos, por que não?

Jesualdo Conceição da Silva iniciou o segundo debate indicando que a ABTP nasceu justamente para apoiar inteiramente a desestatização.

Entendemos que não existe um modelo único para ser aplicado a todos os portos brasileiros. Todos os modelos apresentados, olhando caso a caso, ponto a ponto, pode ser que sejam implementados de uma ou outra forma.

Alguns portos hoje, imediatamente, poderiam ser transformados. Há necessidade de desestatização como uma caminhada. Uma concessão que é feita hoje, Santos, pode evoluir para uma desestatização plena. É muito importante o caminhar para aprender com os desafios que são colocados, aperfeiçoá-los e dar um novo passo.

A operação portuária sempre foi uma atividade evidentemente privada (de interesse público sim, pois falamos em soberania nacional, em que mais de 95% do comércio internacional brasileiro se realiza por meio do sistema portuário), pois tem tudo para existir dentro de um ambiente concorrencial, e assim sempre foi. Bem antes da Lei nº 8.630 já existiam terminais privados, então, o modelo sempre foi misto. A partir da Lei nº 12.815 é que realmente se pode trabalhar mais livremente com carga de terceiro.

A ABTP apoia todo esse processo da desestatização e participa ativamente em todas essas modelagens, porto a porto. Entendemos que deve ser observada nesse processo a segurança jurídica. Os privados, hoje, possuem contratos com o poder concedente e contratos com autoridade portuária (arrendamento), que hoje são executados por privados, mas tem atividades, como, por exemplo, a manutenção do canal de acesso, que é feita pela administração portuária em regime de monopólio natural.

Então, é necessário que essa autoridade pública desempenhe a contento as suas atividades, de tal forma que não impacte no desempenho da atividade dos operadores que estão ali dentro. Esse foi um dos grandes problemas que vinha ocorrendo, quando, a partir da Lei nº 12.815, houve a liberação dos outros terminais privados e não tinham essa dependência com a autoridade pública.

O grande problema do *landlord* brasileiro é que o *lord* brasileiro não tem, por lei, toda a liberdade que os *lords* internacionais. As empresas públicas no Brasil possuem um processo rígido de compras, contratações e

dependência do orçamento para executar suas atividades, e isso, na maioria das vezes, embora dotada de pessoas de altíssima competência na gestão, tornam as empresas incompetentes na execução. Tivemos alguns avanços importantíssimos nesse processo, por meio de uma regulação, em todos os aspectos mais eficientes, mas ainda hoje enfrentamos alguns problemas com atividade de outros órgãos governamentais, como, por exemplo, Anvisa, que tem seus desafios específicos e que acabam impactando no desempenho das nossas atividades.

Outro ponto que observamos e participamos dialogando durante todo esse processo de audiência pública é a questão da liberdade econômica. Entendemos que quem opera nesse setor precisa ter liberdade para fazer suas contratações de seus recursos, que hoje, no setor portuário, infelizmente, ainda temos o monopólio laboral na contratação, o fantasma da exclusividade.

A atividade portuária é executada em um ambiente de altíssima concorrência, então há a necessidade de liberdade de preço e, também, a liberdade de investir. Hoje, no *landlord* público, o terminal para fazer um investimento tem toda uma cadeia de autorizações, que, quando se completa, mesmo que todos os envolvidos trabalhem no máximo de suas eficiências, a oportunidade de negócio já não é mais aquela.

E não menos importante é assegurar que haja uma concorrência no mercado, não pelo mercado. Hoje, sobretudo no segmento de *containers*, nós experimentamos, por meio de práticas anticoncorrenciais e abusivas, uma tendência em alguns locais da concentração desse mercado, caminhando para se criar um monopólio na realidade. Ou seja, o mercado que hoje existe está em concorrência, correndo o risco de haver o fechamento em função do poder econômico de alguns atores. Fato esse já identificado em alguns casos, é de uma forma até magistral, tanto a agência quanto a Secretaria de Portos já começaram a colocar instrumentos regulatórios para mitigar ou evitar o avanço dessas essas situações, mas que ainda precisam evoluir.

Então, esse são uns dos pontos que a ABTP observa em cada uma das propostas de desestatização, com todas as suas nuances, que cada modelo não é um modelo que vai servir para todos os portos que nós temos hoje. A cada porto é preciso olhar as necessidades para poder aplicar o melhor modelo. Mas em todos esses modelos tem que ser assegurados esses três pilares, como a questão da segurança jurídica, que passa também pela transparência em algumas tomadas de decisão, por exemplo, a tarifa no

porto, quando o privado for propor qualquer alteração de tarifa, que seja dada uma publicidade, se não por ele, mas pelo órgão público, no caso a ANTAQ, quando ela for ter que dar a aprovação.

É importante que participemos desse processo, já que esse parceiro concessionário vai estar executando, vamos dizer assim, uma atividade livre de monopólio natural.

Entendemos que sim, a desestatização é um caminho. Em que nível? Depende do nível do porto no momento que vai estar sendo aplicado naquele modelo. E achamos também que não necessariamente o porto permaneça com aquele modelo a vida toda. Pode ser que no término dessa primeira proposta da desestatização haja uma evolução mais para frente. E entendemos que, quanto mais na mão do mercado, e sim com uma agência forte e um poder concedente forte também fazendo a política do setor, é possível, sim, manter esse setor performando dentro do interesse público, que é necessário e continuando a manter a nossa soberania nacional.

Mário Povia inicia apresentando a Infra SA como uma empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com foco no planejamento logístico e na estruturação de negócios.

No setor portuário existem alguns caminhos que, estabelecidos desde a década de 90, e que trabalhamos no sentido de aperfeiçoar esses mecanismos: a primeira onda, já destacada, e a construção de novos cenários. São esses novos modelos de concessão que veremos na sequência.

Destacando os principais modelos, as ondas existentes, a Infra SA se direciona na estruturação de negócios para os negócios desenvolvidos dentro do porto organizado. Então vamos focar especialmente em arrendamentos e concessões. Nos arrendamentos, que é o modelo de exploração dentro do porto e o modelo de concessão que é administração e exploração do porto em si.

A Infra SA buscou superar as principais deficiências do modelo *Landlord* no momento existente. Temos uma dependência muito grande de orçamento público para investimento em infraestrutura, em áreas comuns do porto organizado, e temos uma necessidade de buscar a maior eficiência dos contratos nessas operações portuárias.

Então, a primeira medida, um pacote robusto de novos contratos, para que, por meio de diversas operações, diversos terminais conseguir alcançar esse nível de eficiência pela competição e, ao mesmo tempo, apro-

veitar essa oportunidade de renovações de contratos e novos contratos para aperfeiçoar os modelos de negócio, uma vez que são contratos da primeira onda (da década de 90), que estão completando 30 anos.

E é justamente no momento que os contratos estão passando por aperfeiçoamento que estamos buscando fazer nessa primeira onda de contratos de arrendamento e, ao mesmo tempo, incluir nesses contratos os investimentos em infraestrutura que anteriormente eram feitos pelas autoridades portuárias.

Observa-se nos contratos diversos modelos, diversos investimentos, seja em construção de cais, construção de píer, melhorias de acessibilidade, algumas intervenções, até mesmo de dragagens pontuais. O que se busca por meio dessa modernização é, de certa forma, também renovar essa parceria dentro do porto organizado. Temos uma carteira muito robusta. São 70 projetos, 37 leilões bem-sucedidos, 16 estudos em fase interna, 7 estudos em fase preparatória, 10 estudos a serem iniciados.

Há um nível de êxito em leilões muito alto, com 86% de êxito. São investimentos em modernização e ampliação de capacidade portuária de 4 bilhões (R\$) firmados nesses últimos quatro anos. Uma atração de investimento do BID, atualmente direcionada às autoridades portuárias de 2,4 bilhões (R\$). Destaque especial para as carteiras de concessões, especialmente das concessões de Itajaí e dos acessos aquaviário de Paranaguá, Rio Grande.

Quais são alguns desafios preliminares desse desenvolvimento dos modelos de concessões portuárias? Quando se observa o modelo de concessão voltada para estruturas condominiais mais complexas, como, por exemplo, a Codesa, o Porto de Santos, se observa, como um dos grandes desafios a questão da forma de contratação. Como contratar esses terminais por normas de direito privado?

E qual o melhor modelo de negócio? Nesse momento acreditamos ter superado esse questionamento. Não há necessidade em buscar um modelo ideal, pois cada um tem vantagens e desvantagens. E como adequar o melhor modelo para cada estrutura de negócio?

Diante disso, um destaque muito importante com o art. 20 do Decreto que regulamenta o setor portuário, que muitas vezes passa despercebido, e que possui já previstas em seu arcabouço três modalidades de concessões principais. Muito se fala do modelo hoje no modelo da Codesa, de Santos, que seria o inciso II do art. 20.

Nesse modelo bastante desenvolvido na Codesa, observamos um porto vocacionado para carga containerizada, com mais de 98% da sua movimentação. Assim, vimos uma oportunidade de reduzir custos operacionais e aperfeiçoar o modelo de exploração portuária nesse sentido também devido às características próprias de Itajaí, de avançar para um modelo mais competitivo, principalmente frente à necessidade em concorrer com outros vizinhos.

O terceiro modelo, um modelo ainda não explorado e que temos dedicado energia nesse processo, é a concessão de atividades parciais ou totais da autoridade portuária. Mas onde se aplicaria esse modelo?

Um dos grandes desafios que diversas autoridades portuárias têm justamente na adequada gestão do acesso aquaviário ao porto. Esse é um problema, principalmente nos portos do Sul e Sudeste, que tem regime de assoreamento muito intenso, e essa adequada gestão em executar um serviço adequado tem sido muito desafiadora para as autoridades portuárias públicas. E, nesse sentido, observamos a oportunidade de fazer um modelo de concessão somente da exploração do acesso aquaviário aos portos organizados.

Esse modelo já está desenvolvido e vai ser submetido à audiência pública agora, agora no início de 2023. O que buscamos é trabalhar no aperfeiçoamento dos arrendamentos portuários, nos adequados modelos de negócio, buscando realizar investimentos em áreas comuns no porto organizado em que atualmente as autoridades portuárias não possuem condições de realizar ou, mesmo, atrair investimentos recursos financeiros por meio de antecipação de arrendamento já previsto pela lei. Para dotar as autoridades portuárias de condições para realizar esses investimentos e aperfeiçoar as modalidades de concessões que estão disponíveis no nosso arcabouço, mas que ainda não estão adequadamente estabelecidas? Então, é nesse sentido que a gente observa um aperfeiçoamento dos instrumentos vigentes e um é o detalhamento das soluções possíveis, ainda não exploradas justamente aqui o gestor público formador de política pública no Ministério tenha um repertório de soluções vasto para que ele possa tomar a solução que melhor traga o resultado do porto.

Então, esse modelo de concessão denominamos formalmente de concessão integral – o caso concreto de Itajaí, que é um modelo que tende a ser replicado em outros portos especializados. Também temos essa ferramenta já desenvolvida para o porto de Paranaguá, que será submetido à gestão

pública e com perspectiva de ser desenvolvido em 2023, também para o Porto de Rio Grande, no qual o concessionário assume a função apenas da parte das competências da autoridade portuária relacionada à gestão do acesso aquaviário.

O que seria essa gestão? Disponibilizar infraestrutura de acesso ao navio. Atribuir a um concessionário a realização de investimentos, tanto em implantação e manutenção de oportunidades, balizamento do canal. Que ele faça parte de segurança aquaviária, bem como resguarde todos os programas ambientais de forma que ele possa disponibilizar ao navio um canal operacional estabelecido, quando isso pode ser ajustado durante a vigência do contrato.

Estamos falando de segurança jurídica. Então, o que se busca nesse momento? O que se buscou principalmente no modelo de acesso aquaviário, a Infra SA contou com a consultoria muito ilustre da CGU, para que a gente criasse linhas de contornos que trouxessem segurança jurídica para esse modelo. E assim ele foi colocado em audiência pública, já agora, no início do ano que vem. Esse modelo, com certeza, vai ser mais uma ferramenta que vai trazer oportunidades de movimento dos portos brasileiros.

Eduardo Nery inicia sua fala informando sobre a necessidade de aperfeiçoar os portos e melhorar a infraestrutura e logística para que se possa escoar e movimentar de forma eficiente as mais de 1.210.000.000 toneladas que são movimentados nos portos.

Esse é um levantamento que a ANTAQ provê ao mercado anualmente, por meio do nosso estatístico aquaviário em um trabalho de referência realizado pela agência. Revela movimentação de 4,8% de crescimento no ano passado. No primeiro semestre, fechamos pouco abaixo de 600 milhões. Em nossa projeção temos acertado. Já prevíamos que no segundo semestre teria uma recuperação, ficaria mais ou menos igual a movimentação do ano passado, que, ainda assim, era um número muito bom, porque tivemos um recorde histórico no ano passado.

Os números de agosto já mostram que atingimos 800 milhões de toneladas, ou seja, a nossa projeção está se confirmando e estamos em uma situação otimista de que possamos atingir até 2% de crescimento em relação ao ano passado e de ter novamente uma movimentação recorde. Todavia, para isso, precisamos de infraestrutura portuária muito bem desenvolvida,

muito bem preparada para movimentar toda essa quantidade, todo esse potencial que o País tem em termos de exportação de *commodities*, importação de mercadorias.

Contamos com mais de 205 terminais de uso privado já autorizados, 34 portos públicos, sendo uma concessão aqui, como já foi dito, do Porto de Vitória, 44 estações de transbordo de carga. Hoje em dia os nossos terminais de uso privado movimentam mais de 65% de toda essa carga. Se isolarmos, tirando Vale e Petrobras, nossa movimentação de granel sólido, mineral e também minério de ferro, principalmente, e petróleo, granéis líquidos, ainda assim temos números mais expressivos, movimentados pelos terminais de uso privado. O granel sólido já movimenta mais de 30%. Se pegar a carga geral, 70% do movimentado nos terminais é uso privado, ou seja, um modelo com *case* de sucesso brasileiro.

O que se discute agora é o modelo dos terminais dos portos públicos por todo histórico. Foi muito debatida a questão da falta de eficiência, da pouca flexibilidade e toda uma série de mazelas. A intervenção regulatória nos portos hoje é mínima. Se for avaliar bem, o mercado cada vez mais foi migrando para os terminais de uso privados justamente por uma menor intervenção regulatória, que, de qualquer forma, é uma preocupação muito importante.

Essa preocupação pode ser mitigada com governança, e a governança passa por indicações baseadas em critérios técnicos. Governança, estrutura administrativa, corpo técnico qualificado. As autoridades portuárias públicas foram tão criticadas porque ao longo dos anos vimos um cenário que não seguia esse padrão de governança que se exige e, que hoje em dia, não podemos mais conviver. Não podemos ter um regresso.

Um exemplo clássico é a questão da dragagem do porto de Santos, em que, apesar de todo o esforço de gestores ali reconhecidamente capazes, competentes e empreendedores, não conseguiam dar andamento à dragagem do principal porto do País, e que por pouco não se chega a uma situação crítica de restrição à navegação e de prejuízos inimagináveis por conta de uma batalha judicial que se estendeu por muito tempo e que, se fosse um porto privado, não ocorreria.

Portanto, o modelo que se elegeu foi esse da concessão. Tivemos a primeira concessão da Codesa esse ano com contrato assinado agora em setembro. É um sucesso, um modelo que se aposta muito.

A modelagem que foi construída teve como base muita discussão, que permitiu chegar em um modelo que há indicadores de desempenho estabelecidos para assegurar que aquele futuro concessionário não se desvie do propósito da concessão, que é tão somente trazer desenvolvimento, eficiência e produtividade do porto e evitar que hajam problemas no canal de navegação, na infraestrutura, seja aquaviário, seja nos acessos terrestres ou em outros serviços que são de obrigação da administração portuária.

O que podemos esperar desse modelo? Como Jesualdo muito bem colocou, para cada porto, para cada concessão, um olhar específico, customizado de acordo com as particularidades daquele local. Tanto é que no caso de Itajaí, pela sua condição, está sendo feita uma licitação basicamente de um único terminal, que hoje em dia opera em essencialmente carga containerizada.

Em relação às perspectivas do setor portuário, a agência fundamenta suas ações na segurança jurídica, na competitividade, na sustentabilidade, no desenvolvimento e sob a ótica de uma regulação responsiva. Quando uma decisão da agência é contestada, fragiliza, obviamente, o órgão regulador. E o cenário de segurança jurídica está estabelecido.

Em vista dos cenários futuros, esse tema da insegurança jurídica e os portos concedidos ficam à margem dessa situação. Isso foi um ponto também que motivou tal escolha. Quanto aos futuros cenários, perspectivas, acreditamos que a situação da sustentabilidade vai exigir adaptação em relação às metas de redução de emissão de carbono. Os portos precisam estar preparados nos modelos de concessão. Já estão sendo previstas mudanças ou instalações de equipamentos que sejam zero emissão de carbono, equipamentos elétricos da mesma forma em relação à indústria do hidrogênio verde.

Algo que também vai nortear as ações será a preparação da infraestrutura portuária, principalmente em relação aos parques eólicos, que demandaram estruturas portuárias preparadas para atender essa indústria.

Alguns portos no Nordeste, na Região dos Lagos e no Sul do País já vem se preparando por meio do hidrogênio verde. Além disso, outro ponto marcante será a nossa infraestrutura, de uma forma geral, em relação ao desenvolvimento das nossas hidrovias. Com o desenvolvimento da hidrovia do Rio Madeira, terão novas perspectivas que vão exigir muitos investimentos naquelas estações, seja nas estações de transbordo de carga, seja na infraestrutura portuária que atende toda aquela região.

Em complemento à fala de Eduardo Nery, **José Neto** fez constar que nos últimos 3,5 anos lidamos com cerca de 174 ativos portuários e aprovamos, seja em regime jurídico público ou em regime jurídico privado, 70 bilhões de reais em investimentos.

Estamos com uma dezena de arrendamentos portuários sendo analisados e três concessões de portos organizados: São Sebastião, Itajaí e Santos, que estão sendo analisados simultaneamente pela Corte de Contas Federal. A desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo e a concessão dos Portos de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho é um acervo bastante pujante. Daqueles 170 ativos, 36 foram arrendamentos portuários.

Temos ainda outros terminais privados que estão em análise em termos de autorização do Ministério. Temos também prorrogações antecipatórias ou prorrogações ordinárias de contratos de arrendamento, é dizer, tem que ter investimentos associados.

O setor portuário vem reforçando recordes, inclusive na pandemia, não se furtou a manter uma paridade nas atividades, muito embora, se pegarmos da mão de obra que atua diretamente na beira do cais, há trabalhadores portuários com idade avançada e mesmo assim conseguimos tocar essa agenda de uma forma muito firme, a ponto de seguramos a onda da pandemia.

O setor portuário não é um fim em si mesmo. Quando se discute modelo, o que se busca é acabar com a ineficiência que não permite vencedores. Quando se combate as filas, quando a infraestrutura possui engrenagens harmônicas, todos ganham. E é nessa busca que promovemos as desestabilizações.

As Companhias Docas hoje têm conselho de administração, Conselho Fiscal, comitê de auditoria, auditorias internas, e, além de tudo isso, a CGU, TCU. É um modelo muito complicado. Um modelo fadado à inércia. A inércia na contratação de dragagem, uma judicialização de um segundo, terceiro colocado que não gostou do resultado. E passam dois a três anos brigando na Justiça para, depois, se buscar, então, uma contratação emergencial e o CPF do gestor, que está em risco. E se opta por não contratar, e, não contratando, perde a sociedade como um todo. Não dá para seguir assim.

A concessão, talvez, se apresente como o modelo mais adequado, com uma administração portuária que vai ser a extensão da autoridade pú-

blica. É sempre o processo lento de aprovação para passar essa estrutura para o privado, mas estamos em um caminho correto.

Devemos lembrar que temos políticas públicas da BR do Mar, uma política pública de cabotagem e a cabotagem demanda, duas vezes os portos nacionais na origem e no destino, portanto, é fundamental que se tenha provisão de infraestrutura portuária para uma política de cabotagem eficiente.

É fundamental ter visões holísticas, ver que o porto precisa de zonas de apoio logístico, que o porto precisa começar a lidar com a economia do mar. Negócios na água cada vez mais frequentes, seja de geração de energia, operações de transbordo. Isso é uma tendência. E é fundamental que tenhamos decisões rápidas para apreciar essas propostas de investimento. Precisamos de investimento privado, não há dinheiro público em quantidade suficiente para infraestrutura.

Ana Paula Calhau, Diretora Empresarial de Relação de Mercado da Companhia Docas do Estado da Bahia, iniciou sua fala reforçando a importância da participação e desse debate no setor, principalmente no tema de desestatização.

A Companhia Docas do Estado da Bahia está já em um momento evolutivo para vir em uma desestatização futura. Nós, como autoridade portuária, administrando três pontos organizados: o Porto organizado de Salvador, o Porto organizado de Aratu Candeias e o Porto organizado de Ilhéus – o modelo que vai ser traçado para nossa desestatização eu não sei –, mas todos os modelos que foram apresentados em cada porto organizado há competência e primazia para isso.

A participação do parceiro privado é muito importante. A Constituição da República Federativa do Brasil traz no seu bojo, no seu anseio de princípios imanentes, em que o Estado é intervencionista, o Estado social, ele passa a ser um Estado mínimo, permitindo que o mercado parceiro privado atue de maneira premente. Quando se constitucionaliza que a participação da atividade econômica só vai surgir quando há interesse relevante nacional, o parceiro privado vem dessa adesão no momento em que ele traz toda a possibilidade e o conhecimento do mercado, mas existem também demandas em que o público precisa estar presente nesse momento.

A participação do público na ajuda do parceiro privado para resolver, por exemplo, a situação fundiária, quando iniciar um processo de conces-

são ou uma um processo de repasse de áreas públicas para o privado, precisa buscar um diálogo, um debate na relação porto-cidade muito importante. As cidades portuárias (e há um privilégio no Brasil, que é a fronteira marítima, de fundamental importância. Contamos com todos nossos portos com capacidade de nível de competitividade internacional), mas há uma necessidade em dialogar mais com todos os atores envolvidos, com as cidades portuárias, com os entes federativos.

A Constituição prevê competências. Os concorrentes, claro que não são excludentes, mas a atividade do setor portuário é competência privativa da União. O município tem competência para tratar sobre seu plano diretor, o Estado tem sua competência e a sociedade local também necessita ser ouvida, como também a participação integrada não só no momento do modelo do edital, mas temos que estar presente nesse sentido.

Se observa que na Constituição tem a segurança nacional, a liberdade econômica, a propriedade, mas tem a função social dela e a função social da propriedade, trazendo esse tema para o nosso setor, um setor relevante, um setor que traz um impacto na pauta que se discute de ecossistema, de ESG, em que tem que observar as pegadas econômica, social, ambiental e de responsabilidade, permitindo, inclusive, o desenvolvimento regional dessas cidades portuárias. Devemos debater também nessa eficiência.

O parceiro público tem que estar junto com parceiro privado, principalmente nessa situação fundiária. Os portos organizados são ativos que precisam ser estudados para serem delegados no modelo que for melhor no momento. Eu trago um exemplo, no caso concreto: Porto organizado de Salvador – a situação fundiária. A Feira de São Joaquim é propriedade da favela e está sendo discutida como que o parceiro privado vai receber. A área do *ferryboat* é da Companhia Docas do Estado da Bahia, como é que a gente vai discutir e passar para o parceiro privado? O Porto organizado de Ilhéus, um porto relevantíssimo. O Porto organizado de Aratu e Candeias é um porto industrial. Ele foi criado em uma idealização de políticas públicas da época para atender a uma atividade industrial, mas é uma área, é uma fazenda onde a companhia, quando foi criada, a União, concedeu aquela área. São mais de 4 milhões de metros quadrados e estamos colocando no nosso plano e no nosso PDV preservação ambiental.

Eu trago, por exemplo, como modelo relevante, que eu acho que a gente tem que enaltecer, o Porto de Suape. É um modelo inovador que foi criado há 40 anos e que observou essa relação porto-cidade, porque há

um comprometimento da autoridade portuária para observar o município em que permite a geração de emprego, a necessidade de observar a mobilização urbana, a necessidade de entender como que vai haver adequação entre o setor, a carga, a logística, mas também atender a essa comunidade necessitada para que possa ser capacitada, inclusive, que possa integrar e engrandecer o setor portuário.

A própria Constituição vem trazendo demandas que são preceitos ambientais, são preceitos sociais, são preceitos econômicos, são definições de bens públicos e suas afetações, mas, quando passar para o privado, ele precisa também da ajuda e da participação sempre.

A atividade necessita de autorização do poder concedente, do Poder Público para que o privado atue, tanto na modalidade do Poder Público quanto nos terminais de uso privado. Então, temos que ter essa visão social.

Me chamou muito atenção um estudo recente do IBGE de que dois estados da região Sudeste e dois estados da região Nordeste estão presentes como características de cidades que estão perto de áreas portuárias e que têm violência muito grande: Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia e Pernambuco. Isso é um comprometimento que se deve ter como cunho social, para que se possa demonstrar que a atividade do nosso setor é relevante, positiva, e que traz uma imagem em que não só para o Estado brasileiro tem importância na balança econômica, mas que também estamos demonstrando para aquela comunidade local, para a cidade portuária e o seu entorno, que podemos, por exemplo, absorver mão de obra e capacitando para trazer adequação.

Foi colocado aqui que a gente tem que tratar os nossos portos para buscar infraestrutura capaz para atender demandas globais, por exemplo, na redução de carbono. Temos que mudar a nossa infraestrutura, pensar nesse sentido, em que a importância do nosso setor e a influência do nosso setor, e nós, como autoridades portuárias e junto com o poder concedente, com as associações, devemos pensar esse tema. É uma idealização, eu sei, de uma proposta que eu trago, para que possamos fazer em um seminário ou em um *workshop*, para desenvolver uma política nacional de integração da relação porto-cidade. E eu trago essa inovação nesse debate para a gente olhar também a questão fundiária.

A Companhia Docas do Estado da Bahia tem demandas fundiárias para serem solucionadas há 40 anos. Está parado nesse período e eu peço

ajuda a vocês. E eu acho que a gente tem que também ter essa visão social do nosso setor, com a oportunidade de agregar valor, principalmente os jovens que estão vindo aí, criando uma carreira promissora.

Segundo Painel

Tema: BR do Mar (Lei nº 14.301/2022) – Da legislação à prática

- [1] **Robson Santana** – Membro da Comissão Especial de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo da OAB/BA – Presidente de Mesa.
- [2] **Ludwig Silva** – Membro da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário da OAB/BA – Debatedor.
- [3] **Dino Batista** – Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (DNHI/SNPTA) do Ministério da Infraestrutura.
- [4] **Luiz Fernando Resano** – Diretor-Executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC).
- [5] **Abraão Salomão** – Diretor-Presidente da Empresa de Navegação Posidonia.

RELATADO POR MARINA MORENA ALVES – MEMBRO DA COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO INTERNACIONAL, COMÉRCIO EXTERIOR E DIREITO MARÍTIMO DA OAB/BA

INTRODUÇÃO

“A cabotagem é a modalidade mais antiga de transporte marítimo” (BARBOSA, 1949). Como pontuado por Arnon Lima Barbosa, Capitão de Mar-e-Guerra em 1997, a cabotagem se faz presente na história do transporte marítimo, sendo que sua conceptualização segue o termo “cabotagem”, que, por sua vez, significa a navegação entre portos da mesma nação. Além disso, a cabotagem mantém uma relação íntima com o comércio e, consequentemente, com o desenvolvimento de um país.

Diante de sua importância, a promulgação da Lei nº 14.301, de 2022, trouxe alterações relevantes em aspectos relacionados à cabotagem, trazendo a necessidade de discutir seu possível impacto na operacionalização dessa atividade. Com esse intuito, o Painel II do X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB, ocorrido entre 27 e 28 de outubro de 2022 na Praia do Forte, trouxe discussões e diferentes pontos de vista relacionados à lei e à cabotagem, esmiuçando pontos ligados tanto à legislação quanto à prática.

O Painel ocorreu no primeiro dia de Congresso, destacando-se por trazer um tema recente e que tem sido alvo de muitas discussões jurídicas,

marcadas, principalmente, pelos aspectos práticos em relação à nova legislação. Neste intuito, o Painel foi contemplado pela presença de autoridades ligadas ao setor de cabotagem, convergindo diferentes áreas de atuação, saberes e conhecimentos práticos, o que contribuiu para o enriquecimento das discussões. Ademais, o Painel também foi composto pela participação dos ouvintes e relevante discussão sobre a questão da tripulação nas embarcações.

Entre os participantes da Mesa estavam o Comandante Luís Fernando Resano, da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC); Dino Batista, do Ministério da Infraestrutura (Minfra); e Abrahão J. Salomão, da Posidonia Shipping. Robson Sant’Ana foi presidente da Mesa e Ludwig Silva, membro da Comissão Especial de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo da OAB/BA, foi debatedor.

1 PAINEL II: BR DO MAR (LEI Nº 14.301/2022) – DA LEGISLAÇÃO À PRÁTICA

A Lei nº 14.301 foi promulgada em 7 de janeiro de 2022 pelo Presidente Jair Messias Bolsonaro (2019-2022) e se originou do Projeto de Lei (PL) nº 4.199/2020, de autoria do próprio Executivo. Contudo, cabe lembrar que o PL sofreu muitas alterações na sua tramitação, incluindo trechos do veto presidencial que foram reinseridos na lei (AGÊNCIA SENADO, 2022). A mesa composta no Painel II buscou tratar os aspectos gerais da legislação, delineando as regras de cabotagem, os objetivos da legislação e, simultaneamente, a contextualização fática que acompanha a temática. A fim de contextualizar a atuação dos participantes da mesa no decorrer do debate, cabe ressaltar suas atribuições e seus direcionamentos, a fim de reforçar os argumentos que foram apresentados.

O **Comandante Luís Fernando Resano**, participante da Mesa, é Vice-Presidente Executivo da ABAC. Ademais, foi representante do Brasil na Organização Marítima Internacional (IMO) de 2004 a 2005 e Membro da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos). Foi também auditor de Segurança Portuária, Presidente do Conselho Fiscal da Companhia Docas do Espírito Santo e Presidente do Conselho de Administração na Companhia Docas do Pará. O Comandante trouxe uma visão institucional da ABAC e pontos cruciais para a compreensão da cabotagem, sobretudo sua relação com a construção naval e a frota brasileira.

Desde 2019, **Dino Batista**, participante da Mesa, é o Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (DNHI) do Minfra. Dino também integra o Conselho de Diretores da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) e ocupou, por anos, a cadeira do Conselho do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Ademais, Dino trabalhou como Secretário no Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e participou do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) como membro. Dino, enquanto autoridade direta do setor de cabotagem, contribuiu para as discussões e representou a perspectiva do governo sobre a legislação.

Já **Abraão J. Salomão**, participante da Mesa, é *Chief Executive Officer (CEO)* e *Director Business Development* na Posidonia Shipping, “uma empresa brasileira de navegação especializada no transporte marítimo de cargas na cabotagem e no longo curso, além de operações no apoio marítimo e *ship management* [...]” (POSIDONIA SHIPPING, 2022). Cabe ressaltar que Abraão se destacou por trazer uma perspectiva diversa dos demais participantes, especialmente por seu local de atuação, contribuindo exponencialmente para o desenrolar das discussões.

O Painel também contou com a participação de **Robson Sant’Ana** como presidente da Mesa. Robson é advogado e sócio fundador do escritório RS Consultoria, atuando nas áreas de Direito Público e Empresarial. Ele é Mestre em Direito Público pela Universidade Federal da Bahia (UFBA), Conselheiro do Comitê de Comércio Exterior da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB) e Membro do Comitê de Inovação da Câmara Americana de Comércio (AMCHAM).

Paralelamente, **Ludwig Silva**, debatedor da Mesa, é advogado e membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), do Instituto Brasileiro de Direito do Mar (IBDMAR) e da Associação Brasileira de Direito Tributário (ABRADT). Atualmente, trabalha na REAM Participações S.A. como Supply Chain Coordinator, mas atuou por aproximadamente 4 anos na Wilson Sons e 5 anos na Bahia Tankers Agência Marítima.

1.1 A HISTÓRIA DA CABOTAGEM NO BRASIL

A cabotagem, conforme apresentado por Abraão Salomão, CEO da Posidonia Shipping & Trading, pode ser concebida como o transporte marítimo entre portos nacionais e, por sua vez, carrega características próprias conforma a carga a ser movimentada. Abraão enriqueceu a discussão tra-

zendo uma perspectiva histórica ao perpassar os acontecimentos e eventos que envolveram a cabotagem antes da Lei nº 9.432 de 1997. De acordo com sua apresentação, a cabotagem se desenvolveu no Brasil, primeiramente, na esteira da política de construção naval implementada pelo ex-presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956-1961) em seu Plano de Metas.

Outros acontecimentos históricos relevantes para a cabotagem ocorreram em 1968 com a organização do mercado, tendo sido destacado o forte dirigismo estatal e a participação de empresas de acordo com a política do setor. As décadas 70, 80, 90 foram importantes para a cabotagem brasileira, sendo que nos anos 70 destacou-se a intensa atividade dos portos nacionais e as operações das empresas, assim como os Planos I e II de construção naval que, por sua vez, colocaram o Brasil no eixo mundial da construção naval, como apontado por Gabriel dos Santos (2011, p. 28):

[...] Em virtude dos dois planos da construção naval implantados no Brasil e da recessão mundial que dificultou as operações de diversos estaleiros internacionais, o Brasil passou a ocupar a segunda posição no cenário mundial da construção naval. Esse fator contribuiu para o desenvolvimento de empresas que abasteciam o mercado de navieças e de bens de capital, universidades para geração de mão-de-obra especializada para o setor, escolas técnicas etc. Nesse período, o Brasil empregava cerca de 39.000 trabalhadores diretamente no segmento da construção naval, e projetava-se que geraria por volta de 5.000 empregos indiretos, totalizando aproximadamente 240.000 empregos provenientes dessa economia industrial. [...].

Contudo, mesmo com o avanço registrado na década de 70, os anos 80 foram um desafio para a cabotagem brasileira, principalmente pela ineficiência nos portos nacionais, pela alta inflação, pelo aumento no tamanho dos navios e pelas FRECAB utilizadas pelo governo para definir os valores de frete, que, muitas vezes, restavam defasados e eram insuficientes para cobrir os custos operacionais, levando a um grande prejuízo acumulado (SALOMÃO, 2019).

Já, nos anos 90, houve uma abertura no mercado, tendo em vista a quebra de muitas empresas nacionais; neste contexto, o capital das empresas de navegação foi aberto para estrangeiros, levando a uma concentração no mercado e, de certa forma, um sucateamento da frota nacional e da indústria naval.

A década 2000 em diante representou uma consolidação na utilização de contêineres e o surgimento de empresas especializadas na demanda

de transporte da indústria de óleo e gás, aumentando exponencialmente a concorrência no setor.

1.2 PERSPECTIVAS ACERCA DA LEGISLAÇÃO DA CABOTAGEM BRASILEIRA

Diante da perspectiva histórica, Dino Batista reafirmou a importância da cabotagem para o Brasil, especialmente em como seu desenvolvimento é estrutural na matriz logística nacional (BATISTA, 2019). Em outros trabalhos, o participante já havia destacado que a navegação deve ser entendida como uma “estrada entre os nossos portos” (BATISTA, 2019), indicando que a cabotagem tem que ser uma nova BR, assim como as rodovias federais, a “nossa BR do Mar” (BATISTA, 2019). Tal panorama acompanhou o desenvolvimento da legislação e se encontrou no Painel II.

A Lei nº 14.301/2022 foi comentada pelos participantes. A fim de tornar mais clara sua explicação, o Comandante trabalhou a lei em duas frentes: a de embarcação própria e de bandeira estrangeira. As embarcações próprias, no contexto do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), precisam de uma autorização. Já no caso de embarcação a “casco nu” não há de ser baseado na propriedade, conforme disposto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e pelo Tribunal Marítimo. Esse entendimento foi confirmado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), indicando que a ANTAQ não cria limites para viagem, relacionando-se à consulta ao mercado.

No que concerne aos objetivos da legislação, cabe destacar aqueles focalizados pelos participantes, e, para Comandante Resano, os principais objetivos demonstrados em sua apresentação foram:

- I – Ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;
- II – Incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de cabotagem;
- III – Ampliar a disponibilidade de frota no território nacional;
- IV – Incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- V – Estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;
- VI – Revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;

VII – Incentivar as operações especiais de cabotagem, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado na cabotagem brasileira; e

VIII – *Otimizar o emprego dos recursos* oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM. (RESANO, 2022, p. 16)

Entre esses, Abrahão destacou o objetivo de “[...] II – incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem; [...]” (BRASIL, 2022, art. 1º, inciso II) e a diretriz da “[...] VII – promoção da livre concorrência; [...]” (BRASIL, 2022, art. 2º, inciso VII), especialmente para afirmar o problema concorrência na cabotagem, destacando o pertencimento de 80% da cabotagem ao navio estrangeiro em sua apresentação (SALOMÃO, 2022).

Na visão de Dino Batista, o BR do Mar, enquanto programa de incentivo à cabotagem, tem como metas aumentar a oferta de embarcações e incentivar a concorrência, além de criar rotas e reduzir custos operacionais. Dino também enalteceu que o Minfra aponta a cabotagem como um modo de transporte que possui um crescimento anual de mais de 10% no Brasil (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2022).

Ainda percorrendo os principais aspectos da legislação, Comandante Resano pontuou que, antes do Programa BR do Mar, o transporte por cabotagem brasileira era limitado às Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), que, por sua vez, precisavam ter em sua frota navios de bandeira brasileira. As EBNS, a frota e o afretamento de embarcações podem ser contemplados pelas seguintes descrições apresentadas por Luis Resano (2022):

[...] Empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente.

Frota:

- Embarcação própria sem limitação do local de construção;
- 50% da tonelage da frota própria afretada a casco nu com suspensão de bandeira, garantido o afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente;

Possibilidade:

- Afretamento de embarcação a tempo na indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fazer o transporte.

Com o BR do Mar, o conceito de EBN sofreu algumas alterações, passando a ser autorizada sua operação com embarcações próprias ou afretadas – ainda que seja necessária adequação ao Resolução Normativa (RN) nº 5 da ANTAQ, conforme apontado por Luis Resano (2022). O conceito de frota continua o mesmo, mas o bloqueio de frotas passou a não ser mais possível. Já o afretamento de embarcação sofreu as inserções de alguns aspectos, incluindo que a regulamentação não pode limitar o número de viagens a serem realizadas, que a EBN deve indicar o transporte pretendido já na autorização e, por último, que tal estará vinculada à embarcação durante todo o período informado.

Em suma, o BR do Mar continua com a limitação da cabotagem às EBNs, mas não se exige mais a propriedade do navio, podendo ser realizada, inclusive, por navio de bandeira estrangeira. Na realidade, as regras se tornaram mais flexíveis.

Em outra perspectiva, o participante Abrahão abraçou o tema de legislação da cabotagem, trazendo uma comparação entre o marco legal e a regulação, delineando a política de afretamento de navio estrangeiro no Brasil. Para Abrahão, a Lei nº 9.432/1997 equilibra de forma ponderada os interesses dos usuários, da armação e da indústria naval como um todo; entretanto, ele acredita que ela foi tardia para salvar as empresas nacionais e que também foi utilizada de maneira deturpada em uma tentativa de afastar a concorrência.

Em suma, Abrahão discorre que o BR do Mar não foi necessário e que ele é incapaz de afetar essa problemática, trazendo, em seu lugar, um aumento da concentração de mercado e um favorecimento de esquemas de evasão fiscal, além de dificultar o desenvolvimento da indústria naval e não levar em consideração as peculiaridades da cabotagem. Abrahão também destacou a legislação como uma tentativa de recriação da RN 1/2015 da ANTAQ.

Ainda em teor crítico, o debatedor da mesa, Ludwig, também apontou uma falta de regulamentação específica advinda da legislação do Programa BR do Mar. Paralelamente, Dino também destacou a futura regulamentação do BR do Mar, cabendo ainda uma exploração de seus ditames, especialmente sob a perspectiva operacional.

Contudo, foi levantado o questionamento acerca do fato que o decreto que se relaciona com o Programa BR do Mar pode sofrer alterações com a mudança de governo, especialmente no que tange ao seu andamento. Por

esse motivo, a tempo do painel, se foi discutindo a imprevisibilidade do tema frente às eleições de 2022; demonstrada, sobretudo, na exposição do Comandante Resano.

Para além da legislação, foi discutido no painel os aspectos práticos que delineiam a cabotagem, entre eles a movimentação de *containers* e cargas transportadas, entre outros aspectos que serão tratados no tópico posterior.

1.3 A CONTEXTUALIZAÇÃO PRÁTICA DA CABOTAGEM NO BRASIL

A cabotagem, conforme apresentado por Abrahão Balomão, CEO da Posidonia Shipping & Trading, pode ser concebida como o transporte marítimo entre portos nacionais e, por sua vez, carrega características próprias conforme a carga a ser movimentada. No tocante às cargas, é cabível distingui-las em três tipos: granéis, contêineres e geral.

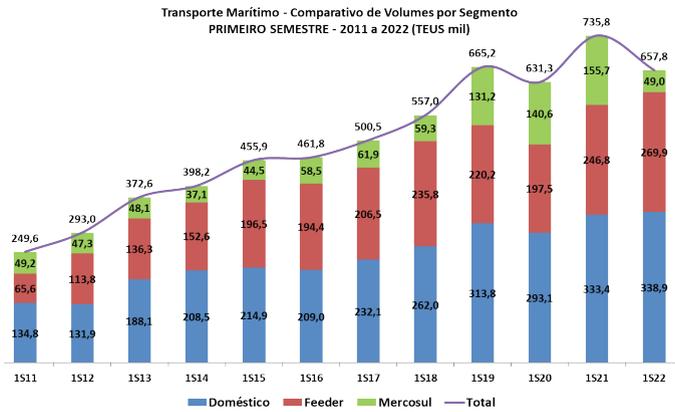
A movimentação de granéis, realizada por navios graneleiros, pode ser distinguida em movimento de granéis sólidos, como minérios, grãos, fertilizantes, etc., ou líquidos, como petróleo e derivados, produtos químicos, óleos vegetais, etc. Os granéis sólidos, geralmente, são concebidos pelos embarques em grandes volumes; já os líquidos se caracterizam pela concepção de contratos já estabelecidos ou embarques sazonais.

A movimentação em contêineres, como delineado por Abrahão, ocorre pelo transporte em navios especializados de linhas regulares. Importante ressaltar que, quanto à movimentação de *containers*, o Comandante Resano apontou uma divergência entre os dados coletados pela ABAC e os dados oficiais, inclusive quanto à carga transportada.

Por último, a carga geral, assim como os granéis já mencionados, integra um mercado que vem sendo atendido por operadores de navios e não por proprietários, tendo em vista que não há demandas de cargas no *backhaul* – termo concebido como aquele que faz a ligação entre o *backbone*, ou “espinha dorsal”, e redes periféricas (XAVIER, 2018).

Devido à sua relação com o transporte marítimo, o Comandante Resano trouxe dados coletados pela ABAC sobre o transporte marítimo, dando destaque ao transporte marítimo doméstico, que, por sua vez, é íntimo da cabotagem, como mencionado anteriormente. Dos dados, nota-se um aumento durante os anos 2011 e 2022, conforme apontado pela Figura 1:

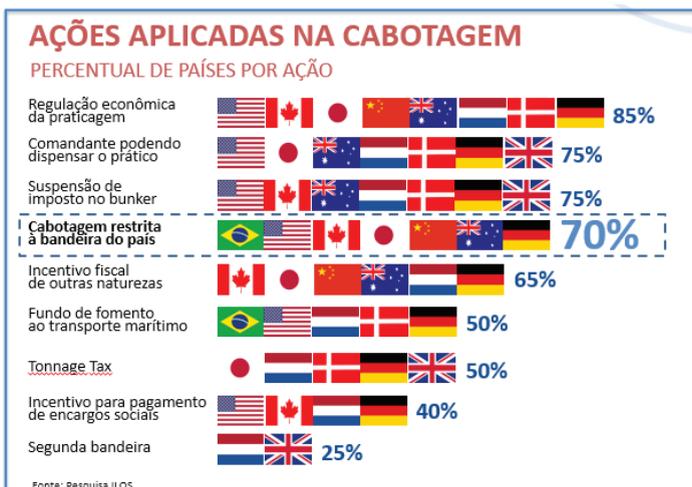
FIGURA 1 — TRANSPORTE MARÍTIMO — COMPARATIVO DE VOLUMES POR SEGMENTO



Fonte: REZANO, 2022.

Cabe destacar que, no tocante à égide do Mercado Comum do Sul (Mercosul), foi comentada a denúncia feita ao acordo bilateral entre o Brasil e a Argentina, principalmente quanto ao transporte de cargas por empresas estrangeiras e, como consequência, a menor arrecadação de tributos. É interessante ressaltar que o Brasil era um dos países que restringia a cabotagem à bandeira do país e se destacava no setor, como demonstrado na Figura 2.

FIGURA 2 — AÇÕES APLICADAS NA CABOTAGEM



Fonte: RESANO, 2022.

Entretanto, esses dados da ABAC fazem menção à atuação prévia à nova legislação e foram pontuados que o BR do Mar pode causar um impacto nesses valores.

1.3.1 A atuação da ABAC na cabotagem brasileira

Para demonstrar isso, o contexto fático da cabotagem no Brasil, o Comandante Resano trouxe algumas informações institucionais sobre a ABAC que merecem atenção, especialmente seus trabalhos e os principais aspectos de sua atuação. A ABAC foi fundada em 1973 e congrega as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar na cabotagem e longo curso. Até 2019, ela atuava de forma vinculada ao Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma); contudo, a fim de ter mais protagonismo e independência na defesa dos interesses do segmento, ela se desvinculou.

Um dos propósitos da ABAC é o de conscientizar a sociedade brasileira sobre a relevância da utilização de navios com registro brasileiro, alertando para a necessidade de expansão da frota mercante brasileira e a sua posição no comércio exterior brasileiro.

A ABAC é composta por 70 (setenta) embarcações com bandeira nacional de cabotagem/longo curso – entre elas, 16 porta contêineres, 8 graneleiros/carga geral, 12 barcaças oceânicas com 4 empurradores e 10 tanques/químicos/gaseiros e 20 petroleiros–, envolvendo também nove grupos econômicos atuando no segmento da cabotagem e longo curso.

1.4 ASPECTOS RELEVANTES NO CENÁRIO ATUAL DA CABOTAGEM BRASILEIRA

1.4.1 A composição da frota marítima brasileira

O Brasil é um País exportador. Contudo, ao contrário do que se pensa, de acordo com o Comandante Resano, o mercado de grãos não é mais tão forte na cabotagem, visto que a operação de navios é mais relevante para o mercado de *commodities* do que, de fato, a propriedade de navios. Esse pode ser considerado um empecilho para a construção naval e a questão da frota brasileira, pois o aumento da frota depende da construção de navios.

Outro aspecto levantado pelo Comandante acerca dos navios estrangeiros é sua discussão sobre compor ou não a frota marítima brasileira. Ele mencionou que as embarcações de bandeira estrangeira não são capazes, por si, de comprovar disponibilidade de frota, ainda que comandados por

empresa brasileira de navegação. Ademais, também foi mencionada a mistura de função e categoria quando entrelaçados os termos “comandante” e “mestre de cabotagem”, pontuados como requisito para as embarcações.

Sob a perspectiva de frota enquanto tema relacionado à cabotagem, Abrahão mencionou o quanto o Programa BR do Mar dá enfoque à construção naval, como demonstrado em seu art. 5º (BRASIL, 2022, art. 5º):

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira ou de subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação para operar a navegação de cabotagem, desde que essas embarcações estejam:

I – em sua propriedade; ou

II – em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

§ 1º O afretamento de que trata o caput deste artigo poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

I – ampliação da tonelage de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal;

II – substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até 200% (duzentos por cento) da tonelage de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 (trinta e seis) meses;

III – substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da tonelage de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 (trinta e seis) meses;

IV – atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal; e

V – prestação exclusiva de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de 36 (trinta e seis) meses, prorrogável por até 12 (doze) meses, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal.

Ao mesmo tempo, Abrahão questionou se realmente há falta de navios no Brasil, apresentando um mapa que demonstra uma grande quantidade de navios no litoral brasileiro demonstrado pela Figura 3, como um contraponto:

FIGURA 3 — FALTA NAVIOS NO BRASIL?

Fonte: SALOMÃO, 2022.

O mapa utilizado traz à tona um projeto denominado *Marine Traffic*, que foi comentado pelos participantes do Painel. O projeto desenvolvido pela Universidade do Egeu, na Grécia, que exibe, “em tempo real, as posições dos navios baseado em dados AIS, além de informações sobre os movimentos dos navios [...]” (AZIMUTH NAUTICA, 2017). Por meio do Sistema de Identificação Automática (AIS), o banco de dados fornece informações específicas sobre as embarcações, detalhando, por exemplo, onde foram construídas e as suas dimensões (BARROS, 2020).

Em consonância com o mapa demonstrado por Abraão, o Comandante Resano ressaltou que, de fato, o Brasil encontra-se afastado do eixo mundial de embarcações, mas não pela falta de navios no País.

1.4.2 A concorrência no mercado da cabotagem

A concorrência foi um ponto discutido pelos participantes da mesa, sobretudo a (in)capacidade de a nova lei suprir esse desafio no mercado da cabotagem brasileira. Para o Comandante Resano, existe uma defasagem de isonomia entre as empresas de navegação, particularmente concentradas no problema da evasão fiscal. Problema esse que foi indicado pelo Comandante como um problema na concorrência, não no *Bunker Additional Fuel* (BAF) ou na praticagem. Concomitantemente, Abrahão apontou que as resoluções da ANTAQ sempre limitaram o alcance do marco legal e promoveram uma intensa concentração de mercado e afastaram, cada vez mais, a possibilidade da concorrência.

1.4.3 O *bunker* como custo adicional da cabotagem

Um dos pontos levantados por Ludwig foi a necessidade de “sair da inércia” no que tange à cabotagem, em especial a oneração do frete. Para ele, o *bunker*, mencionado anteriormente, onera o frete, que, por sua vez, é repassado ao consumidor; a fundo, a intenção é diminuir o valor do frete, a fim de trazer mais sustentabilidade às operações.

O *bunker* ou BAF é uma sobretaxa de combustível que é aplicada percentualmente sobre o frete básico, ou *freight basic*, contratado a fim de arcar com o combustível utilizado na movimentação de mercadoria (MOTTA, 2022). Segundo dados da Petrobras, a tonelada do *bunker* estava sendo vendida a USD 1.200 em junho de 2022, alcançando um reajuste de 100% em cinco meses, pois em janeiro o valor estava em USD 600 (*apud* LIMA, 2022).

Quanto aos custos operacionais, Dino mencionou que o Poder Público, no lugar do Ministério da Infraestrutura, não irá interferir na formação dos preços da cabotagem e, muito menos, tabelar o frete da cabotagem. Para Dino, “o frete [...] é livre. Não existe uma política de controle de frete [...]” (BATISTA, 2021). Além disso, também destacou que a lei teve amplo debate com a sociedade, desde a sua entrega enquanto PL 4.199/2020.

1.5 A TRIPULAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES

Outro aspecto comentado pelos participantes foi concentrado na tripulação das embarcações e em suas alterações com a nova lei. Ludwig comentou a redução de tripulantes em um terço (1/3), defendendo que esse é um ponto relacionado ao custo que é repassado ao consumidor, espe-

cialmente se encarecido. Ademais, o debatedor indicou que a redução de tripulação não trará, em volume, desemprego.

Um momento expressivo do Painel II foi a discussão entre a audiência, representada na figura de Carlos Miller, Diretor Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos (CONTTMAF) e do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) por oito anos, e a Mesa. Carlos trouxe a problemática atrelada não só à diminuição de tripulação, mas também o fato de estrangeiros trabalhando sob jurisdição estrangeira no território brasileiro.

Além disso, Carlos Miller também pontou as demandas não atendidas ao setor no momento de tramitação da legislação do Programa BR do Mar. As contrapartidas indicadas pelo governo durante seu encaminhamento não foram atendidas ou realizadas, entre elas: o requisito de dois terços (2/3) da tripulação ser brasileira ou o comandante ou chefe de embarcação ser brasileiro. Em razão disso, o ouvinte também questionou a segurança jurídica atrelada à legislação.

Como resposta aos questionamentos, o Comandante Resano voltou a apontar os objetivos da legislação, entre eles a diminuição do frete como fator para combater o encarecimento da cabotagem, não da tripulação. Também mencionou a alteração do projeto de lei de dois terços da tripulação ser brasileiro para um terço, o que foi vetado no Congresso. A mesa também indicou que tal ponto da tripulação não ocasionará desemprego, mas uma melhoria nos empregos e nas oportunidades para a classe.

Além disso, pontuou que, por mais que a RN 6 da ANTAQ indique a tribulação de um quinto (1/5) a um terço (1/3), a Lei nº 14.301/2022 não conversa com a RN. Também afirmou a importância da proteção aos marítimos brasileiros, ainda que tenham que ser levados em consideração os custos operacionais das embarcações, como o combustível e a própria embarcação, que, muitas vezes, trazem insegurança jurídica ao negócio. Por fim, ressaltou que aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada serão aplicáveis as regras internacionais e a Constituição Federal (CF).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em sede de considerações finais, foram apontadas algumas perspectivas para o futuro da cabotagem sob a égide da nova legislação, desde seus principais delineamentos até os desafios a serem enfrentados – e que

não foram contemplados pela Lei nº 14.301/2022. O Comandante Resano destacou como perspectivas para o futuro da cabotagem brasileira frente a nova legislação: um baixo incentivo à renovação de frota com embarcações próprias, sendo que a única razão concebível seria a de poder afretar no Programa BR do Mar e um baixo incentivo para a frota de graneleiros.

Além dessas perspectivas, também foram destacadas a possibilidade de contratos em longo prazo no transporte de graneis líquidos e a oferta incrementada de navios porta-contêiner afretado a casco nu, sem necessariamente ser baseado na frota e afretado a tempo no Programa BR do Mar. Por fim, o Comandante afirmou que as atuais EBNs continuarão seguindo os novos regramentos em suas atividades operacionais.

Enquanto perspectiva futura, Ludwig defendeu a “desestatização” como sinônimo de desenvolvimento e, paralelamente, a movimentação de navios. Cabe ressaltar aqui que a desestatização, embora pontuada como sinônimo de privatização, se difere dessa, pois trata de um gênero, relacionado à “redução organizacional do Estado” (TRILHANTE, 2022), e a privatização é diretamente conectada à alienação de controle de empresas estatais.

Ludwig também mencionou a importância da gestão logística organizada dos navios, como é o caso do investimento em terminais flutuantes de tancagem, e a importância de ter autoridades trabalhando para a economia. Ademais, afirmou que as carretas e os caminhos facilitados de conexão entre o polo e o porto são um indicativo desse tipo de gestão, destacando-se a diminuição dos trechos e menos desgastes para empresas devidamente habilitadas no Programa BR do Mar.

Anteriormente ao Painel, Dino destacou a cabotagem como uma “circularização de longo prazo” (SINDAPORT, 2021), processo já realizado pela ANTAQ, mas para cada negócio e com autorização específica. Já a nova autorização do BR do Mar prevê a ampliação da autorização, passando não mais a ser específica. Entretanto, esse processo foi apontado por Ludwig, especialmente pelo valor de 20 a 30 mil reais para aquisição de um documento de livre prática.

Além da concentração de mercado, também pela dificuldade em se habilitar, Abrahão menciona outros desafios para a cabotagem brasileira que não foram considerados pelo BR do Mar, como: a redução do custo da mão de obra sem prejuízo dos marítimos; a isonomia entre as Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs); o fortalecimento do capital nacional; a regulação adequada; a desburocratização; e, por último, destacou como

desafio a universalização do Fundo da Marinha Mercante e a construção naval como vetores de concorrência.

Em suma, Dino Batista mencionou os intentos do BR do Mar em trazer maior flexibilidade e capilaridade às operações, abrindo o mercado, ainda que destacando a importância de respectiva regulamentação posterior. Também cabe destacar que a preocupação com os tipos de empresas atraídas pelo programa acompanha medidas que levam o Estado a atuar em caso de acentuado desequilíbrio no mercado de cabotagem (TRANSBRASA, 2022).

Por fim, Abraão destacou que as oportunidades relacionadas à cabotagem não decorrem do Programa BR do Mar, mas sim de fatores associados ao crescimento da economia nacional, às privatizações, à retomada da indústria de óleo e gás e ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura.

Terceiro Painel

Tema: O mercado de cargas containerizadas e os desafios pós-pandemia em período de guerra

- [1] **Renã Margalho** – Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Aduaneiro da OAB/PA – Presidente de Mesa.
- [2] **Arthur Rocha Baptista** – Sócio na ARB.Legal | Advocacia Rocha Baptista – Debatedor.
- [3] **Roberta Carvalhal** – Diretora Jurídica da Operadora de Logística Portuária Wilson Sons.
- [4] **Luíza Coli** – Membro da Wista Brasil e da Sul Norte Rebocadores.
- [5] **Sandra Magnavita** – Auditora-Fiscal da Receita Federal.
- [6] **Júlio César Dias** – Assessor Técnico do Ministério da Infraestrutura.

RELATADO POR JOÃO VÍTOR SOUZA RODRIGUES – COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO INTERNACIONAL, COMÉRCIO EXTERIOR E DIREITO MARÍTIMO DA OAB/BA

O mercado de *shipping*, em 2019, encontrava-se estagnado e as empresas costumavam trabalhar em nichos de mercado, que também sofriam bastante com os impactos de mercado. Tal realidade terminou após a pandemia de Covid-19, quando ocorreu um grande movimento de fusões e aquisições por parte dos grandes armadores e proprietários de navios para com empresas menores que tinham quebrado ou que estavam enfrentando dificuldades financeiras.

A crise dos containers de 2021 surgiu também como consequência direta da pandemia, quando as importações e exportações aumentaram de volume em todo o mundo, o que acabou congestionando diversos portos e escancarou ainda outros problemas, como a falta de containers em diversos portos e também de navios com capacidade de carregar tais objetos. Para contornar tal crise, o mercado brasileiro voltou a utilizar navios de cargas gerais para o transporte de contêineres, o que já não era realidade há muitos anos no território nacional.

Todos os movimentos que ocorrem no mercado internacional afetam diretamente o mercado brasileiro, e os impactos pós-pandemia chegaram também para o mercado dos rebocadores. Após as crises supracitadas, as

empresas de rebocadores precisaram disputar mercado entre si de uma forma não vista há muito tempo.

Outros fatores também representam desafios para o futuro: a agenda da Organização Marítima Internacional (IMO) e algumas questões de ESG (governança ambiental, social e corporativa). Tais perspectivas ensejaram uma série de mudanças de políticas ambientais e de sustentabilidade nos portos nacionais e internacionais, sendo essa uma das pautas mais comentadas no cenário internacional do mercado de *shipping*. Essas mudanças afetam as empresas de comércio marítimo brasileiras de diversas maneiras.

Diferentemente de outros cenários, como o europeu, onde os armadores já possuem o costume de contratar somente fornecedores que já tenham práticas de ESG. A fim de serem bem vistos no mercado, os fornecedores desses locais já têm ciência de que precisam adotar práticas de ESG. No Brasil, onde tais práticas ainda são novidade, as perspectivas de adoção de tais práticas são otimistas e devem ocorrer ainda em um futuro breve, podendo se assemelhar a outros cenários, inclusive com o europeu. Dessa forma, o simples fato de uma empresa oferecer bons produtos e serviços não será o fator determinante na contratação dela pelos armadores, que colocarão na balança também as políticas ambientais. Mesmo aparentando, tais ações não são radicais, uma vez que já ocorrem no exterior com bastante normalidade e frequência.

Outro desafio que se faz presente para o mercado de *shipping* em geral é a volatilidade do mercado do *bunker* (óleo combustível derivado do petróleo e utilizado pelos grandes navios cargueiros) do Brasil, onde qualquer evento de grandes proporções econômicas impactam diretamente o preço do combustível, não havendo qualquer segurança a esse respeito. Por conta da pandemia, nos últimos dois anos, o valor do *bunker* foi, por diversas vezes, fator decisivo para que as empresas decidissem se trariam ou não seus navios para o País, uma vez que tais empresas muitas vezes decidiam recalculas suas rotas, desviando do Brasil e enviando seus navios para outros países onde o combustível era não necessariamente mais barato, mas também mais fácil ou menos burocrático de se conseguir, muitas vezes deixando os exportadores brasileiros sem um escoamento devido de seus produtos. É preciso, portanto, melhorar, nos próximos anos, a capacidade de obter tal combustível, com menos volatilidade no mercado e burocracia, bem como aumentar a capacidade da infraestrutura de transportar a mercadoria.

Ainda, há que se falar que o preço das *commodities* atualmente representa outro desafio para o setor marítimo, o qual sofreu alterações significativas nos últimos dois anos, quando passou a ter um preço mais elevado do que o normal. Por conta disso, o escoamento da produção está muito abaixo do esperado.

Por outro lado, o mercado de rebocadores brasileiros conseguiu contornar tais desafios, pois diversificou suas áreas de atuação (como mercado *offshore* e outros tipos de embarcações além dos navios de carga) e, portanto, não está mais completamente dependente do mercado internacional de *shipping*. Dessa forma, tal setor não sofreu tantos impactos quantos outros. Para essas empresas, o verdadeiro desafio é explorar os “novos oceanos azuis”, termo utilizado para designar um mercado ainda pouco explorado, a fim de compensar os danos sofridos durante a recente pandemia. Assim, uma empresa que atendia somente o mercado de *commodities* agrícolas deverá também passar a atender outros mercados, como o de *commodities* minerais.

Além dos fatores macroeconômicos, outros desafios estão presentes na forma que o País lida com o setor marítimo e portuário, como a complexidade regulatória, que, para alguns especialistas, é algo que atrasa o desenvolvimento do setor. Por ser a realidade nacional, tal complexidade se mostra como *status quo* e, portanto, passa despercebida na maioria das vezes em discussões sobre o tema. Ocorre que, mesmo não sendo percebida corriqueiramente, tal complexidade causa diversos problemas operacionais, como em casos onde diversos intervenientes públicos são chamados para operar ou resolver uma mesma situação, muitas vezes dando soluções e/ou respostas diferentes ou até mesmo opostas. Esses intervenientes públicos costumam ser sempre os mesmos: a autoridade reguladora (ANTAQ), o poder concedente (Ministério da Infraestrutura), as Companhias Docas, a Receita Federal, a Controladoria-Geral da União (CGU), o Tribunal de Contas da União (TCU) e o Poder Judiciário. Embora os brasileiros achem normal essa realidade, ela pode não ser bem compreendida por estrangeiros, o que tarda nosso desenvolvimento.

Justamente por conta do empecilho ao desenvolvimento do setor e, conseqüentemente, do País, nós precisamos resolver tal imbróglgio no sentido de facilitar e desburocratizar o ambiente regulatório nacional.

Um exemplo cristalino dos transtornos que tal complexidade pode trazer é o serviço de segregação e entrega (SSE), que há vinte anos é prestado e cobrado pelos próprios terminais de contêineres e desde sempre foi

alvo de diversas disputas jurídicas começadas pelos usuários. Em 2012, a ANTAQ se debruçou sobre o problema e, após o analisar, o regulou. Na época, achava-se que o tema já estava pacificado, mas a judicialização ainda continuava. Após esse período, outra empresa pública entrevistou e interpretou a situação em sentido diverso à ANTAQ, o que piorou o cenário de insegurança jurídica que perdurou por diversos anos. Após tal período, as aludidas empresas públicas discutem e buscam uma solução conjunta e definem as regulamentações que consideram necessárias para o apaziguamento da situação. Entretanto, após finalmente chegarem a uma conclusão, outro órgão público (o TCU) entra em cena e embarga as mudanças feitas, trazendo à tona novamente o ambiente de insegurança jurídica. Ao final desse exemplo real, a pergunta que fica é: O que devemos fazer para acabar com essa extremamente danosa insegurança jurídica? A resposta é surpreendentemente simples: Acabar com a complexidade regulatória.

Se, para os brasileiros é difícil lidar com a legislação local, para os estrangeiros é uma tarefa hercúlea, uma vez que eles não possuem o costume de lidar com esse tipo de ambiente legal em seus países. Diversas são as situações onde agentes estrangeiros precisam intervir para resolver alguns imbróglios que envolvem partes estrangeiras. Para comparar e ter noção dessa diferença cultural, basta que comparemos a quantidade de páginas da nossa Constituição e da Constituição estadunidense. No Brasil, é comum ter a cultura de querer legislar sobre tudo, inclusive em situações onde bastaria um “acordo de cavalheiros”.

Essa realidade, no entanto, já começou a melhorar e no governo atual já foram feitas algumas mudanças, como a revogação de mais de 1.400 normas infralegais, diminuindo a burocracia e facilitando os negócios e a atuação dos empresários tanto em seus nichos, mas também em outros mercados.

A pandemia recente de Covid-19 ensinou diversas lições. Um exemplo do impacto dessa pandemia foi a revisão do sistema de produção *just in time*, além de influenciar no pensamento de soluções para possíveis futuros problemas, como o trancamento do canal de Suez pelo navio Evergreen.

Para o setor público, o conhecimento de mercado não é tão eficaz como no setor privado, e isso faz com que haja uma certa dificuldade em criar leis e normas infralegais aceitas por todo o setor. Atualmente, algumas audiências públicas já ocorrem, mas o próprio formato delas é criticado por alguns especialistas: o órgão público já começa uma dessas audiências com o problema e a solução, não dando muito espaço para o diálogo.

Outra questão que está em voga é a verticalização dos portos, que foi fomentada pela Lei dos Portos de 2013, que tirou a obrigatoriedade de o porto ter carga própria. Tal política foi duramente criticada e muitos diziam que os portos iriam acabar em dez anos. Tal argumento, entretanto, estava descolado da realidade e os portos públicos, em verdade, não acabaram. Não só não acabaram, como foram fundamentais no período da recente pandemia, uma vez que garantiram o abastecimento de diversos produtos, enquanto os portos privados estavam sofrendo bastante com a queda das *commodities*.

O papel dos entes públicos não deve ser, portanto, o de realmente criar ou atuar ativamente no setor, uma vez que as empresas privadas possuem capacidade de o fazer. Aqueles entes devem, então, atuar como facilitadores da atividade privada. Por esse motivo, é de suma importância a troca de informações entre mercado e entes públicos, a fim de garantir o desenvolvimento de forma sustentável do setor.

Um exemplo dessa relação entre mercado e entes públicos é justamente a criação das ESGs e *compliance*, por exemplo, que estão sendo cada vez mais seguidas pelas empresas, fruto da gestão estratégica do Ministério da Infraestrutura desde 2019. Nesse ano, foi feito um planejamento plurianual (PPA), que era novidade para o órgão e hoje já se tornou política do setor público. Ainda, houve investimentos em outras áreas, como o Power BI. Os funcionários do Ministério estão cientes das mudanças do ambiente empresarial do setor marítimo e já estão aplicando as devidas novidades no planejamento do órgão.

Desde a década de 70, o Brasil é um Estado regulador no que tange ao setor marítimo portuário, ao contraponto ao Estado paternalista que já foi há algum tempo. Por tal mudança de abordagem, a ANTAQ já passou e ainda passa por vários desafios. Atualmente, o órgão está fazendo uma retroalimentação do seu sistema, com uma análise de impacto regulatório, podendo, assim, conhecer os efeitos de suas regulamentações.

Atualmente, existe tanta complexidade regulatória no setor que mais da metade de todas as atividades portuárias consistem em responder autoridades e órgãos públicos.

Um dos principais desafios atuais para os órgãos públicos é a busca da intermodalidade de transporte, que já está sendo incluída em alguns contratos de concessão pública, principalmente após a mais nova criação das BRs dos rios, que permitirá a concessão de hidrovias ao setor privado. Tal

política está sendo implementada pelo Ministério da Infraestrutura, o que demonstra uma vontade do órgão em ajudar o setor.

O “Marco Legal das Hidrovias” é um projeto recente, divulgado em junho de 2022 pelo ministro da Infraestrutura. O projeto visa estimular a navegação interior no País, com a criação de diversas hidrovias em variados rios, ajudando, assim, a malha nacional de transportes de carga.

Outro ponto muito importante a ser considerado é a uniformidade legal. Atualmente, diversos agentes tentam resolver determinadas situações de acordo com suas próprias perspectivas, o que muitas vezes pode causar confusões. Um exemplo disso é um caso que ocorreu recentemente, onde um navio veio ao País trazendo uma espécie de besouro endêmico de outra região e que poderia causar um dano irreparável à flora e fauna locais. Nesse caso específico, um órgão público informou que o porto deveria incinerar as cargas que continham o animal, mas a Anvisa emitiu parecer dizendo que tal ação não poderia ocorrer, uma vez que a incineração iria poluir as águas do porto. No meio desse impasse, a Companhia Docas nada podia fazer, uma vez que não possuía uma resposta uniforme dos órgãos públicos. Para resolver tal situação, os órgãos e as empresas tiveram que enviar seus representantes para conversar e tentar chegar a uma solução conjunta.

A base da legislação aduaneira é o Decreto-Lei nº 37/1966, mas esse não é o único aparelho normativo referente à aduana, o órgão atua em diversas frentes, como na importação, na exportação, nos regimes aduaneiros e nos regimes suspensivos, e todos esses campos fazem com que a legislação seja bastante complexa.

O papel da aduana é muito complexo, uma vez que ela possui o objetivo de proteger a sociedade, atuar nas relações internacionais no que tange às mercadorias de importação e exportação, atuar fortemente na regulação econômica e na segurança pública. Mesmo com esses quatro objetivos principais, a Receita Federal não pode, de forma alguma, ser um empecilho para o setor marítimo portuário, fazendo com que o comércio exterior cresça cada vez mais no País.

O órgão aduaneiro atualmente está completamente sintonizado com as diretrizes mais recentes da Organização Mundial das Aduanas e, principalmente, da Organização Mundial do Comércio, que preceituam que as barreiras burocráticas precisam ser derrubadas. Muito embora muitas vezes as pessoas olhem para a Receita Federal como um órgão “burocratizador”, ela está cada vez mais empenhada em garantir a facilitação e a agilidade do

comércio, bem como a segurança e o controle. Tais objetivos aduaneiros nem sempre são percebidos pelos agentes do setor, que tendem a pontuar somente os pontos negativos do órgão.

No Porto de Salvador, a Receita Federal tem feito um trabalho de aproximar o órgão com os intervenientes privados, prevendo iniciar no próximo ano ações que visam passar o conhecimento das legislações vigentes, já contando com diversos apoios.

Atualmente, a aduana está revendo algumas práticas que já não fazem mais sentido, como a abertura de contêineres que não sejam suspeitos, uma vez que tal ação iria acarretar um custo de operação enorme, que seria pago pelas empresas. Para selecionar os contêineres que serão fiscalizados, o órgão tem trabalhado, atualmente, com informações prévias dos importadores e exportadores, bem como com técnicas de gerenciamento de risco. Dessa forma, as únicas cargas que serão fiscalizadas são aquelas que realmente possuem algo suspeito. Por um outro lado, no sistema aduaneiro atual, ainda existe o fator aleatoriedade para fiscalizar algumas cargas, a fim de que diminuam as chances de erros humanos.

O portal único da Receita Federal é uma novidade para o setor e, por conta de sua proposta, coloca o Brasil em paridade com os países mais desenvolvidos no que tange aos serviços aduaneiros. Antes do portal único, existiam 22 órgãos atuantes, no caso das exportações, que procediam em fazer fiscalizações diretas e independentes, o que acarretava em um grande custo aos cofres públicos. Hoje, após a criação do aludido portal, os órgãos estão procedendo em realizar as fiscalizações conjuntamente em um mesmo momento previamente programado. Assim como as fiscalizações compartilhadas, as informações fornecidas a um órgão podem, agora, ser compartilhadas e conhecidas pelos outros órgãos. Tal ferramenta foi essencial para a diminuição dos tempos de espera e dos custos, bem como um aumento da competitividade no setor.

Embora o Porto de Salvador seja pequeno em comparação a outros portos, após a implementação do portal único, o número de apreensão de drogas subiu drasticamente. Em 2020, durante a pandemia, quase 7 toneladas de cocaína passaram por ali. Tal quantidade chegou, inclusive, a surpreender as autoridades, que trabalhavam duramente durante o período liberando vacinas, máscaras e outros objetos que ajudavam no combate à Covid-19. Essa grande apreensão contribuiu para que os traficantes buscassem outros pontos de escoamento, fazendo com que o movimento das mercadorias ilícitas diminuíssem naquele porto.

Outro desafio que a Receita Federal enfrenta constantemente é a dificuldade de alguns agentes em aceitar o escaneamento dos containers. Tal ação, entretanto, se mostrou bastante efetiva no combate ao tráfico de drogas.

Com a finalidade de não se tornar um empecilho para os importadores, a aduana busca trabalhar lado a lado com as empresas, se valendo de dados e outras informações para agilizar e melhorar o trabalho, atuando de uma forma mais precisa, mitigando riscos. Assim, as empresas que trabalham corretamente estão cada vez menos sendo atingidas pela Receita Federal.

Embora a aduana busque o equilíbrio entre a facilitação e a agilidade no comércio, ela não pode abrir mão do controle e nem da fiscalização, pois o órgão possui um papel fundamental nesses aspectos.

Para alguns especialistas, um dos maiores desafios do setor marítimo é de sensibilizar a nação brasileira para a importância do mar, de maneira parecida com o que ocorre atualmente com o agronegócio. O mar é muito importante para o País, sendo um ambiente geopolítico estratégico que possui capacidade de exploração ainda ociosa. Dessa forma, é possível dizer que o mar possui, no mínimo, o mesmo potencial econômico do agronegócio.

Um exemplo da capacidade econômica do mar é o setor de energia eólica *offshore*, algo novo para a nossa realidade, mas que possui uma escala tão grande que o único país totalmente preparado para implementá-lo é a China, onde recentemente foi inaugurado um único parque que possuía a capacidade de alimentar a energia da Noruega inteira. Há alguns meses, a Inglaterra anunciou que iria fazer o maior parque eólico *offshore* do mundo, mas a China decidiu superar tal feito, em uma forma de corrida pela soberania energética. Esse mercado, no entanto, é uma oportunidade incrível para o Brasil e o setor marítimo local já está no processo de estudar a possibilidade de investir nesse novo mercado.

Nesse sentido, a construção de novos parques eólicos *offshore* representa um grande desafio logístico, dadas as dimensões e as quantidades dos equipamentos, uma vez que é preciso de toda uma cadeia logística para que sejam transportadas e erguidas centenas de torres que medem 200 metros para dentro do oceano.

Outros desafios importantes e que estão cada vez mais presentes em nossa realidade são: a mineração subaquática, onde alguns tratores movimentam o solo dos rios e mares, e, após, a areia é recolhida e passa por um

processo de garimpagem. Essa prática ainda pouco explorada possui um potencial econômico enorme, principalmente em áreas como Minas Gerais; e a biotecnologia marinha, que recentemente teve um forte estímulo com a criação da “Amazônia Azul” pela Marinha do Brasil, facilitando a compreensão do que é a riqueza do mar brasileiro.

Muito embora tenha ocorrido a recente crise dos contêineres, algumas empresas faturaram bastante no período e, com isso, os embarcadores precisaram se reinventar, uma vez que não possuíam oferta de navios para proceder com as exportações. Assim, durante a crise, muitos embarcadores tiveram que virar também afretadores, a fim de que fosse possível garantir a exportação de alguns produtos. Tal mudança ocorreu mesmo com os diversos custos e as complexidades envolvidos nesse novo mercado.

Ainda, para alguns especialistas, a agenda de ESG está sendo fortemente implementada, fazendo com que diversas empresas sofram com novas e pesadas onerosidades, sendo um verdadeiro problema para o setor. Para alguns, o ideal seria implementar tais mudanças de maneira mais leve e gradual, visto que as metas atuais são bastante ambiciosas, havendo a possibilidade de não serem implementadas devidamente pelo mercado, uma vez que custam muitos recursos financeiros.

O *bunker*, desafio atual do setor, pode ser considerado também uma excelente oportunidade para o País, uma vez que têm surgido cada vez mais discussões sobre a substituição desse combustível pelo biodiesel, combustível esse que possui a produção mundial liderada pelo Brasil. O *bunker* tem sido duramente criticado, uma vez que possui altos índices de produtos químicos poluentes, como enxofre e amônia. Por outro lado, sua substituição pelo biodiesel não ensejaria uma mudança muito drástica, uma vez que o maquinário dos navios não precisaria de grandes atualizações para receber o novo combustível.

Nós precisamos fortalecer o *shipping* brasileiro, sendo menos dependentes de empresas estrangeiras, uma vez que ser completamente independente é impossível no mundo atual. Alguns adicionais oneram a marinha mercante há muito tempo, como o adicional de frete para a renovação da marinha mercante, e essa onerosidade ultrapassou esse setor e foi para outros. O necessário é fazer uma política de Estado forte, com um olhar mais estratégico, como aumentar a capacidade de carregar cargas além de agregar mais valor a elas.

Regular um País com tantas diferenças é outro desafio, com barreiras como a padronização de nomenclaturas e conceitos em todo o território nacional. Atualmente, quando ocorre algum problema, pode haver mais de uma solução, dada a quantidade de órgãos públicos atuantes no setor e suas infinitas interações. Ainda, dada essa complexidade, existe uma assimetria entre os valores pagos nos diferentes portos do País, onde alguns portos de pequeno porte que possuem baixa movimentação de contêineres possuem taxas muitas vezes mais altas do que os outros portos de maior tamanho.

O processo de perdimento, encadeado pelas variadas fiscalizações, é algo bastante danoso para o setor, inclusive porque, após tal processo, costumam surgir diversas demandas judiciais e administrativas, formando um verdadeiro desafio burocrático para as empresas.

O papel da participação popular em relação às regulações econômicas da Receita Federal também é algo a ser levado em conta. Atualmente, existem algumas reuniões regionais feitas pelo Comitê Nacional de Facilitação do Comércio (Confac), onde a participação popular é algo possível, juntamente aos órgãos públicos, mas as reuniões em algumas regiões são puramente protocolares, não sendo sempre efetivas.

No âmbito de Salvador, tais reuniões não ocorreram no último ano, dada a mobilização dos auditores para outras demandas; entretanto, tais agentes já estão retomando as atividades normais e a próxima reunião do Confac já está marcada para dezembro de 2022, sendo muito importante a participação de todos os intervenientes.

Nosso País já é uma rota de saída conhecida para o tráfico de drogas e por isso a Polícia Federal está fazendo esforços para conseguir coibir tal atividade, utilizando táticas de inteligência em navios que têm a Europa como destino. Tais esforços pagam e já é possível enxergar uma diminuição do tráfico de entorpecentes em nossos portos, muitas vezes em ações conjuntas com a Receita Federal. Nesse sentido, para alguns especialistas, a resistência de algumas empresas em utilizar os escâneres de containers não é pela atividade em si, mas pelos custos gerados para as próprias empresas pela fiscalização, o que pode, inclusive, em alguns casos, gerar lucro indevido à aduana.

Os desafios supracitados são exógenos, vindo de fora para dentro. Isso posto, é preciso também pensar nos desafios internos, como a questão fundiária, onde os diversos órgãos possuem soluções diversas para os mesmos problemas, sendo ainda possível que o mesmo órgão aja de maneira

diferente em diferentes localidades. Um exemplo disso é a autorização para a construção de alguns portos na região amazônica, que muitas vezes não leva em conta algumas populações ribeirinhas, trazendo sérios riscos para elas, e as obrigando, muitas vezes, a deixarem os lugares que sempre habitaram. Tal situação exige a interação com diversos órgãos de diversas áreas de atuação.

Quarto Painel

Tema: Inovação e sustentabilidade

- [1] **José Marques** – Presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo, Aeronáutico, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário da OAB/RS – Presidente de Mesa.
- [2] **Maria Cristina Gontijo** – Debatedora.
- [3] **Nelson Cavalcante** – Juiz do Tribunal Marítimo.
- [4] **Larissa Amorim** – Secretária de Sustentabilidade do Minfra.
- [5] **Iwam Jaeger** – Sócio da Kincaid Mendes Vianna Advogados.
- [6] **Lívia Sancio** – Sócia da Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Sociedade de Advogados.

RELATADO POR ÍTALO FILIPE DOS SANTOS CARDOSO – COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO INTERNACIONAL, COMÉRCIO EXTERIOR E DIREITO MARÍTIMO – OAB/BA

O Presidente da mesa iniciou os trabalhos com os cumprimentos de praxe, agradecendo o convite para presidir o painel, destacou que as novas tecnologias para o transporte marítimo mais ecológico foi o tema escolhido pela organização marítima internacional para a comemoração do dia marítimo mundial, e o tema foi escolhido pela importância e necessidade de apoio à transição verde do setor marítimo, com vistas de garantir a sustentabilidade futura no mundo pós-pandemia.

Destacou, ainda, que a redução das emissões de carbono do transporte marítimo já se tornou uma prioridade da indústria com vistas a atingir as metas, e a busca por novas fontes de energia que já são uma realidade.

Em seguida, apresentou os palestrantes e passou a palavra para a Dra. Lívia Sancio, que agradeceu pelo convite e pela participação dos demais palestrantes.

A inovação e sustentabilidade está diretamente ligada aos 17 objetivos traçados na agenda 2030 da ONU, sendo a IMO essencial para o cumprimento dessas metas.

Tratando de alguns pontos mais concretos, foi destacado o desenvolvimento de navios sustentáveis e a reciclagem de embarcações, e o Brasil tem um grande potencial nesse quesito, havendo, inclusive, um projeto de lei para regulamentar a matéria.

Internacionalmente, existe a convenção de Hong Kong, que foi assinada pelo Brasil, mas ainda não está em vigor por necessidade de internalização da convenção. Mencionou, ainda, a utilização de veleiros na navegação de cabotagem.

Tratou a respeito da geração de energia eólica *offshore*, pois o Brasil tem um potencial enorme para a produção desse tipo de energia. Em janeiro de 2022, inclusive, houve um decreto sobre esse tema e há no congresso um projeto de lei para regular a exploração dessa energia em alto-mar, devido à necessidade de segurança jurídica para as empresas que querem investir na energia eólica.

Trouxe, ainda, números do potencial do Brasil na geração desse tipo de energia:



A palestrante devolveu a palavra ao Presidente da mesa, que passou a palavra ao Dr. Iwam Jaeger, que externou o prazer em fazer parte desse evento e agradeceu o convite.

O palestrante expôs que a marca registrada do setor marítimo é a união da comunidade em prol de certas medidas que se tomam a favor do setor e das metas visando à sustentabilidade que é muito presente.

Destacou a união da iniciativa privada no sentido de ajudar a cumprir os princípios e as metas estipulados pela IMO. Seria, por exemplo, a ação dos bancos financiadores trabalhando com juros menores para as empresas que provassem que as metas de respeito à IMO fossem cumpridas. E, seguindo a linha dos bancos, as próprias seguradoras firmaram esse compromisso com os navios “*green ships*”, que seriam premiados.

Abordou que agora está sendo discutida a inserção de uma cláusula nos contratos de afretamento justamente criando certas obrigações ao afretador, obrigações essas, por exemplo, acerca da velocidade do navio, visando à proteção do meio ambiente e operacionais propriamente ditas, entre outras.

Tratou acerca do setor de cruzeiros e os esforços que estão sendo realizados em prol do meio ambiente, por exemplo, a utilização do GNL como combustível em grandes empresas, como a MSC, o que é um grande desenvolvimento desse setor. Além da utilização da energia elétrica direto dos terminais, não precisando mais que os motores e geradores estejam ligados, usando uma energia completamente limpa quando o navio está atracado.

Falou, ainda, sobre a desanilização, ou seja, a maior parte da água utilizada nos cruzeiros é retirada do mar, sem a necessidade de receber água potável de fora da embarcação.

Tratou, ainda, a respeito dos equipamentos dos navios com sistema de limpeza de gases de escape para a redução de emissão de CO2 e carbonetos, o que é muito importante para a sustentabilidade, destacando mais uma vez que o setor de cruzeiro está na vanguarda do “*green ship*”.

Devolvida a palavra ao Presidente, que agradeceu pela exposição e destacou a importância do Dr. Iwam para o direito marítimo e salientou a importância dos exemplos dados e dos efeitos práticos do que está sendo feito para contribuir com a sustentabilidade. Depois, foi passada a palavra ao Dr. Nelson Cavalcante.

O Dr. Nelson agradeceu o convite e parabenizou as seccionais por manter esse congresso, devido a sua importância para a construção e o desenvolvimento do direito marítimo.

O palestrante discorreu sobre navios autônomos, que é uma matéria que poderia ser apresentada não somente nesse painel, mas em diversos outros, dada a sua importância.

Abordou que os navios autônomos estão avançando bastante nessa tecnologia, que teve a regulamentação um pouco atrasada em razão da pandemia, mas que já está sendo retomada, a exemplo dos europeus e chineses, que já regularam, destacando os ingleses, que fizeram uma boa legislação a respeito do tema.

Questionou em um caso prático: Em caso de acontecer um acidente marítimo, quem seria o responsável? E segue respondendo que os ingleses nominaram o operador como timoneiro, aquele que comanda o setor de operação de comandante, regulamentando a obrigação de que essas pessoas tenham formação náutica, no sentido de melhorar e facilitar a responsabilização nos casos concretos.

Tratou, ainda, da necessidade de maior especialização da mão de obra no setor marítimo, como já aconteceu em outros setores que já foram automatizados. O Brasil já começou com essa especialização e a importância de se desenvolver tecnologicamente independente de aguardar que venha essa tecnologia de fora, a exemplo do que o País faz no setor de petróleo.

No Brasil, já se está regulando como serão feitos os testes das embarcações autônomas, que é o primeiro passo, determinando qual o tamanho das embarcações, em qual espaço e local pode ser feito e outros questionamentos.

Fez questão de esclarecer que esse tema é um assunto multidisciplinar e que não pode ser tratado apenas no âmbito jurídico, mas também em outras áreas, como, por exemplo, a engenharia, tecnologia de informação, em relação à segurança cibernética, além do envolvimento da marinha como autoridade marítima.

Por fim, destacou que os navios autônomos atendem todas as regras a respeito de emissões de gases e é um navio mais “verde” que tende a causar menos acidentes, sobretudo quando todos os navios forem autônomos, uma vez que ainda há muitos tripulados e os dois tipos convivem nesse momento. E que nas redes hidrográficas do Brasil em um futuro haverá navegação por barcaças.

Devolvida a palavra ao Presidente da mesa, ele agradeceu a participação ao Dr. Nelson e aos membros do tribunal marítimo, e, posteriormente, teceu comentários acerca do tema das embarcações autônomas, ainda em fase de testes e com legislações mais avançadas em outros países, até

mesmo em relação à responsabilização civil, citando o exemplo de Singapura, que é movido a energia elétrica.

Passada a palavra para a engenheira, Dra. Larissa Amorim, que fez os agradecimentos à comissão pelo convite e pelo evento e depois trouxe uma apresentação institucional do Ministério da Infraestrutura.

Por meio de apresentação, demonstrou quais áreas estão relacionadas ao Ministério da Infraestrutura, a saber, ferrovias, rodovias, hidrovias, aerovias, marinha mercante, vias navegáveis, entre outras, conforme *slide* exposto na apresentação:



Destacou a criação da subsecretaria de sustentabilidade, uma vez que não existia anteriormente um setor que cuidasse de meio ambiente, licenciamento, mudança do clima e gestão territorial.

Foi instaurada a subsecretaria, diretamente vinculada à secretaria executiva com uma atuação transversal, apoiando todas as secretarias finalísticas e as entidades vinculadas.

Expôs que a inserção da sustentabilidade nesse estrutura se dá pela criação das diretrizes de sustentabilidade, seguindo as ODs e a agenda 2030, sendo 5 essas diretrizes: planejamento e governança; mudança do clima; projetos, estudos e pesquisa; licenciamento ambiental; e gestão territorial.

Foi criada a agenda 20-22 com todos os projetos relacionados às 5 diretrizes, controlada por meio de comitês, com 4 assentos para cada secretaria e subsecretarias vinculadas. Com previsão de revisão dos parâmetros a cada 4 anos.

O objetivo é implementar as diretrizes e fomentar a sinergia e a integração dos esforços despendidos pelos diversos atores do setor, refletindo em instrumento capaz de balizar as ações que se pretende executar no período de cada gestão presidencial.

Inclusive, já foi preparada uma agenda 23-27 com intuito de manter a ideia de sustentabilidade no âmbito do Ministério da Infraestrutura e a sequência do projeto.

Posteriormente, a palestrante expôs um vídeo acerca da transparência, uma vez que a população deve ter acesso ao que vem sendo feito, até mesmo para a conscientização.

O vídeo mostra o passo a passo de como o cidadão pode pesquisar as informações sobre os projetos e as iniciativas do Ministério, podendo filtrar, ainda, as concluídas e ainda em execução, podendo escolher, inclusive, por diretriz.

Após a apresentação, a palestrante trouxe um exemplo de projeto realizado, no tocante à declaração de utilidade pública para fazer a autorização de supressão de vegetação nos órgãos licenciadores, uma vez que havia muitas queixas e atrasos nessa seara.

O tempo médio para a aludida declaração era entre 4 e 7 anos, o que tornava o processo inviável, e por isso a equipe criou um novo procedimento, uma instrução normativa de 2021 que disciplinou o processo com informações sobre o que era necessário, as autoridades responsáveis e o tempo para avaliação. Depois, explicou de maneira breve esse novo procedimento, que foi reduzido de 3 a 6 meses.

Devolvida a palavra ao Presidente, agradeceu a contribuição da Dra Larissa, sobretudo por trazer uma ótica diferente da jurídica, passando a palavra para a Dra. Maria Cristina Gontijo.

A palestrante destacou que falar de inovação e sustentabilidade, e que tudo passa pela questão ambiental, e que é muito importante a sinergia entre engenheiros e advogados acerca da matéria, porque a visão sistêmica multidisciplinar é o que traz a inovação e a sustentabilidade.

Falou, ainda, sobre a descarbonização e o protocolo de Kyoto, trazendo a informação de que nesse momento os transportes marítimos não foram incluídos no referido protocolo.

Tanto o transporte marítimo quanto o transporte aéreo só foram incluídos muito tempo depois pelas medidas de mercado e pela necessidade de uma transição energética para diminuir as emissões de gases.

No Brasil, além da necessidade de transição energética, há a preocupação com a questão regulatória e jurídica. Abordou ainda sobre a quantidade de normas que existem no Brasil e a necessidade de simplificar a regulação e facilitar a implementação da sustentabilidade, e que isso possa ser incluído nos processos, principalmente no licenciamento ambiental, que passa pelas competências e pelo conjunto normativo.

Destacou que não adianta tão somente ter a tecnologia, mas, também, ter uma organização que delimite quem fiscaliza quem no “cubo mágico” de legislações.

Por fim, agradeceu a participação e o convite para fazer parte deste evento, destacando a sua importância e devolvendo a palavra ao Presidente.

Nesse momento, o Dr. Iwam pediu a palavra para trazer a informação de que, embora o transporte marítimo represente 98% da carga movimentada mundial, apenas 3% da responsabilidade pela emissão dos gases é de responsabilidade desse setor, ou seja, polui muito menos, mas ainda assim busca diminuir ainda mais esse percentual.

O Presidente da mesa, com a palavra, destacou que isso demonstra que o valor proporcional das emissões do setor marítimo realmente é muito pequeno, e que ainda assim há grande preocupação com o tema, reconhecendo os esforços do setor na redução dos poluentes.

Por fim, o Presidente agradeceu a participação dos palestrantes e destacando a grandeza na composição do painel, com diversas visões diferentes e interessantes sobre o tema proposto, declarando encerrado o painel.

Quinto Painel

Tema: Direito marítimo — Segurança da navegação

- [1] **Bruno Tussi** – Presidente Comissão de Direito Marítimo OAB/SC – Presidente de Mesa.
- [2] **Comte. Paulo Gonzalez** – Capitão dos Portos da Bahia – Debatedor.
- [3] **Vice-Almirante Ralph Dias da Silveira Costa** – Presidente do Tribunal Marítimo.
- [4] **Eliane Octaviano Martins** – Maritime Law Academy.
- [5] **Ingrid Zanella Andrade Campos** – Vice-Presidente da OAB/PE e Presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário da OAB/Nacional.
- [6] **Bruno Fonseca** – Vice-Presidente da Praticagem do Brasil.
- [7] **Jacqueline Andrea Wendpap** – Diretora Executiva do Instituto Praticagem do Brasil.
- [8] **Contra-Almirante José Luiz Ribeiro Filho** – Superintendente de Segurança do Tráfego Aquaviário.

RELATADO POR KALIANY CONCEIÇÃO PINHEIRO SOUZA E THIAGO CARVALHO BORGES – COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO INTERNACIONAL, COMÉRCIO EXTERIOR E DIREITO MARÍTIMO – OAB/BA

O X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB Nacional, realizado na Praia do Forte/Bahia, teve como organizadora, em 2022, a Comissão Especial da Seccional Baiana, tendo como a quinta mesa apresentando os debates sobre Direito Marítimo – Segurança da Navegação.

Bruno Tussi, advogado, Presidente da Comissão de Direito Marítimo da OAB/SC, Presidente da mesa, abre os trabalhos saudando os presentes e apresentando os membros da mesa. Ressaltou a importância do tema da segurança da navegação e a atualidade do tema.

Vice-Almirante Ralph Dias, Presidente do Tribunal Marítimo, discorre sobre o histórico do Tribunal Marítimo brasileiro, rememorando suas origens a partir do bombardeio do navio alemão *Baden*, na década de 1930.

A Lei nº 2.180/1954, que teve pequenas alterações e correções em 1966 e 1994, que estabeleceu o Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo

território nacional, como um auxiliar do Poder Judiciário. O Tribunal é vinculado à Marinha do Brasil, que rege, administrativamente, suas atividades no julgamento dos acidentes e fatos da navegação. Posteriormente, foi incluído o registro de embarcações, registro especial brasileiro de embarcações, passando o Tribunal a ter duas vertentes: a de julgamento e a de registro, o que foi classificado um trabalho cartorial.

A seguir, foi apresentada a composição do Tribunal: um juiz presidente, dois juízes da reserva – um juiz militar CMG ou CF (CA), CMG ou CF (EN) Máquinas ou casco –, um juiz capitão de mar e guerra fragata e um juiz engenheiro especializado em máquinas ou na parte estrutural, estes dois nomeados por ato da Presidência da República. Quatro juízes civis, por concurso público: dois bacharéis em Direito, com especialização em direito marítimo e em direito internacional: um Especialista em Armação e Navegação Comercial e um capitão de longo curso.

Foi explicado o processo no Tribunal, que inicia a partir de um inquérito, gerado na capitania da delegacia, são analisados e sorteados para relator e revisor, e volta para a procuradoria, que faz a representação. O inquérito é concluído e vai para o julgamento final, quando sai o acórdão. Foram apresentadas imagens e números que indicam o grande volume de trabalho existente no Tribunal atualmente.

Em suas considerações finais, o Presidente do Tribunal Marítimo apontou que se trata de uma instituição quase secular, com 88 anos, e que a atividade marítima é diretamente proporcional ao desenvolvimento do País, ressaltando a importância da segurança jurídica e da vinculação do Tribunal à Marinha do Brasil.

Ingrid Zanella, Presidente Com. Esp. Dir. Marítimo e Portuário OAB/Nacional, tratou da segurança jurídica em face dos riscos cibernéticos: uma análise de competência do Tribunal Marítimo.

Iniciou por ressaltar a dificuldade na proteção de dados. Precisa-se pensar na segurança marítima/portuária lato sensu, pois, em face do risco de um ataque cibernético, pode-se ter fatos e acidentes na navegação. A segurança marítima é um norte da Constituição Federal de 1988 e norte da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, de Montego Bay. Alertou que muitos, quando vão ler uma norma, não leem o preâmbulo, que é a razão de existir de uma norma, motivo de ser de uma norma.

A segurança marítima é um norte, temos que pensar segurança como uma questão ampla, e no Congresso conseguimos falar sobre diversos temas, todos eles relacionados à segurança de uma forma ou de outra, quando se fala de Br do Mar, quer-se fomentar o transporte aquaviário de cabotagem com segurança. Quando fala da legislação que vai incidir nos tripulantes, de acordo como art. 12, é para trazer segurança para o mercado e para as regras econômicas, tem-se no campo marítimo diversas preocupações, bandeiras de conveniências, espaço marítimo e convenções internacionais que não somos parte, ou convenções que os nossos tribunais deixam de aplicar, isso tudo em torno de um navio.

Para o Código Civil, o navio é uma coisa, mas o navio não é uma coisa, ele é uma coisa personificada, tanto que a legislação internacional estrangeira, Inglaterra, Portugal e Itália, diz que o navio tem uma personalidade especial porque ele tem nome, nacionalidade, ele navega e faz diversas relações públicas e privadas por onde ele passa, por isso que todos devem entender o navio como uma coisa personificada e alguns podem dizer que é criatividade. O Código Civil português é claro ao dizer que o navio tem personalidade judiciária e o Código Civil português, influenciado pelo Código Napoleônico, também influenciou o “nosso”, que caracteriza o navio como uma coisa especial que deve ter nossa atenção quando se pensa em segurança.

A Convenção de Montego Bay divide o grupo de responsabilidade entre países de bandeira, salvo bandeira de conveniência, todas as normas dos arts. 91 e 94, e os países costeiros que têm a responsabilidade de fiscalizar as embarcações quando estão próximas da costa ou atracando ou aripando em terminais e portos nacionais. A Convenção traz as obrigações para os Estados de registro e para os Estados costeiros. E a lei interna trabalha esse fulcro de responsabilidade e, como País costeiro, o Brasil precisa ter as medidas para assegurar que os navios que ostentam as bandeiras estrangeiras, ao atracarem em nosso porto, sigam a legislação internacional que o país é parte ou a legislação interna.

Então, além dos espaços marítimos, a lei de segurança aquaviária disciplina a inspeção naval, o controle do próprio tribunal marítimo, a possibilidade de o tribunal marítimo propor medidas de segurança da navegação, não só julgar como juízes os fatos e acidentes da navegação, mas também propor medidas. Além disso, referiu a Resolução nº 62 da ANTAQ, que trouxe norte e obrigações para o transporte aquaviário no Brasil, ressaltando a relevância da Agência que regula o porto e o transporte aquaviário, e tem uma norma que garante a segurança, estabelecendo uma série de princí-

pios, inclusive a possibilidade de se cobrar *demurrage*, estadia e suspensão dessas cobranças como segurança.

Quando se fala sobre segurança da navegação, foi apontado que a diretoria dos portos e das costas faz um controle sobre os acidentes e fatos, e grande parte dos acidentes de faixa da navegação é em decorrência do erro humano, de falha, seja por cansaço, imprudência ou imperícia. Quase 50%, o número exato 42%, dos acidentes ou são ou findam em naufrágio, que é o pior, acidente que se pode ter, que envolve medidas de salvamento, medidas de segurança, reflutuação, tirada de óleo a bordo para a contenção da poluição marítima, e entre esses acidentes temos os riscos cibernéticos, que são considerados os maiores riscos, com ameaças econômicas inclusive para segurança da navegação.

Foram trazidos alguns dados no sentido de que, em 2020, se gastou milhões para controle e vigilância contra ataques cibernéticos, e 80% das organizações que tiveram ataques cibernéticos tiveram vazamento de dados considerado pela legislação brasileira e pelo Tribunal como um direito humano e direito de personalidade, direito sensível que aumenta drasticamente a responsabilidade civil. Não existe uma norma interna ou internacional focada sobre segurança cibernética, não temos nenhum tratado ou convenção que tenha se dedicado a estudar segurança cibernética dos fatos da navegação, o que não quer dizer que não existem normas que tratam sobre a matéria, mas não há uma norma ou uma convenção autônoma e específica.

Para falar sobre a segurança marítima e os riscos de ataques cibernéticos, é preciso entender quais são as obrigações legais e normas espaciais, já que não há uma legislação específica, assim, a LGPD deve ser um norte para o direito marítimo e portuário. O advogado de direito marítimo e portuário é generalista altamente especializado por ter que saber direito do trabalho, direito administrativo, direito público concorrencial, LGPD, direito civil, todos os ramos do direito como generalista especializados.

Dentro do código de segurança a bordo, algumas convenções internacionais (Solas e SMS) trouxeram notas específicas para todos os navios terem controle com a sua segurança cibernética. A gestão de risco a bordo deve incluir o controle cibernético, deve ter formas de identificar, proteger, responder e recuperar dados, evitando que o navio, diante de um ataque cibernético, fique à deriva, arribe no porto, naufrague, colida em uma estrutura, mude de rota, entre as diversas possibilidades de impacto na navegação.

Existem documentos de conformidade que são obrigatórios a cada ano e certificados internacionais a cada cinco anos. A obrigação do Estado de bandeira é certificar e emitir o documento, a obrigação do Estado costeiro é identificar que a embarcação, ao atracar no terminal e no porto, tenha esses documentos que atestem a sua regularidade. Existem as obrigações legais que vão envolver a possibilidade em passar dados sem que isso repercuta em nenhum tipo de responsabilização civil.

A Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), pautada no Regulamento Europeu de Proteção de Dados, aplica-se ao cenário marítimo brasileiro, como, basicamente, a todo o mundo, na Europa, e às relações travadas com os europeus. A LGPD segue a mesma regra, as atividades desenvolvidas no Brasil a brasileiros, a relações feitas com brasileiros, que inclui indubitavelmente as relações marítimas, e as relações portuárias. Assim, pode-se perguntar que navio já possui o seu controle? Que navio possui o seu DPO de acordo com a LGPD? Que Porto possui? A lei já está em vigor e disso não se terá como fugir, e a responsabilidade estudada pelos maritimistas segue duas linhas: a responsabilidade administrativa subjetiva de acordo com o STJ, já que não existe mais responsabilidade administrativa objetiva, e existia dúvidas quanto à questão ambiental, mas isso foi pacificado como voto do Ministro Herman Benjamin, pois toda responsabilidade administrativa no Brasil é subjetiva e é essa responsabilidade que se analisa no Tribunal Marítimo. E existe a responsabilidade civil que vai estar atrelada ao julgamento do Tribunal Marítimo. Sem dúvidas, já que de acordo com o Código de Processo Civil fica sobrestado o feito, isto é, o juiz espera o julgamento dos não juízes. O art. 313 do CPC diz que o Poder Judiciário espera o julgamento do Tribunal Marítimo, porque é formado de forma interdisciplinar e indispensável ao julgamento do fato.

Quando tiver essa responsabilidade, é preciso analisar se houve o descumprimento dos deveres para a prevenção de riscos cibernéticos, se havia um documento de conformidade, se havia os instrumentos para controle de um vazamento, para deixar aquela embarcação à deriva, para controlar a segurança a bordo. Essa análise deve ser feita de acordo com a responsabilidade objetiva, inclusive pautada na LGPD, por ausência da observância do dever legal de adimplir os instrumentos que são obrigatórios.

Foi apresentado um acórdão para que pudesse ser identificada a importância de uma Corte do mar. O caso tratava de uma pane elétrica, deixando um navio à deriva até ser rebocado. A pane elétrica se deu por ataque cibernético, ocasionando um vazamento de dados. A quem compete deter-

minar a culpa daquele acidente? Ao Tribunal Marítimo, que conhece as normas de segurança e administrativas. O STJ está seguindo o sobrestamento do feito e ele reconhece que é uma causa externa. Foi trazido um acórdão de relatoria do Ministro Moura Ribeiro, que define que o juiz deve manter a suspensão da causa e é o juiz que deve analisar até que ponto situações externas são relevantes para julgar ou interferir no julgamento, como é o caso do Tribunal Marítimo. Então, o STJ vem mantendo o sobrestamento do feito.

A conclusão é que, hoje em dia, falar sobre segurança é falar sobre tudo. É falar sobre os riscos ou ataques cibernéticos, a bandeira, a bandeira de conveniência, os seguros obrigatórios, a CLC 92, a Convenção de Nairóbi, as convenções que o Brasil precisa assinar, o desenvolvimento econômico do País, porque é mais barato assegurar do que remediar. O Brasil não é um país que sabe lidar com desastres, isso não é uma constatação que gostaria de dar, mas, como realista esperançosa, como menciona Ariano Suassuna. Todos os acidentes ocorridos no Brasil, como, por exemplo, o *stella braille*, como outros que tiveram pequenas colisões e arribadas que acabaram naufragando. Como o acidente no Pará, que o Renan esteve lá, o naufrágio de 5 mil reses, demonstrou que o Brasil não sabe lidar bem com desastres. Então, é preciso trabalhar a segurança e o salvamento, é preciso colocar o País no crescimento seguro que desejamos. É preciso existir uma atuação colaborativa do país de bandeira, do país costeiro, o que inclui ANTAQ, Tribunal Marítimo, órgãos ambientais, sociedade civil, e são todos fiscais da qualidade ambiental.

O encerramento foi feito com a frase:

A lei pode estimular circunstâncias que alguém que causou o dano não é responsável nem não responsável por este dano, mas como poderíamos dizer vulnerável a responsabilidade. E, quando estamos diante de um acidente marítimo e de um acidente portuário, todos somos vulneráveis à responsabilidade. Depois se identifica o causador do dano. Todo mundo vai ter que colocar esforços e mão de obra para recurso financeiro para minimizar, prevenir, reflutuar e recolocar a embarcação em condições de seguir viagem.

Concluiu com agradecimento a atenção de todos.

Bruno Fonseca – Vice-Presidente da Praticagem do Brasil, iniciou concordando com a Ingrid Zanella, que disse que o navio tem personalidade jurídica, e complementa que o navio tem personalidade comportamental:

cada navio se comporta de um jeito e às vezes encontra-se em situações peculiares.

Ocorre uma média de cinco acidentes fatais por ano: em não conformidade com dispositivos de embarque, um em cada oito dispositivos de embarque estão em desacordo com a norma. A praticagem é uma das atividades marítimas mais antigas e uma das menos conhecidas, é um dos principais elos da segurança da navegação e do comércio marítimo.

De acordo com dados da ANTAQ, mais de 90% do comércio internacional do Brasil é feito através do mar e a praticagem tem um papel fundamental nessa cadeia logística.

Existe registro da atividade de praticagem desde dois mil anos atrás, quando os fenícios, que viviam na região onde hoje é o Líbano, faziam um forte comércio marítimo com o Egito e no Código de Hamurabi, dente por dente olho por olho, como todos conhecem, traz as primeiras regras escrita sobre a navegação e lá tem a menção ao piloto de barco que é o prático. Por definição da Lesta – no art. 12 –, a definição de praticagem é conjunto de atividades profissionais de assessoria ao comandante requerida por força das peculiaridades locais que dificultam a livre e segura movimentação da embarcação. E o que seriam essas peculiaridades locais? Regime de correnteza, regime de vento, maré e acidentes topográficos, o relevo submarino.

Os práticos são especialistas nas áreas em que eles atuam e, por serem especialistas, as obrigações vão muito além das manobras de atracação e desatracação e de fundeio. É o prático também que conduz os navios aos canais de acesso e essa manobra do canal de acesso pode durar de algumas horas ou vários dias, como é o caso do Rio Amazonas, que passando pelo canal leva até cinco dias.

E por que que a praticagem existe no mundo?

Ela existe no mundo para evitar que aconteçam acidentes em áreas restritas ao tráfego ou que, se esses acidentes ocorram, as suas consequências sejam minimizadas pela presença do prático a bordo. Os práticos trabalham no binômio segurança e eficiência.

O prático gostaria de manobrar sempre de dia, com vento fraco, sem correnteza, navio não tão pesado não tão leve, mas não se pode fazer isso, e, do ponto da eficiência, manobrar em qualquer condição de tempo, condição ambiental, o prático acha o navio muito pesado ou tão leve, entre a segurança e eficiência será sempre pesado o lado da segurança. Os coman-

dantes dos navios não estão familiarizados à navegação em águas restritas, são *experts* em manter os navios afastados dos perigos em alto-mar. Já os práticos são especialistas em manobrar esses mesmos navios em águas restritas. É por isso que existe o serviço de praticagem.

E quais seriam as consequências de um acidente?

- Morte – Costa Concordia, com 32 mortes;
- Poluição do meio ambiente – Exxon Valdez, com 42 milhões de litros de óleo cru derramado no mar;
- Fechamento do porto e interrupção do comércio – março de 2021, com o navio Ever Given, em uma semana de fechamento do Canal de Suez, com prejuízo de 6 a 10 bilhões para a economia mundial de acordo com a seguradora alemã Allianz;
- Danos ao patrimônio público e privado – foi passado um vídeo que o navio colide com terminal flutuante e o terminal vai todo para o fundo do mar, havendo imperícia, imprudência e negligência.

O custo de um acidente sem prático a bordo, como o Exxon Valdez, saindo carregado da cidade de Valdez, no Alasca, esse trecho que Exxon Valdez encalhou era um trecho de praticagem obrigatória, e, três meses antes do acidente, por conta dos armadores, ele foi considerado de praticagem facultativa. O comandante deixou o terceiro piloto encarregado da navegação, começou a desviar dos blocos de gelo, mas, quando tentou voltar para rota inicial, não era mais possível pois o navio já tinha encalhado, com custo total, reparação de danos e multas na ordem de 7 bilhões. E o Costa Concordia (2012) se chocou com as pedras, veio a naufragar e 32 pessoas morreram, tendo um custo de 2 bilhões de dólares, o comandante foi julgado, condenado a 16 anos e está preso.

Tanto no trecho do Exxon Valdez a praticagem voltou a ser obrigatória quanto no caso do Costa Concordia o governo italiano emitiu um regulamento que, na navegação, era obrigatória a praticagem para os navios que se aproximassem a menos de 4 milhas da costa.

E os incidentes com o prático a bordo?

Porque começa a mostrar como o prático é um elemento mitigador de risco, por gerenciar e mitigar riscos, um grupo de seguradoras de arma-

dores publicou um reporte com espaço de amostragem muito grande de 20 anos (1999 a 2018), que mostrou 1.046 acidentes significativos envolvendo prático que resultaram uma média de 52 acidentes por ano e o custo total de 1,82 milhões.

A conferência das Nações Unidas, Unctad, estimou que somente no ano de 2018 teve-se 3,4 milhões de manobra no mundo, para um índice de 52 acidentes, o que permite concluir que, realmente, a praticagem é um mitigador de risco.

Na praticagem no Brasil – índice de 0,018% nos últimos 9 anos –, segundo o Tribunal Marítimo, nunca houve um grave acidente com derramamento de óleo. A presença do prático a bordo reduz em cerca de 5,1 a 8,9 vezes a probabilidade de acidente.

A ONU e a IMO, que é o braço marítimo da ONU, publicou a A-960 – TREINAMENTO E CERTIFICAÇÃO DOS PRÁTICOS. O prático Matusalém Pimenta, pós-doutor em direito, fez uma crítica aos princípios da A 960.

- SINISTRALIDADE MÍNIMA: é a razão de ser do prático, mitigar riscos, o som da segurança é o silêncio.
- INDEPENDÊNCIA FUNCIONAL: não pode ter uma relação patronal entre o tomador de serviço armador e o prático, é dever do prático comunicar à autoridade marítima qualquer defeito no navio antes do navio sair. A autoridade marítima local manda fazer uma inspeção e o navio fica retido até que seja sanado o problema.
- EXPERIÊNCIA RECENTE: todos os práticos devem estar habilitados a manobrar todos os navios.
- NÚMERO LIMITADO/PROFICIÊNCIA: só consegue manter a qualidade se tiver um número limitado de prático. É esse número limitado que garante a proficiência.
- DIVISÃO EQUÂNIME: que aponta para escala de rodízio único e garante a disponibilidade permanente e ininterrupta do serviço e só consegue isso se tiver um número limitado de práticos.

Os práticos são regulados pela Marinha desde 1808. Teve o decreto de abertura aos portos e, concomitantemente, teve o primeiro regulamento sobre a praticagem, que era administrada pela Marinha até 1961, e, após isso, passou a ser atividade privada.

O atendimento por rodízio único foi instituído desde 1986. Tem-se, aproximadamente, 25 decretos que falam sobre a praticagem no País, e desde os decretos da época de Getúlio Vargas já se falava em escala. É um serviço essencial reconhecido pela Lei de Segurança do Transporte Aquaviário, conhecida como Lesta, Lei nº 9.537/1997. E, por ser um serviço essencial, o prático não pode se negar a prestar o serviço de praticagem sob pena de suspensão do certificado e, em caso de reincidência, o certificado é cancelado. E, além da Lesta, tem o Decreto nº 2.596/1998 e, também, a Normam-12/DPC, e, caso queiram saber qualquer informação sobre o serviço de praticagem, basta olhar a Normam-12/DPC, processo seletivo, requisito de saúde, especificação de lancha, quantidade de práticos por ZT, quantas manobras se precisa fazer.

Existem 618 práticos no Brasil, distribuídos em 20 zonas de praticagem. São 14 mulheres práticas no País. Os práticos realizam aproximadamente 100 mil manobras por ano; o Brasil é o quarto País em número de práticos, atrás de Alemanha (745), Indonésia (1.000) e Estados Unidos (1.200). É um número para atender ao pico da demanda e, também, para manter a proficiência do prático, nas 20 ZTs, temos a maior zona de praticagem do mundo, com um número de extensão de 800 milhas náuticas, e a segunda ZT em extensão fica no Rio Mississipi e tem 240 milhas de extensão, não se podendo comparar a estrutura que existe nos Estados Unidos com a estrutura do Brasil.

Atendimento durante a pandemia: houve um caso de Covid confirmado a bordo, o prático sobe com todo EPI, como mostrado no *slide* para fazer a manobra, e, durante a pandemia, nenhum navio deixou de ser atendido.

Qual a estrutura envolvida no atendimento?

- Lanchas especiais para o embarque/desembarque do prático em qualquer condição de mar;
- Centros de operações de alta tecnologia;
- Oficinas de manutenção de lanchas, que trabalha 24 horas por dia 7 dias por semana;
- Pessoal administrativo e especializado como empresa qualquer;
- Estima-se que umas 3 mil pessoas estejam envolvidas direta e indiretamente na atividade no Brasil.

Como se chega nesse serviço de excelência e com índice muito baixo de acidentes? Grandes investimentos, mas investimentos em quê? Em tecno-

logias, estudos e treinamentos, para superar os gargalos por fora temos que ter sinalização náutica, renderização de dados ambientais e modo de dragagem, esses investimentos eles agregam à manobra, fazem que os navios carreguem mais e perdendo menos tempo para entrar e sair dos portos.

O navio tem 4 estágios de máquinas para frente: máquina parada e máquina ré, máquina devagar/muito devagar, meia força e toda força.

Foram citados os investimentos, como sistema de calado dinâmico, força das mares, balizamento virtual, treinamento em modelo tripulado deduzido, que é muito interessante, que são navios em escala, escala 1 para 25, e a miniatura ela tem a mesma resposta de um navio real, então, é excelente para treinar falha de máquina, falha de leme, falha de rebocador, uso do ferro, uso das âncoras, interação como porto, e o Brasil tem parceria com o centro de modelo reduzido do Panamá. Quando os práticos terminam o curso de atualização, eles podem aprimorar no Panamá, com a parceria do Brasil.

Implantação em simuladores próprios e treinamentos em simuladores, sendo dados dois exemplos: a *Bianc*, que dá diretrizes para obras de infraestruturas portuárias, se fossemos aplicar as diretrizes da *Bianc* no Porto de Santos, o maior navio que poderia entrar hoje ele teria 254 metros de comprimento e 38 de boca, e essa semana tivemos 2 recordes em Santos, entrou um navio de 347 metros e outro de 51 de boca, e a praticagem conseguiu isso? Com investimento próprio e tecnologia, estudo e treinamento, o interessante é que a própria *Bianc*, quando vai fazer o dimensionamento da largura do canal, se tiver o prático, a largura diminui, então, sem prático, a largura aumenta, precisa de uma largura menor por conta da expertise do prático e por saber fazer a navegação em águas restritas; e o segundo caso é o escoamento da soja pelo lado Norte, o trabalho da praticagem aumentou o calado em 40 cm, temos uma medida que chama tonelada por centímetro dimensão (TPC), quanto eu carrego no navio para o calado aumentar um cm, o TPC desses navios que estão fazendo o escoamento da soja gira em torno de 70 toneladas, então, se os estudos e investimentos aumentaram o calado em 40 cm, está carregando 2.800 toneladas a mais de carga, e por navio é o balanço segurança e eficiência.

O centro de simulações em Brasília e a intenção de fazer em Brasília é por estar perto dos institutos governamentais, ANTAQ, Marinha, Ministérios da Infraestrutura, da Economia e dos Transportes. O simulador é uma excelente ferramenta para verificar a viabilidade de novas operações e o aumento de calado. Se a manobra não dá certo no simulador, nem adianta ir para a vida real porque ela não dará certo. Agora, se ela der certo no simulador, pode ser

que ela dê certo na vida real, é excelente para verificar viabilidade de manobras.

Concluiu que a praticarem contribui para a segurança da navegação com índice muito baixo de acidente.

Jacqueline Andrea Wendpap, Diretora Executiva do Instituto Praticagem do Brasil, começou por expressar a felicidade de ver tantas mulheres participando no Congresso. “Eu acho que quando envolve o Marítimo, a gente percebe a presença feminina bem forte. Fico muito feliz com isso. Hoje a gente percebeu isso e é visível aqui neste evento”.

Foram trazidas duas situações.

Apresentado o livro digital *Planejamento portuário: recomendações para acessos náuticos*, patrocinado pela praticagem. São 25 autores e é um livro muito importante para quem pensa em segurança, porque ele traz parâmetros técnicos. São de grandes estudiosos, parâmetros técnicos, tanto para construções de terminais portuários quanto, também, dos canais de acesso. Então, gostaria de apresentar o livro e é um livro disponível e até pedir se difundir, porque ele é também uma produção científica de pensadores brasileiros.

Então, com base nas normas da FIA, ele traz isso, que é o Brasil se pensando tecnicamente, tanto na questão das construções de portos quanto nos canais de acesso. E, em seguida, foi apresentado o vídeo do simulador em Brasília, que também está com as portas abertas esperando a visita de vocês. Um *show* de uso, também, porque ele serve tanto para simular novos terminais quanto em casos de acidente, que espero que nunca aconteça, porque o objetivo é sempre evitar trabalhar com o processo de modelo de acidente.

A gente quer mitigar os acidentes, mas vocês é quem são os responsáveis, né? Então a gente também tem uma ferramenta para isso também.

Então, foi passado o vídeo e encerrada a fala, e devolvida para o Presidente de mesa a palavra.

Contra-Almirante José Luiz Ribeiro Filho, Superintendente de Segurança do Tráfego Aquaviário, apresentou PowerPoint, porque o assunto segurança da navegação, para a autoridade marítima, é muito extenso.

Então eu queria mais ou menos direcionar o que eu vou apresentar, mas eu ao longo das exposições aqui, eu senti uma tendência para que onde falaram

sobre os novos desafios, as novas tecnologias e eu vou aproveitar na medida que eu for apresentando os slides. Eu vou apresentar também um resumo do que a gente já fez e diversos assuntos que aqui já foram tratados.

Marco Legal.

A diretoria de portos como representante e a segurança do tráfego aquaviário na estrutura da Marinha. Foi apresentada a estrutura da Marinha e a distribuição de Capitânicas e agentes da autoridade marítima.

Os órgãos que estão em amarelo na apresentação são diretamente os que trabalham com a área da autoridade marítima. Entre os órgãos de direção setorial, a Diretoria-Geral de Navegação, a responsável, tendo a Diretoria de Portos e Cortes e a Diretoria de Hidrografia de Navegação, órgãos subordinados que fazem a supervisão funcional das 69 capitânicas/delegacias, e a agência subordinada aos nove distritos navais, em que nos dá a capilaridade para que a gente possa executar as tarefas. Isso não está muito bem visível, mas a distribuição das capitânicas ao longo do território nacional.

Ainda há lacunas que precisam ser preenchidas. Não tanto, talvez, como mais capitânicas, mas também estamos trabalhando na concepção de capitânicas virtuais para que a gente possa dar maior celeridade à parte cartorial. Bom, falando um pouco sobre a lei complementar, que cabe à Marinha orientar e controlar a marinha mercante, formulação e condução de políticas nacionais a respeito ao mar.

Implementar e fiscalizar leis e regulamentos, e cooperar com órgãos federais é o que está sendo feito com muita frequência, e essa cooperação na lei de segurança do tráfego aquaviário. São também atribuições da Superintendência: realizar pré-habilitação em cadastro aquaviários, tráfego e permanência das embarcações; realizar vistorias e várias outras de que são das nossas competências e são atividades também da Autoridade Marítima; regulamentar o serviço de praticar e determinar tripulações de segurança e equipamentos que devem ser homologados; e, por último, um dos mais importantes, executar a vistoria e inspeção naval.

Tem outras leis também que fazem parte desse marco legal. É a primeira do regulamento da pesca, é a Lei do EPM, o ensino profissional marítimo. Esse é um outro e uma outra vertente da Autoridade Marítima, que é muito importante, pois a Autoridade da Marinha forma todos os nossos aquaviários. Então, ela tem uma responsabilidade muito grande que eles

estejam sempre atualizados. Portanto, existem um total de 29 normas da Autoridade Marítima.

Depois eu vou citar algumas e além das que são emitidas pela BBC, nós temos também um complemento com as normas de procedimentos das capitânicas e da Capitania dos Portos e Capitânicas Fluviais, que dão o complemento daquela área pela pelo agente da Autoridade Marítima. Só pra ter uma ideia das embarcações empregadas de navegação em mar aberto dois Água interior a três trata de atividades esporte recreio, que é uma coisa que cresce muito no país. A operação de embarcações estrangeiras em águas nacionais. Aqui eu faço uma alusão especial à norma 8, que é o tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras, onde nós temos vários procedimentos para operações que comumente são feitas no país. Por exemplo, uma que foi citada aqui, que é a parte de correção, e dessa eu cito as operações tipo do Chile, que é a transferência de óleo do mar de como carga entre navios. Nós fizemos recentemente até um seminário do Ship to Ship para, inclusive, melhorar a essas nossas orientações. Inclusive vamos também acrescentar agora algumas orientações especiais para Ship to Ship. Nessa parte, foram mencionados aqui dois dos navios gazebo que trabalham com gás na forma líquida, então também estamos trabalhando nesse sentido. Também foi falado aqui arqueólogos marítimos na Normam 11. Desde 2018 que a gente já vem tratando desse assunto e esse ano nós demos uma incrementada, fruto do que no Mundo tem se como boas práticas e estamos esperando a regulamentação da lei agora para que a gente possa melhorar ainda mais as orientações que temos a novatos sobre serviço, praticagem e sobre atividades subaquáticas que nós tratamos do mergulho profissional também e registro de testes.

Que são pontos que a maioria conhece. Nós também legislamos sobre o assunto e surgiu, recentemente, essa de embarcações do tipo moto aquática, porque tivemos que desvincular que está crescendo muito no País e as preocupações são grandes com relação à diretoria de Portos e Costa.

Como representante da Autoridade Marítima, ele é representante para os seguintes temas: Marinha Mercante, segurança da navegação, organismos internacionais, investigação científica e bem submersos.

MEIO AMBIENTE

Também temos a Superintendência de Meio Ambiente e para a Marinha Mercante, a DPC, atuando especialmente no ano do Ensino Profissional Marítimo, que forma aquaviários para aperfeiçoamento e certificação,

e, no que diz respeito aos portuários, a parte de capacitação, então, atua em consonância com as convenções/resoluções da ONU, principais instrumentos de fiscalização, como já foi dito aqui: inspeção naval, vistoria e patrulha.

Então, essa é uma maneira que essa parte de inspeção naval está sempre acompanhando. O que sai de novidade na Marinha é sempre para melhorar a qualificação dos nossos inspetores e estar em sintonia com o que existe no mundo. Então, nessa parte de fiscalização, nós temos todo ano a Operação Verão, em que a gente fiscaliza com maior intensidade as embarcações. Temos uma campanha de travessia segura, em que a gente vai fiscalizar também os terminais de passageiros, fruto de várias lições aprendidas no passado, as vezes não tão agradáveis. Estamos também investindo muito nessa parte digital. Está havendo um enxugamento na parte de pessoal e nós só podemos compensar com tecnologia. Então, estamos um pouco no ar com a DPC digital. Agora, todas as carteiras de habilitação: de amador à de titular serão digitais. A habilitação de amadores já está em vigor. Vai ser tudo digital no celular, não vai haver mais TEC, não vai ter que levar a carteirinha para cima e para baixo, nem descrição da embarcação também, e até o final do ano vai estar tudo na parte digital. A nossa ideia é, realmente, essa parte cartorial migrar para a gente ou criar uma capitania virtual, de forma que a gente possa atender com maior celeridade todas as nossas demandas. Até o final do ano, a gente deve implantar também algum aplicativo. Segue em que o amador da hora, que vai sair com seu iate, com o seu veleiro, vai poder botar a sua rota. E, quando vai chegar às Marianas, que ele for de forma a facilitar, se houver algum imprevisto, que a gente consiga acionar o socorro e salvamento, e saber mais ou menos onde a embarcação vai estar. Então, vamos fazer isso em todo o território nacional, por meio desse aplicativo.

Vou tratar aqui de algumas estatísticas de acidentes tendo em vista o que a Dra. Ingrid já falou. Para se ter uma ideia, de dentro dos inquéritos que nós temos por área de navegação, é isso aí a quantidade de inquéritos de vítimas fatais. Isso é uma coisa que a gente procura ter essa estatística toda para poder investir na fiscalização nessas áreas que ocorrem mais os sinistros. Então, isso aí é uma maneira de o Capitão dos Portos poder, na sua área, atribuir a maior prioridade que a gente vê nesse País imenso. A gente não é onipresente. A gente tem que fiscalizar onde a gente sente que há um maior número de acidentes. Temos também estatísticas nacionais e de que tipo de acidente ocorreu. Naufrágio, 01h00, como a Doutora aí já

tinha falado de naufrágio. E é o que me preocupa, porque de uma tacada muitas pessoas morrem. Alguma estatística nacional a gente faz por ano. Mas, para dar uma ideia das causas determinantes que também aqui foi falado amplamente, uma quantidade a partir imprudência. E aí também faz por distritos, vendo que tipos de embarcações estão envolvidas. A grande maioria é deste porte e creio que é o primeiro Distrito Naval, área do Rio de Janeiro.

Nós também temos bastante acidentes em plataformas. Então, são instalações que a gente está sempre fiscalizando. E a moto aquática também é uma que nos preocupa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na Marinha Mercante brasileira, estratégica para o País, os segmentos de navegação estão crescendo. É o papel da Diretoria de Portos e Costas como representante da Autoridade Marítima, implementando as deliberações da IMO, aprimorando a formação dos aquaviários, normatizando as regras de segurança da navegação e acompanhando o desenvolvimento do transporte marítimo nacional. Então, a gente revisa constantemente as nossas normas, fruto dessas deliberações de impacto que a gente verifica nas nossas fiscalizações e, também, fruto do que a comunidade marítima nos traz de sugestões. Então, a gente está sempre revisando aqui vários assuntos que foram falados de inovações. Eu diria que a maioria delas nós estudamos, algumas nós estudamos, estamos acompanhando para poder dar o exemplo aqui do navio autônomo. E a gente procurou olhar a legislação de outros, fazer o *benchmarking* com os diversos países que já tem alguma legislação.

Nossa ideia é fazer uma atualização para até 24 metros de onde sair as orientações. Daí a gente pode complementar o outro assunto que não foi dito aqui, que nós também estamos estudando e não temos ainda uma legislação a respeito, que diz respeito ao *in navigation*, que é uma coerência *navigation*, navegação melhorada, que também está em estudo na IMO. Seria interessante. Quem tiver interesse, dá uma olhada no YouTube, que mostra os diversos sistemas que vão permitir que haja uma interação maior navio, porto ou navio ao longo de toda a sua trajetória. O seu trânsito já vai mandando toda a documentação e recebendo instruções do Porto para qual ele vai. Então, é uma coisa até os PCs, que aqui foi dito e, se eu não me engano, é um dos módulos do *navigation*, né? Então estamos estudando um

momento, uma maneira de monitorar embarcações nas regiões do Pantanal e da Amazônia, porque é uma região sem cobertura de celular, etc. A gente precisa ter esse *tracking* nas embarcações, até mesmo para poder prestar o socorro e saber a quantidade de pessoas envolvidas. Para a gente está um socorro mais eficaz.

Eliane Octaviano Martins, da Maritime Law Academy, agradeceu o convite para participar dessa décima edição do Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB.

Iniciou por perceber que um dos temas que mais tem sido estudado no âmbito acadêmico se refere aos desafios da sustentabilidade no contexto da segurança da natureza.

Navegar é preciso, viver não é preciso. Essa frase, imortalizada por Fernando Pessoa, foi dita pela primeira vez um século antes de Cristo, pelo General Pompeu, dirigida aos marinheiros que se negavam, já durante a guerra.

Navegar, viver, precisar é preciso. Qual é o exato sentido das coisas? Navegar não é preciso no sentido de precisão, de exatidão e de técnica. Navegar é essencial no contexto não só da necessidade, mas também da precisão, da eficiência.

E, neste contexto, quais são os complexos desafios da sustentabilidade? São inúmeros, porém, vamos destacar dois deles, em especial desafios com os quais o Brasil de hoje se depara.

Primeiramente, a Agenda 2030 da UN, os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), que especificamente contém dois objetivos direcionados à água. Um deles, ODS 6 (seis), que visa assegurar a disponibilidade e a gestão sustentável da água e do saneamento. Saneamento para todos. E o ODS 14, mais especificamente relacionado à área, diz respeito à conservação e ao uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável. E só o ODS 14 contém quinze metas e todo o conjunto de ODS se respalda em algumas diretrizes fundamentais à erradicação da pobreza, à proteção do planeta, da degradação, à prosperidade em harmonia com a natureza e à promoção.

Isso é um outro complexo desafio que também tem como fundamental diretriz a sustentabilidade. É aberto, mas não mais.

BR do Mar – O projeto de lei, hoje, já é efetivamente uma realidade que objetiva incentivar a concorrência e a competitividade da indústria; ampliar a oferta e a qualidade; promover a transposição da dependência que nós temos de mudar o modelo viário para o modal marítimo, entre outros complexos desafios. Mas, quando se menciona o desenvolvimento sustentável, a sustentabilidade dos resíduos, que inclusive é um dos lemas da indústria chique e sustentável, a navegação e exploração sustentável, exploração de petróleo, gás e de todos os recursos marinhos são consideradas aquelas atividades que atendem à sua função econômica, mas sem afetar a saúde pública e o ecossistema. E quando se considera a sustentabilidade no contexto da navegação, há que se considerar três objetivos: segurança da navegação, proteção do meio marinho e competitividade.

E mais, quando se menciona a segurança na navegação, não há que se pensar apenas no contexto da segurança. Navegação na precisão da navegação precisa, no sentido de se evitar danos ao meio ambiente, mas também considerar a segurança da carga e da vida pública. Mas, especificamente, no contexto de uma análise da sustentabilidade, e na poluição marinha 93% dos danos ambientais decorrem de ação e apenas 12% se referem a acidentes, porém em termos de impacto mediático. As causas de poluição no planeta mais relevantes resultam de acidentes, principalmente aqueles envolvendo petroleiros.

Estima-se o derramamento no mar por ano de 1 a 3 milhões de toneladas de petróleo. Principais causas, primeiramente, uma da tripulação ou, depois, de instrução da praticagem. Mas como tudo que antecedeu, evidentemente disse, e eu tenho a honra inclusive de ter sido a orientadora do Matusalém, não só no mestrado como no doutorado. E ele provou que a sinistralidade realmente envolvia práticas, mas, ainda assim, obviamente, dentro deste contexto, se levanta se há ou não alguma interferência ou ausência do prático, como inclusive foi citado nos casos aqui, que podem efetivamente ser um fator relevante para a ocorrência do acidente.

E mais, as pesquisas indicam e distinguem dois níveis de responsabilidade relacionados ao erro, ação culposa ou omissão, à inexistência de uma atitude proativa de controle de fatores que eventualmente venham causar acidentes e atos do nosso ensino e explosão. Fenômenos da natureza, que nós chamamos fortuna do mar ou, ainda, artes de Deus; estado precário da navegabilidade dos navios casco simples, dos navios petroleiros, em específico idade dos navios, em que 60% dos petroleiros perdidos no mar têm

mais de 20 anos e correspondem, anualmente, a 13% do número de sinistros mundiais e 31% da tonelagem perdida.

A adoção de bandeira de conveniência, todos nós maritimistas sabemos, é um fenômeno ou fenômeno lícito e competitivo. Não há nada de errado na conduta do proprietário em buscar uma bandeira que o favorece não só no contexto de custo, mas também de danos de burocracia. Porém, todos os mais graves incidentes, todos, sem exceção, têm um elemento condutor, que é a pessoa.

Mas, em todos, LK Prestige Caso BP da plataforma, qual é o elemento comum? Ostentava bandeira de conveniência? A preocupação com a competitividade em detrimento da segurança e do descumprimento de normas de segurança.

Não vou me deter detalhadamente a cada um desses tópicos, que mereceria uma análise ampla, mas apenas citando uma cronologia das Marinhas Negras, inclusive as que os senhores observam como elemento comum, mencionando bandeira de conveniência.

Todos esses navios e a plataforma de bandeira de conveniência. E um dos questionamentos principais sobre a elevada frequência de acidentes, principalmente envolvendo poluição por maré negra, tem efetivamente incentivado uma complexa produção de legislação internacional. Eu tive a honra de ser aluna de Guido Soares, o precursor do direito internacional do meio ambiente, e ele dizia: Não existe nenhuma outra questão ambiental tão normatizada quanto o mar, quanto as águas.

E a primeira norma, a primeira Convenção Internacional de Proteção ao Meio Ambiente, foi uma norma relacionada. Porém, embora o quadro normativo seja considerado adequado, cada vez mais essas convenções têm sido, inclusive, editadas e revisadas e reeditadas, acompanhando a dinâmica do comércio internacional e também as casuísticas, como os complexos casos que nós enfrentamos, inclusive envolvendo poluição marinha. É específico. Percebe-se que, embora a elevada produção de norma de tratado de convenção, ainda assim há um aumento na ocorrência de acidentes. Então, fica a reflexão: O que falta para evitar acidentes? Legislação e regulamentação ou efetiva aplicação e cumprimento das normas existentes. O Brasil é signatário das mais importantes convenções em matéria de segurança da navegação e relacionada à poluição marinha, seja por petróleo ou não. Então, do ponto de vista normativo, o quadro regulamentar é consistente. Porém, a

sua implementação obviamente permanece ligada à política de prevenção e precaução dos Estados e os estudos apontam o que falta para a região.

Mas se a sua aplicação efetiva é igual. É papel do Estado postular pela segurança da navegação e que não haja corrupção marinha. Mas também há os particulares envolvidos. A prevenção é a melhor maneira para alcançar a segurança, principalmente no que tange a grandes fontes de risco. Inclusive, a academia tem apontado a origem da bandeira, a bandeira de conveniência, a tripulação e o altíssimo índice de acidentes envolvendo erro humano, natureza da carga transportada, idade dos navios e insuficiência dos condutores.

Trago aqui uma cronologia dos acidentes de maior impacto. Tragédias anunciadas. Um deles em específico chocou o mundo e afetou a região onde nos encontramos (2019): óleo no Nordeste, de causa desconhecida. Não existe um acidente no mundo cuja causa não tenha sido identificada e infelizmente nós inauguramos essa modalidade, e, inobstante inúmeros esforços, ainda não foi possível identificar qual é a causa.

Nós não estamos preparados para todos esses acidentes e outros, como o caso alemão, em Santos, que envolveu estrutura portuária, dez dias incendiadas. Estruturas por dez dias incendiadas e cidade em estado de alerta. Enfim, a reflexão que eu trago é no mundo pós-convite, e o mundo está preparado para implementar diversas ações e políticas para cumprir as metas estabelecidas pela Agenda 2030.

Os *players* estão preparados para efetivamente adotar ferramentas eficientes de execução e gestão de risco de custos. Quais os grandes desafios políticos e estratégicos em face da retomada econômica dos preceitos de sustentabilidade e da retomada econômica no mundo pós-crise? Exige repensar os paradigmas de competitividade *versus* sustentabilidade. Envolve um conjunto de ações que exige melhoria das condições de eficiência do setor de transporte de mercadorias e de pessoas: estruturas portuárias, turismo, pesca, exploração de petróleo, gás, logística, áreas correlatas e, fundamentalmente, incentivo e apoio aos empreendedores, aos investimentos, à segurança jurídica. Os desafios e o futuro são complexos e talvez não seja possível, nesse momento, elencá-los ou mensurá-los. Porém, deve-se cumprir esse compromisso global para a proteção e conservação do oceano e do desenvolvimento de uma economia azul sustentável e fundamental para o futuro e para a própria sobrevivência da humanidade. Navegar é preciso, viver não é preciso. Não há como precisar a vida no sentido de precisão. Digo, técnico, porém não há como viver sem navegar.

Comte. Paulo Gonzalez, Capitão dos Portos da Bahia, para fechar a linha da Marinha. Em todas as normas, nas leis que regem a segurança do tráfego aquaviário, existe um agente executor e esse agente é a Capitania dos Portos ou as delegacias e agências. Nós fazemos a execução, para exemplificar tudo o que foi falado aqui, em termos de segurança do tráfego aquaviário, vai estar lá com a equipe de inspeção naval composta por quatro militares que guarnecem aqui.

No caso da Capitania dos Portos da Bahia, mais especificamente a Baía de Todos os Santos, os 365 dias do ano. Então, a gente já consegue ter uma noção do que é uma Capitania dos Portos. E acho que tem vários conhecidos aqui que eu recebi. E os assuntos são diversos.

A gente tem aqui. Paulo José Luiz falou sobre a coletânea de normas da Autoridade Marítima. Existiam algumas normas da Diretoria de Proteção de Navegação, normas do Comando de Operações Navais e normas ambientais também.

A gente atua com o que a gente fala de tripé: as capitánias, as delegacias e as agências, que são assuntos que regem segurança no tráfico aquaviário, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição hídrica.

E aqui eu quero dar alguns exemplos. E a gente aqui costuma fazer um paralelo com o que existe em terra também, que você vê a coisa. Então, nós temos a atividade de registro de embarcações, registro de aquaviários e a gerência deste registro completa. Isso equivale ao Departamento de Trânsito.

A gente tem a formação, aqui na Capitania dos Portos da Bahia, de 350 aquaviários por ano. Então, nós também fazemos as funções de uma escola técnica, que a gente vai para atividade de direção naval 365 dias por ano aqui na Baía de Todos os Santos e outros Portos. Então, a gente faz, guardadas as devidas proporções, sem o poder de polícia, uma atividade correlata, uma polícia rodoviária.

A gente faz atividade de busca e salvamento correlata com o que acontece no âmbito terrestre, com a Defesa Civil.

Todas as citações e diligências do Tribunal Marítimo são executadas pelos militares. As capitánias dos portos, delegacias e agências. Então, a gente faz também o papel do oficial de Justiça e, também, faz as investigações de fatos de navegação e acidentes de navegação. Então, nós também temos atividades correlatas com a polícia investigativa e fomos aqui juntan-

do a Capitania dos Portos da Bahia, a delegacia em Ilhéus e a delegacia em Porto Seguro.

Somos 196 militares, 38 embarcações e 23 viaturas para tomar conta de 1.183 quilômetros de litoral. E se a gente somar a linha de costa dentro da Baía de Todos os Santos, com mais as ilhas que existem dentro da Baía de Todos os Santos, são mais de 1.233 quilômetros. A Baía de Todos os Santos é a segunda maior baía do mundo.

E a gente costuma dizer aqui, para terminar, que tédio e marasmo em uma Capitania dos Portos não acharás. E fazemos tudo com muito orgulho e com muita satisfação: o nosso expediente, as nossas ações de expressão naval.

Quando a gente faz uma ação de canoa, quando a gente volta feliz porque a gente consegue ver as estatísticas de acidentes aqui na Bahia. E a gente fica feliz que já estamos indo para quase dois anos sem acidentes decorrentes de colisão de embarcações.

Infelizmente, ocorreram algumas colisões, mas não ocorreram acidentes porque o condutor estava com velocidade reduzida. A gente está conseguindo trabalhar a mentalidade de segurança e também ficamos muito felizes com esse contato com o público.

A gente expandiu a nossa ouvidoria e o início foi, eu diria que foi um pouco para a gente. Foi um pouco de estranheza. Mas quando a gente recebe uma crítica construtiva, a gente consegue acelerar a mudança do nosso processo e melhoramos os nossos índices de atendimento ao público e à Marinha.

A Diretoria de Portos e Postos tem um sistema de indicadores, indicação de desempenho, indicadores de desempenho com metas. Isso ajuda muito com um *ranking* entre as capitánias. Então, somos muito orgulhosos de prestar esse serviço. Em complemento, para fechar a parte da Autoridade Marítima, parte executor. Muito obrigado a todos.

Foi encerrada a mesa pelo Presidente.

Sexto Painel

Tema: O mercado de cargas containerizadas e os desafios pós-pandemia em período de guerra

- [1] **Igor Zanella Andrade Campos** – Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB/PE – Presidente de Mesa.
- [2] **Marcelo Sammarco** – Presidente da Comissão de Direito Marítimo da OAB/Santos – Debatedor.
- [3] **Claudio Loureiro de Souza** – Diretor-Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave).
- [4] **Ângelo Calmon de Sá Junior** – Vice-Presidente da Federação de Indústrias do Estado da Bahia (Fieb).
- [5] **Fábio Gentil** – Advogado.
- [6] **Aluísio Sobreira** – Diretor da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).
- [7] **Flávia Morais Lopes Takafashi** – Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

RELATADO POR LARA HAGEN SCHMERTMANN COSTA – COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO INTERNACIONAL, COMÉRCIO EXTERIOR E DIREITO MARÍTIMO DA OAB/BA

O sexto painel do Congresso, que trouxe reflexões sobre os desafios enfrentados pelo mercado de cargas containerizadas no período pós-pandemia e como esses foram agravados pela guerra na Ucrânia, contou com a presença de Igor Zanella (OAB/PE), como Presidente de Mesa; Marcelo Sammarco (OAB/SP), na qualidade de debatedor; e, como debatedores, os senhores Claudio Loureiro (Diretor-Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica – Centronave), Ângelo Calmon de Sá Junior (Vice-Presidente da Federação de Indústrias do Estado da Bahia – Fieb), Fábio Gentil (OAB/SP), Aluísio Sobreira (Diretor da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB) e Flávia Takafashi (Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ). O tema do painel é atual e é de suma importância, haja vista o tamanho do mercado de carga containerizada no Brasil. No

ano anterior ao início da pandemia, a carga containerizada respondeu por 42% do valor das exportações brasileiras (US\$ 94 bilhões)¹.

CONSIDERAÇÕES DE CLAUDIO LOUREIRO – DIRETOR-EXECUTIVO DO CENTRONAVE – E ÂNGELO CALMON DE SÁ JUNIOR – VICE-PRESIDENTE DA FIEB

Loureiro abriu as apresentações com uma contextualização geral do período da pandemia e a sua significância para o mundo dos contêineres e seus *players*, que foi seguida por uma complementação a partir de uma visão mais de economista por parte de Calmon. Houve uma grande confluência entre as apresentações desses painelistas e suas considerações serão abordadas em conjunto.

Para Loureiro, 2020 foi a origem dos desafios encarados hoje pelo mercado de carga containerizada, enquanto 2021 se caracteriza como o ano da ruptura. A partir de 2020, houve uma confluência de vários fatores – entre eles foram citados duas crises de petróleo, o aumento de combustível e a alteração de porte de navio – que fizeram do período da pandemia a época mais estranha e desafiadora da navegação e logística mundial desde o fim da Segunda Guerra Mundial em 1945.

Loureiro constatou que, no primeiro semestre de 2020, houve uma queda abrupta da quantidade de transportados, que foi seguida no segundo semestre por navios paralisados por falta de carga. Dessa forma, segundo Calmon, ocorreu uma queda no preço do frete devido ao excesso de oferta de navios disponíveis diante da falta de demanda para frete. A partir de junho/julho de 2020, apontou Loureiro, começou uma corrida para recomposição de estoques que coincidiu com a mudança dos padrões de consumo devido ao *lockdown* e *home office*, que gerou uma sobrecarga nas cadeias logísticas, levando, assim, ao congestionamento dos portos. Estima-se que, em relação a 2019, a importação de bens sanitários, tais como álcool em gel e respiradores, da China aos EUA, aumentou 6.000% em 2020, enquanto a importação de produtos de *home office*, como mesas, cadeiras e computadores, aumentou 225%. Portanto, a cadeia logística não conseguiu resistir a essas novas pressões e flagrou-se uma crise na cadeia logística.

Em 2021, então, segundo Loureiro, o cenário de navios parados foi completamente invertido e todos os navios passaram a ser utilizados, inclu-

1 CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI. *Evolução do mercado mundial de transporte de contêineres*. Brasília: CNI, 2020. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/68/84/688462ee-172a-4dae-bd2d-4ca1d88ec0fe/relatorio_cni_-_evolucao_do_mercado_mundial_de_transporte_de_containers.pdf. Acesso em: 8 nov. 2022.

sive aqueles que estavam em reparo e aqueles que estavam inoperantes por estarem em processo de conversão para instalar catalisador (*scrubber*) a bordo para se adequarem ao Regulamento da IMO 2020, que prevê a utilização de combustíveis com nível baixo de enxofre. Calmon acrescentou que, em um ano normal, 3 a 4% dos navios da frota mundial saem de circulação e são sucateados, enquanto 8% da frota fica de *standby*. Entretanto, agora na época pós-pandemia, como resultado da demanda elevada para navios e frete, já se passaram mais de dois anos sem navios enviados para a sucata e sem navios de *standby*. O envelhecimento da frota ameaça o fluxo de transporte marítimo, pois apenas um navio carregado e parado pode causar um grande transtorno para a cadeia logística, conforme visto em março de 2021, citou Calmon, quando o navio Evergreen encalhou e bloqueou o Canal de Suez por 6 dias.

Porém, mesmo com todos os navios na ativa, percebe-se uma falta de navio, pois o consumo tem crescido em uma velocidade que o mercado de transporte marítimo não é capaz de acompanhar. Conforme destacou Calmon, a fabricação de navios e a construção de portos é um processo demorado. Por isso, o gargalo do mercado foi tão grande e ainda há tanta pressão na cadeia logística. Para ele, o mercado só deve começar a se regular a partir do segundo semestre de 2023.

Loureiro ainda citou o agravamento da crise dos contêineres em decorrência dos vários *lockdowns* que pararam a fabricação de novos contêineres na China, onde se concentra 95% da produção mundial de contêineres, como parte de sua estratégia de combate à Covid, a política “Zero Covid”. Os níveis de produção se restabeleceram apenas no final de 2021; porém, o *backlog* de 2019 ainda era muito grande e, na medida em que os contêineres velhos chegassem ao fim de sua vida útil (de 7 a 10 anos), esses saíram de circulação e não foram substituídos por novos. Loureiro realçou a importância da ampliação geográfica da produção de contêineres para não ficar tão concentrado na China e sugeriu que o Brasil deveria pensar seriamente em fabricá-los.

O mercado começou o ano de 2022 com esperança de estabilidade, que foi logo ofuscada por novas rupturas. Entre elas, Loureiro destacou a guerra na Ucrânia, que gerou uma crise de energia, o aumento dos preços de combustível, que Calmon citou como motivo para a redução de rotas e diminuição da velocidade nos navios, e as incertezas da economia mundial diante do aumento das taxas de juros de vários países e da inflação. O cenário econômico resultou na queda concomitante de consumo, de de-

manda e de frete. Ademais, a política de Zero Covid continua paralisando ou reduzindo a produção da China. Esse fenômeno pode ser visualizado no *site* Marine Traffic, que mostra o fluxo marítimo mundial com uma grande concentração de navios na costa da China devido às paralisações da produção. Por fim, vale salientar que existem problemas constantes de congestionamento no grande porto de Los Angeles por falta de espaço para tantos navios atracarem e nos portos europeus devido a greves².

Apesar de o ano de 2022 não entregar a estabilidade tão aguardada pelo mercado e pela indústria, a guerra na Ucrânia e as restrições de exportação de gás russo tiveram o efeito positivo de acelerar a transição energética no mundo, inclusive na indústria marítima. Os combustíveis do futuro incluem no seu rol o metanol, o hidrogênio, a amônia e as velas de rotor. Já se vê embarcações multicomcombustíveis (*flex*) que são capazes de usar gás natural liquefeito (GNL), misturas de hidrogênio e GNL ou mesmo *marine gas oil* (MGO). Embora esse movimento seja um avanço inegável no sentido ecológico, apresenta desafios. Essas embarcações movidas por outros tipos de combustível precisarão abastecer e, no momento, o Brasil hoje não é o melhor lugar para fazer isso. Se o Brasil se habilitar a abastecer essas embarcações, pode haver uma arrecadação significativa de tributos para o Estado.

Tanto Loureiro quanto Calmon citaram o aumento recorde de encomendas de navios porta-contêineres aos estaleiros, principalmente chineses. Segundo Loureiro, até outubro de 2022 mais de 7 milhões de TEUs foram encomendadas, o que corresponde a 30% da frota atual em circulação. A previsão é de 2,4 milhões de TEUs entrarem no mercado em 2023 e mais 2,8 milhões em 2024. Calmon abordou esse fenômeno pela perspectiva econômica, destacando que de 2009 até 2021 os armadores tiveram perdas de lucratividade, mas, assim que a demanda para frete cresceu, os armadores, visando ao lucro, voltaram a investir na fabricação de navios. No entanto, Calmon advertiu que, embora os navios não sejam fabricados de noite para dia, com a entrada dos navios encomendados na frota mundial, a tendência será do preço do frete cair. Logo, o lucro imaginado para os armadores talvez não vá se concretizar.

Com a inundação do mercado com novos navios de capacidades maiores de 16 mil TEUs, de acordo com Loureiro, os navios de menor porte podem passar a ficar disponíveis para frequentar os portos brasileiros. A dis-

2 O congestionamento na China e na Europa foi citado por Loureiro, enquanto Calmon citou o congestionamento no porto de Los Angeles.

ponibilidade de navios de menor porte é positiva para o Brasil, que hoje tem problemas de receber navios maiores por questão de calado. No entanto, segundo os painelistas, as encomendas de navios de porte maior agravam o grande desafio já conhecido pelo governo, pelos órgãos reguladores e pelas entidades de classe no que tange à falta de infraestrutura dos portos para receber esses navios, principalmente em relação aos canais de acesso – a dragagem.

Loureiro ressaltou que os portos brasileiros têm que melhorar a infraestrutura de forma rápida para poder receber navios com calado de até 17 metros. Mais uma vez Calmon trouxe a sua perspectiva de economista e asseverou que 90% dos navios em operação na costa brasileira possuem calado máximo igual ou menor de 14 metros e que cada metro de limitação de calado significa cerca de 800 TEUs não embarcados. Ele também corroborou a fala de Loureiro no tocante à incapacidade de muitos portos brasileiros de hoje receber navios maiores e ainda afirmou que muitos portos, como Suape, não têm como aumentar o calado para poder receber navios de 16-17 metros, então esses portos vão ficar sem receber os navios de porte maior. A incapacidade dos portos brasileiros de receber os navios maiores que já são tendência no mercado ficou mais nítida ainda quando Calmon apresentou os dados do número de rotas para o Brasil. Em 2008, havia 43 rotas para o Brasil; em 2021, o número de rotas caiu para 20. No entanto, devido à capacidade maior dos navios nessas 20 rotas, o comércio exterior brasileiro cresceu 6,5%.

O problema não é apenas a infraestrutura dos próprios portos, mas também da logística interna de transporte. Segundo Calmon, a falta de ferrovia na Bahia dificulta a capacidade dos portos baianos de crescerem. Nesse quesito, Calmon citou o trabalho incansável da Fieb junto com o Ministério da Infraestrutura para discutir a criação de uma nova rota ligando o Porto Sul à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). É o trabalho conjunto dos *players* do mercado, dos órgãos públicos e das agências reguladoras que vai possibilitar a evolução e o crescimento tão desejado pelos painelistas e pelos brasileiros.

CONSIDERAÇÕES DE FÁBIO GENTIL (OAB/SP)

Gentil trouxe reflexões mais voltadas à atuação dos agentes de carga que, segundo ele, fazem o papel do “lactobacilo” do comércio exterior, que faz com que todos os demais entes do mundo do comércio exterior interajam entre si. Para Gentil, muitas discussões acerca do tema do painel

não produzem resultados práticos e úteis porque deixam de considerar as pessoas envolvidas nas operações. Como os negócios do comércio exterior são feitos com pessoas, e não com navios, portos, contêineres, etc., ele defendeu o recrudescimento do debate para que se possa ter um resultado útil.

No que tange às menções anteriores da necessidade de melhorias e de investimento na área da infraestrutura portuária, bem como à citada necessidade de fabricar mais contêineres e mais navios, Gentil classificou essas intervenções como “ferramentais”, porque sem carga não precisamos de nada disso. É a partir da carga que nasce o elenco do comércio exterior. E é o agente de cargas que deve ser reconhecido como o *player* do comércio exterior que faz com que o grande volume de carga seja transportado no Brasil. Segundo a International Federation of Freight Forwarders Associations (Fiata), o agenciamento de cargas engloba o transporte interno, o rol de *transportation*, o armazenamento, a estufagem, o aconselhamento e os transportes marítimo, aéreo, rodoviário e ferroviário, isto é, o agente de carga tem um papel fundamental no comércio exterior brasileiro que vai muito além de um mero intermediador.

No tocante ao tema do painel, Gentil citou a coincidência nefasta do período pós-pandemia com a crescente tendência dos armadores de excluir os agentes de carga das relações negociais. Os armadores estão indo diretamente até o cliente final e vários já estão iniciando estruturas de agenciamento de cargas próprias. Como citado por Calmon, 10 empresas de armadores controlam mais de 80% do mercado. Gentil enfatizou que a verticalização desse serviço e a concentração dos serviços nas mãos dessas 10 empresas, em vez de nas mãos das mais de 8 mil empresas de agenciamento de cargas, não é saudável para o mercado, para o Brasil e para os brasileiros.

Remetendo um pouco à história da figura do agente de carga no Brasil, Gentil lembrou que o serviço de agenciamento de cargas surgiu concomitantemente com o processo de containerização. No entanto, alertou Gentil, o papel do agente de carga nem sempre está bem compreendido. O crescimento do *non-vessel operating common carrier* (NVOCC) fez com que ele ficasse frequentemente confundido com o *freight forwarder* e com o agente de carga; Gentil sugere que o NVOCC seja tratado como um tipo de operação, não como um tipo de empresa.

Em relação ao regulamento do agente de cargas, Gentil mencionou que a Lei nº 9.611/1998 tentou regular o agente de carga, mas acabou criando um novo ente – o operador de transporte multimodal. Ainda em conexão

com as normas que regulam a profissão e o mercado, Gentil fez referência ao tratamento isonômico previsto na RN 18/2017 da ANTAQ, que foi substituída pela RN 62/2021 e pelas suas consequências para os agentes de carga. Ele argumentou que essa isonomia se trata de isonomia meramente formal, e não de isonomia material. Como exemplo da necessidade para tratamento diferenciado, ele citou o sistema de reservas. Segundo ele, os agentes de carga precisam de acesso às reservas em lotes para poder realizar o planejamento adequado das cargas dos seus clientes. Sem o acesso antecipado a um lote de reservas, cria-se uma dificuldade operacional para os agentes de carga, pois os agentes têm que fazer as reservas de forma individual na plataforma, o que pode ocasionar alterações de valores do frete e insegurança para o agente e seu cliente.

Gentil encerrou suas considerações sugerindo que a ANTAQ avalie seus critérios de tratamento isonômico e propôs algumas soluções para melhorar o cenário do agente de carga no comércio exterior brasileiro. Entre as soluções, Gentil propôs uma melhor organização entre os agentes de carga para que possam ter mais influência nas decisões que os afetam e a modificação de Lei nº 9.611/1998 com um capítulo específico para tratar de agente de carga para distinguir este da figura do operador de transporte multimodal.

CONSIDERAÇÕES DE ALUÍSIO SOBREIRA – DIRETOR DA AEB

Sobreira iniciou suas considerações falando do princípio da globalização. Para ele, o primeiro setor a ser globalizado foi o da navegação marítima, o que permitiu a criação das empresas de conveniência. Isso teve o efeito de desonerar custos, permitir a operação com fretes menores sem contribuir na cadeia dos tributos. Porém, também teve consequências negativas, como a segurança da navegação.

Segundo Sobreira, a containerização começou em 1956 com Malcom McLean, um transportador terrestre já citado por Gentil que se transformou em transportador multimodal. Mas a containerização realmente tomou força nos anos 60/70, quando as cascas foram padronizadas e utilizadas por transporte específico de cargas frigorificadas, de produtos que eram *break bulk* na época. A containerização teve o efeito de mudar de maneira drástica todos os conceitos que existiam na época em relação à logística. Desde o início desse processo e até hoje, os navios não param de crescer. Esse crescimento exigia e ainda exige novas instalações portuárias, pois o contêiner

em si é um item de armazenagem que depende de áreas maiores. Não se surpreende que o tratamento tributário-fiscal do mercado de carga contêinerizada até hoje não esteja perfeito.

As duas entidades representadas por Sobreira são corporativas, logo, a abordagem dele sobre o temático girou muito mais em função de custo e de consequências. Por exemplo, ele mencionou que a cobrança de ICMS sobre o transporte de um contêiner vazio não faz menor sentido lógico, serve apenas para onerar.

De forma crítica, Sobreira asseverou que o comércio brasileiro não evoluiu na medida em que poderia ter evoluído. Em 1980, a fatia do Brasil no comércio internacional foi de 0,99%, enquanto a fatia da China foi de 0,88%. Nos últimos 40 anos, o Brasil aumentou 20% em valor e fisicamente cresceu mais de 6 vezes, porque passou a ser um transportador de *commodities* e passou a fazer produtos elaborados; no entanto, a indústria não pôde acompanhar esse crescimento potencial e a matriz tributária brasileira o complicou. Ao falar da produção brasileira de celulose de fibra curta, matéria-prima utilizada na fabricação de produtos de conforto higiênico pessoal, Sobreira citou que o Brasil é chamado do “celeiro do mundo”, mas destacou que, mesmo assim, a China, que não tinha acesso a esse tipo de produto, hoje é o primeiro ou segundo poder mundial. No entanto, a China conseguiu crescer sua fatia no comércio internacional mais de 15 vezes, porque a China investiu em infraestrutura e na fabricação de produtos de alto valor agregado e tornou o mundo dependente dela.

Como efeitos da containerização, Sobreira elencou o sumiço de carga *break bulk*, a dependência da cadeia de consumo mundial na indústria chinesa e a dependência do mercado nas poucas empresas que executam o transporte marítimo, que hoje são grandes empresas transnacionais que não têm controle efetivo da atividade que realizam.

Segundo Sobreira, a expectativa é que o Brasil seja um país efetivamente produtivo, que a cadeia de valor ocupe seu lugar e que a containerização cresça com produtos de alto valor agregado, que, por sua vez, vai gerar empregos melhores. Para isso se concretizar, é imprescindível o investimento nas cadeias produtivas de valor. Na área portuária, o Brasil já fez e continua fazendo investimento nos terminais de contêineres de primeira linha em termos de tecnologia e de informatização de processos. Esses investimentos, no entanto, têm que acompanhar as mudanças do setor, principalmente no que tange ao aumento de tamanho da frota, bem como à

transição aos combustíveis mais limpos, dois assuntos de suma importância também citados por Loureiro e Calmon.

Dito isso, ele citou o aumento do frete em uma rota que não tem a potencialidade e nem as facilidades do Atlântico Norte e também da Ásia, especialmente diante da falta de continuidade do transporte pela malha ferroviária deficiente do Brasil, como um empecilho ao crescimento. Esse tema da insuficiência ferroviária no Brasil foi citado mais de uma vez por painelistas diversos. Sobreira também enfatizou o anacronismo do sistema brasileiro, não só a nível de valor, mas também a nível da burocracia – “o famigerado custo Brasil” –, que faz com que o Brasil encontre dificuldades de crescer no mundo do comércio e da logística internacional. Mesmo se o Brasil conseguir resolver os problemas internos de tributação e tratamento fiscal do setor, ainda perdura o custo Brasil.

CONSIDERAÇÕES DE FLÁVIA TAKAFASHI – DIRETORA DA ANTAQ

De suma importância, o painel contou com a presença de Flávia Takafashi, que foi a única painelista a representar uma agência reguladora. Assim, ofereceu reflexões acerca do tema do painel a partir do ponto de vista da entidade encarregada com a regulação, supervisão e fiscalização, entre outras atribuições, da prestação de serviços de transporte marítimo e de exploração de infraestrutura portuária.

De acordo com Takafashi, desde 2020, o setor marítimo e portuário vêm se reorganizando e se adaptando à nova dinâmica de mercado e de vida. Essa nova dinâmica impactou de forma significativa a movimentação de contêiner. Logo, a ANTAQ foi demandada a se posicionar e a entender quais seriam os remédios regulatórios, quais seriam os impactos logísticos e como a agência poderia melhorar ou mitigar o impacto de movimentação de contêiner do mercado brasileiro. O estudo realizado pela ANTAQ partiu do entendimento de que a navegação é milenar e, portanto, tem uma lógica milenar. O grande desafio para a ANTAQ é exercer a competência que ela tem de humanizar os conflitos, de preservar o usuário e de entender que está regulando uma atividade de terminais que funciona com particularidades brasileiras.

O comércio exterior brasileiro é adaptável, conforme os exemplos citados por Takafashi de setores que encontraram novas soluções de exportação diante da baixa oferta de contêineres. Sendo assim, os efeitos da crise de contêineres foram mitigados. Por exemplo, frutas que antes saíam

do Ceará em contêineres passaram a ser paletizadas e alguns exportadores de café passaram a exportar o produto em *big bags*. No entanto, apesar de os portos brasileiros estarem cada vez mais cheios e apesar de os terminais estarem trabalhando no limite da eficiência para poder liberar os navios mais cedo, não há como evitar o aumento de atrasos. Os terminais não têm a mesma dinâmica que tinham antes da pandemia, pois estão lidando com a diminuição de pranchas, com a diminuição do número de movimentação, porque a organização do pátio não é o mesmo, com o fechamento de *gates*, onde terminais recusam receber carga porque estão lotados. Com todos esses transtornos, houve um aumento de reclamações recebidas pela ANTAQ.

Como os portos cheios demonstram, o Brasil manteve nível alto de movimentação em números de contêineres e de TEUs; porém, é inegável que houve um impacto logístico para conseguir absorver esse aumento da demanda e impactar cada vez menos esses impactos operacionais. Assim, a ANTAQ tem olhado mais para as medidas possíveis para aumentar a infraestrutura brasileira, tais como novos investimentos em terminais de contêineres, o aumento da profundidade de canais de acesso e a realização de licitações de novos terminais de contêineres. Esse olhar se alinha com os anseios dos demais painelistas.

Devido a sua resiliência, o comércio brasileiro continua importando e exportando, mas o frete, apesar de ter reduzido, continua um problema. A atuação da ANTAQ, no entanto, não alcança o preço do frete diretamente, mas ela pode exercer uma atividade regulatória para diminuir os impactos. O resultado do estudo da ANTAQ foi de que, do ponto de vista regulatório, as medidas necessárias já haviam sido estabelecidas. A RN 62/2021, citada anteriormente por Gentil, se destaca como uma resolução moderna. De acordo com Takafashi, não existe outra resolução no mundo que traz a tutela do usuário, que traz a tutela do agente de carga e que traz a tutela da agência reguladora para tentar minimizar os impactos do mercado de forma muito eficiente.

Nesse período pandêmico e pós-pandêmico, a resolução passou a ser mais utilizada como demonstrada pelo aumento significativo de denúncias, de pedidos para a agência atuar e dos cautelares emitidos pela agência para inibir cobranças abusivas e reorganizar algumas práticas potencialmente prejudiciais no mercado, como a dinâmica do aumento do problema logístico com o atraso e as cobranças adicionais de armazenagem por vezes não imputadas àqueles que de fato correm o risco da atividade ou às vezes

imputadas àqueles que não deram causa àquela cobrança. A ANTAQ tem sido chamada cada vez mais para tutelar e mediar esses conflitos.

Takafashi finalizou sua fala reiterando a necessidade de a ANTAQ, primeiro, entender a dinâmica local para, depois, diagnosticar remédios potenciais. No tocante ao período pandêmico e ao mercado de carga conteinerizada, a ANTAQ entendeu que não tinha remédio adicional de maneira geral necessário a ser feito. Ela também concordou com Sobreira que o Brasil está fadado a dar certo e acrescentou que concorda com Loureiro no sentido de o Brasil estar caminhando até a normalização. Por fim, ressaltou que a ANTAQ tem o dever legal de regular, mas esse dever legal e de política pública é de entender que essa regulação tem que ser em prol do setor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS DO DEBATEDOR MARCELO SAMMARCO (OAB/SP)

Encarregado com a difícil tarefa de sintetizar as reflexões e provocações dos painelistas, Sammarco iniciou essa tarefa chamando atenção à convergência de opiniões de Loureiro, o painalista representante de armadores de longo curso e de Calmon, o representante da indústria. Para o debatedor, isso é interessante, porque, de fato, não se faz comércio exterior se não tiver carga, não se vende frete se não tiver carga, e a carga não consegue se movimentar se não tiver armador eficiente. Segundo Sammarco, Calmon foi oportuno quando falou que não é interessante penalizar o armador de forma recorrente porque traz mais insegurança para as operações e, em última análise, impacta o frete. Isso porque, quando as operações acontecem em jurisdição com mais risco, encarece a operação.

A ANTAQ também tem um papel importante no mercado, regulando a atividade de transporte marítimo e promovendo estudos e ações. Sammarco reconheceu o desafio constante da agência de decidir quando regular e não. Ele citou o exemplo do valor do frete, que, na pandemia, atingiu níveis históricos, mas que, apesar disso, a ANTAQ não interviu. Essa decisão foi acertada na visão dele, pois o mercado é volátil e é impactado por questões externas que nem sempre são propícias à regulação. O Brasil reconhece a liberdade econômica e, nessa questão, a agência foi prudente e cautelosa.

Em seguida, Sammarco comentou que a importância do container foi ressaltada pela pandemia, que nunca foi tão evidente como a oferta de contêiner é importante e como a oferta impacta no valor do frete. Nesse sentido, reiterou a provocação de Loureiro sobre a necessidade de repensar

a fabricação dos contêineres para que o Brasil não dependa inteiramente do mercado estrangeiro.

Ainda no que diz respeito aos contêineres, Sammarco suscitou a questão da sobre-estadia, também conhecida como *demurrage*, que, embora seja um assunto corriqueiro e banal do segmento, urge lembrar a importância dessa cobrança no mercado de carga containerizada. A sobre-estadia/*demurrage* representa a indenização prefixada que visa compensar o armador pelo atraso na devolução do contêiner vazio, porque sem ele o transportador não consegue viabilizar o frete. Há uma discussão em curso no Judiciário e no âmbito da ANTAQ que diz respeito à possibilidade de se cobrar essa sobre-estadia à vista.

Segundo o debatedor, a cobrança à vista não visa penalizar o usuário que incidiu na sobre-estadia, ela visa assegurar uma maior possibilidade de recebimento efetivo daquele crédito decorrente da sobre-estadia, porque a cobrança em longo prazo, conforme demonstrado pelo Judiciário, não raro acaba resultando em uma situação na qual o armador tem uma decisão favorável, mas nem sempre é exitoso no efetivo recebimento do valor no final. A judicialização também acaba penalizando o próprio usuário, porque, durante toda a discussão judicial, aquele valor discutido é agravado por juros. Na prática, muitos armadores já iniciaram essa cobrança à vista, acarretando, assim, uma redução significativa de cobrança judicializada de sobre-estadia. A maioria já aceitou essa prática, no entanto, uma pequena parcela ainda leva disputas à ANTAQ ou ao Judiciário.

O painalista Gentil acrescentou que o direito de cobrar à vista é um direito constitucional e a sua legalidade não está sendo discutida. O que está sendo disputada é a prática ilegal de condicionar a devolução do contêiner vazio ao pagamento da sobre-estadia. No mercado internacional e no Brasil, todo credor tem o dever de mitigar sua própria perda, ou seja, o armador tem a obrigação de receber o contêiner vazio com a maior velocidade possível. O armador não pode condicionar o recebimento do contêiner ao pagamento, muito menos penalizar o cliente final pela incapacidade do *depot* de receber o contêiner vazio por suposta falta de janela para receber.

Sammarco encerrou o painel brilhante sugerindo que a ANTAQ deveria se debruçar sobre esse assunto e ouvir os armadores e usuários do mercado para estabelecer uma regulação que estabeleça as regras para mecanizar essa cobrança à vista e para proteger o usuário.

Sétimo Painel

Tema: Multimodalidade — A importância das políticas públicas de interação de modais para a logística nacional (aspectos estruturais e regulatórios)

- [1] **Ludwig Silva** — Membro da Comissão Especial de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo da OAB/BA — Presidente de Mesa.
- [2] **Eduardo Simone** — Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo da OAB/RJ — Debatedor.
- [3] **José Moreira Neto** — Superintendente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
- [4] **Giovano Palma** — Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac.
- [5] **Ismael Trinks** — Superintendente de Transporte Ferroviário da ANTT.
- [6] **Larry Carvalho** — Advogado e Presidente da YoungShip Brazil.

RELATADO POR NÁBILA PRACIANO LEAL SILVA E JOÃO VICTOR SOUZA RODRIGUES — COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO INTERNACIONAL, COMÉRCIO EXTERIOR E DIREITO MARÍTIMO DA OAB/BA

CONSIDERAÇÕES DO SR. JOSÉ MOREIRA NETO — SUPERINTENDENTE ANTAQ

O Sr. José Moreira Neto discorreu sobre os obstáculos regulatórios ao transporte multimodal. Iniciou a sua apresentação com a esfera de atuação da ANTAQ e a sua regulamentação, que está prevista no art. 23 da Lei nº 10.233/2001:

Art. 23. *Constituem a esfera de atuação da ANTAQ:*

[...]

V – a exploração da infraestrutura aquaviária federal.

§ 1º A ANTAQ articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

O Estudo foi referendado pelo *Acórdão nº 241, de 19 de abril de 2022*.

Explanou sobre o papel da ANTAQ:

- A ANTAQ deve se articular com outros órgãos e entidades intervenientes para a resolução de interfaces do transporte aquaviário;
- É da esfera de atuação da ANTAQ a exploração da infraestrutura aquaviária federal, assim como a celebração de atos de outorga de concessão para sua exploração;
- Adicionalmente, cabe à ANTAQ a proposição ao Ministério da Infraestrutura (Minfra) do plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário.

A sua apresentação foi dividida em etapas.

Etapa 1:

a) A escolha da solução logística:



ETAPA 1. A ESCOLHA DA SOLUÇÃO LOGÍSTICA



CUSTOS LOGÍSTICOS TOTAIS =

| | | | | |
|----------------------------|---|------------------------------|---|-----------------------------------|
| Custo Direto de Transporte | + | Custo do Estoque em Trânsito | + | Custo do Estoque Médio no Destino |
|----------------------------|---|------------------------------|---|-----------------------------------|

CONDICIONANTES PARA O ÊXITO DA OPERAÇÃO MULTIMODAL

- DISTÂNCIA** – a distância total da origem ao destino da carga deve ser tal que compense o custo do transbordo ou a transferência da carga;
- VOLUME DA CARGA** – o volume a ser transportado deverá ser compatível com as características dos modos utilizados e a capacidade dos veículos empregados;
- FLUXO DA CARGA** – um fluxo regular de cargas facilita a formação da operação multimodal.

AGENDA PLURIANUAL DE ESTUDOS 2021/2024

4

- **Custo Direto de Transporte** = custo de transporte unitário x volume transportado;
- **Custo Financeiro do Estoque em Trânsito** = custo por unidade de tempo x tempo em trânsito x volume transportado; e

- **Custo do Estoque Médio no Destino** = custo da armazenagem, incluindo o estoque de segurança, que serve para a empresa ter a garantia de que não vai perder ou atrasar vendas, por não ter mais um produto muito procurado, e significa ter uma quantidade extra de determinado produto em estoque para que ele nunca falte.

Discorreu sobre os fatores determinantes aos embarcadores:

- **Preço:** o custo do frete é sempre importante, mas, quanto maior for a proporção do frete na equação de custo global, maior a probabilidade de os embarcadores ressaltarem a questão.

Em geral, a demanda é relativamente inelástica em relação ao preço. A redução do custo de transporte de um barril de petróleo ou de um contêiner carregado de calçados desportivos tem pouco ou quase nenhum impacto no volume de carga transportada, pelo menos em curto prazo.

- **Velocidade:** o tempo de trânsito traduz-se em custos de inventário, então, os embarcadores de mercadorias de valor elevado preferem entregas rápidas.

A velocidade também pode ser importante por razões comerciais. Um fabricante europeu que encomenda peças sobressalentes do Extremo Oriente poderá ficar satisfeito em pagar dez vezes mais pelo transporte aéreo com entrega em três dias se a alternativa for ter a maquinaria fora do serviço por cinco ou seis semanas, enquanto as peças sobressalentes são entregues por via marítima.

- **Confiabilidade:** alguns embarcadores preferem pagar mais por um serviço que garanta sua operação no tempo previsto e que preste os serviços como prometido, especialmente em inventários [*just-in-time*].

Nesse caso, alguns embarcadores estão preparados para pagar mais por um serviço que garanta sua operação no tempo previsto e que preste os serviços como prometido.

- **Segurança:** a perda ou a avaria em trânsito é um risco segurável, mas levanta muitas dificuldades para os embarcadores, especial-

mente quando as partidas de cargas são de valores elevados ou frágeis.

Os problemas comerciais de acionar as seguradoras faz com que alguns embarcadores prefiram pagar mais por um serviço de transporte seguro e com menor risco de avarias.

- **Concluindo:** no *transporte intermodal* de granéis o preço geralmente diminui, mas os transbordos podem ter reflexos negativos na velocidade, confiabilidade e segurança. Já, para o *transporte multimodal* de contêineres, um único transportador responsável por todo o trajeto pode aumentar a confiabilidade, a velocidade e a segurança, além de valorizar um outro fator ainda não comentado: a *comodidade*.

Etapa 1:

b) Definição de transporte multimodal (diferença entre intermodalidade e multimodalidade).

LEI Nº 9.611, DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998

Art. 5º O Operador de Transporte Multimodal é a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal poderá ser transportador ou não transportador.

[...]

Art. 8º O Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino.

A *Convenção de Genebra de 24 de maio de 1980* define, no n.º 1 do art. 1.º, transporte internacional multimodal como

o transporte de mercadorias por, pelo menos, dois diferentes modos de transporte, na base de um contrato de transporte multimodal, de um lugar num país onde as mercadorias são tomadas pelo operador para um lugar designado para a entrega, situado num país diferente.

Apesar de a Convenção não ter entrado em vigor (poucos países homologaram), ela é um instrumento de grande importância, servindo de modelo para vários regimes que se encontram em vigor.

Considerando os conceitos nela estabelecidos, foi assinado em dezembro de 1994 o *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias* entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. A ratificação brasileira do citado Acordo ocorreu por meio do Decreto nº 1.563/1995.

Etapa 1:

c) Sobre a regulação internacional: há a responsabilidade do transportador, como identificar o regime jurídico e as regras UNCTAD/ICC de 1992 – foi impulsionada pela incorporação nos modelos de documentos de transporte da Fiata e da Bimco.

Há incertezas jurídicas no que concerne à determinação do regime de responsabilidade aplicável do transportador multimodal. A falta de um regime internacional em vigor leva a que os tribunais tenham de convocar outras fontes, tais como as convenções internacionais unimodais, algumas leis nacionais, formulários internacionais e o pactuado pelas partes no contrato. Para solucionar os conflitos, quando possível, a tendência é a aplicação do regime jurídico unimodal correspondente à fase em que ocorreu o fato em análise.

A ausência de infraestrutura adequada dos modos aquaviário, hidroviário e ferroviário, bem como de terminais de transbordo e de estruturas de apoio, dificulta a transição a partir do modal rodoviário, criando uma dependência indireta a este último. (TCU, 2020, p. 12)

Achados do TCU (Acórdão nº 1327/2020-TCU-Plenário):

- Achado 1 – A governança para estruturar a política pública de integração dos modos de transporte apresentou avanço em 2019.
- Achado 2 – As fragilidades encontradas na elaboração do Plano Nacional de Logística e dos planos setoriais, bem como a falta de articulação entre os órgãos responsáveis, prejudicam a integração dos modos de transporte.
- Achado 3 – O excesso de burocracia cria desincentivos ao uso integrado dos modos de transporte no Brasil.

Recomendações do TCU ao Minfra e à EPL

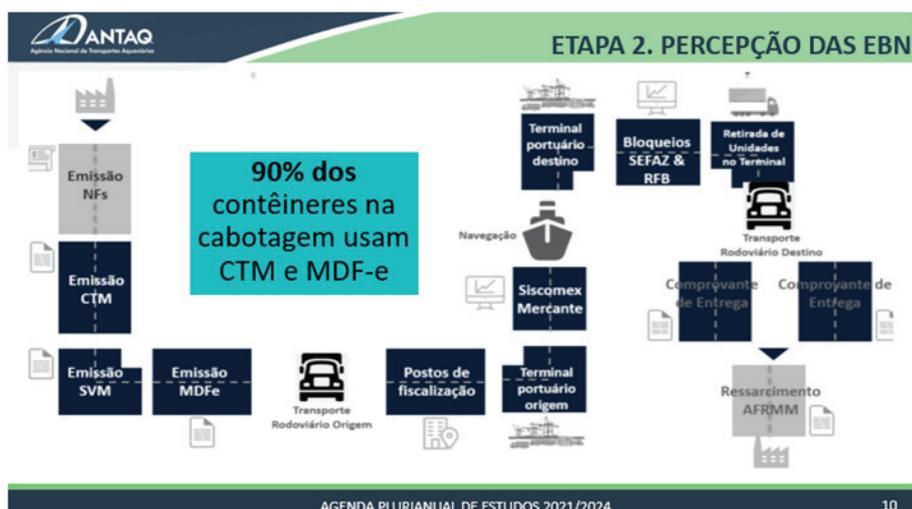
- a) Adotassem as medidas necessárias para que as navegações interior e de cabotagem sejam contempladas no PNL;
- b) Definissem quais elementos e diretrizes do projeto BR do Mar deverão ser considerados;
- c) Seleccionassem quais indicadores de monitoramento da integração serão utilizados;
- d) Reestruturassem a implantação do DT-e, com estratégias para integração dos demais modos de transporte e outros sistemas, evitando informações redundantes.

Etapa 1:

d) Potencial da navegação interior e como é subutilizado: dos 63.000 km de vias navegáveis, é utilizado 12.058 km.

Etapa 2:

a) Percepção das EBNs:



A necessidade de conhecer todas as informações (datas, veículos, etc.) de cada modal a ser utilizado no início do primeiro transporte por vezes impede a emissão do conhecimento multimodal.

Problemas burocráticos:

- Necessidade do preenchimento de dados em diversos sistemas;

- Obrigatoriedade de impressão em meio físico de documentos considerados eletrônicos e de seu porte junto com a mercadoria transportada;
- Guarda posterior de todo esse material.

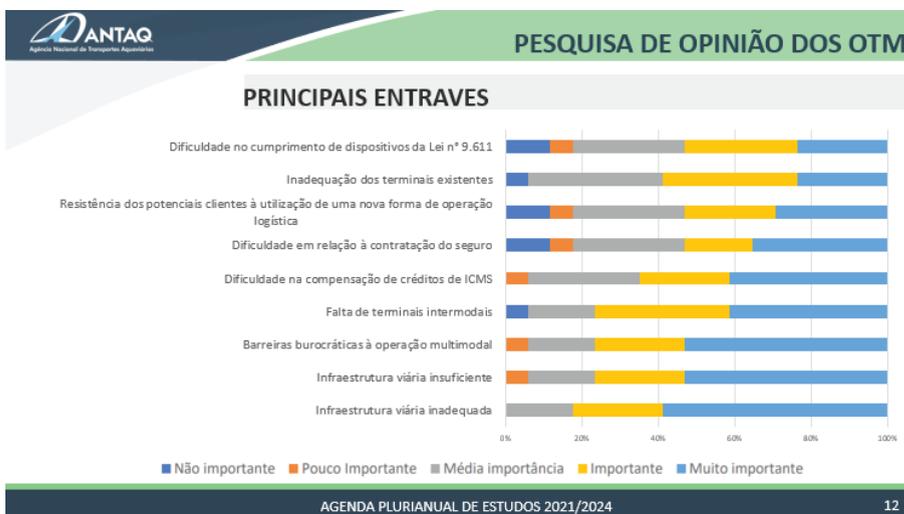
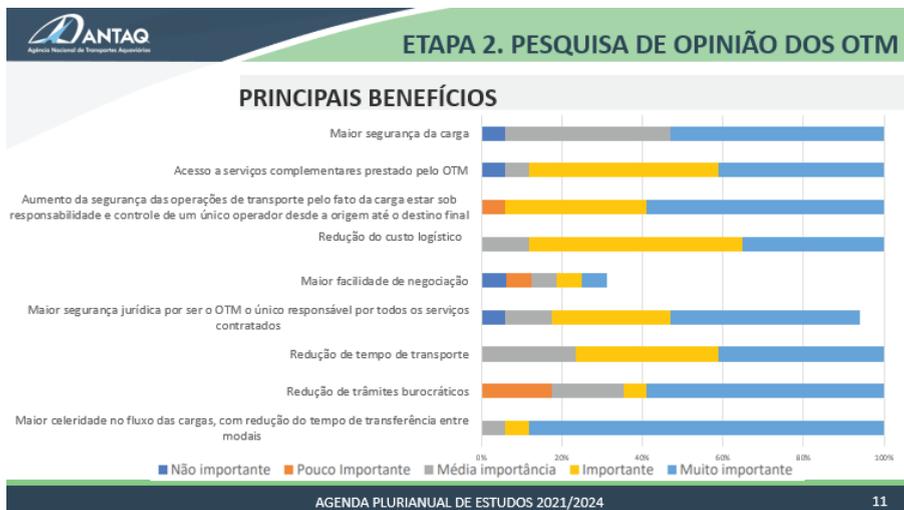
Na tentativa de amenizar esta burocracia, foi instituído o Documento de Transporte Eletrônico (DT-e), por meio da Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021. Tal documento possui os objetivos de: I – unificar, reduzir e simplificar os documentos de certificação, anuência ou liberação decorrentes de obrigações administrativas exigidas por órgãos e por entidades intervenientes nos âmbitos federal, estadual, distrital e municipal, para a realização e a contratação da operação de transporte; II – subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito das políticas de logística e transporte, propiciando a integração entre as várias modalidades de transporte; III – subsidiar o planejamento, a execução e a promoção de atividades de absorção e transferência de tecnologia no setor de transportes.

Entretanto, o DT-e é um documento administrativo, de competência federal, e não deve ser confundido com documento fiscal. Ele não substitui nem elimina a NF-e, o CT-e ou o MDF-e.

“É preciso combater a redundância de dados e integrar os sistemas”.

Etapa 2:

a) Pesquisa de opinião dos OTM – pesquisa realizada em uma amostra selecionada de 67 empresas de um total de 781 empresas cadastradas na ANTT como OTM.



Etapa 3:

Estudo de Caso – Arco Norte (Eixo Tapajós)

- O principal problema apontado para a não utilização da multimodalidade é a variabilidade e flutuação no valor do frete terrestre. Esse cenário pode mudar com a implantação da Ferrogrão.

- As empresas especializadas no transporte aquaviário e que subcontratam o transporte terrestre não conseguem estimar o valor da perna rodoviária.

E terminou sua explanação com as seguintes conclusões e apontamento:

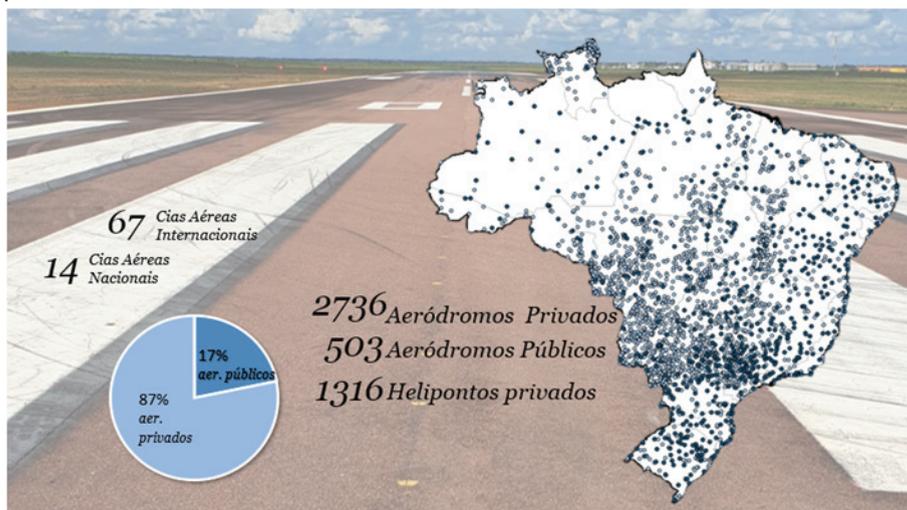
- Identificou-se uma evolução em termos de governança e na tentativa de transposição de alguns obstáculos (PNL 2035, DT-e);
- A legislação brasileira se mostrou adequada para o estímulo à multimodalidade;
- Os entraves identificados se alinham com achados de outros estudos com o aumento da complexidade no modal aquaviário, considerando sistemas próprios e questões fiscais específicas;
- As EBNs possuem protagonismo no transporte multimodal brasileiro;
- A integração do DT-e ao transporte aquaviário deve considerar os demais sistemas e evitar as redundâncias;
- A verticalização da cadeia logística de exportação de grãos e a variabilidade do frete rodoviário favorecem a intermodalidade;
- A articulação com outros agentes públicos para viabilizar o transporte multimodal;
- Viabilizar a exploração de infraestrutura aquaviária federal (atos de outorga de concessão e Plano Geral de Outorgas);
- Estimular a oferta e qualidade dos serviços de terminais portuários.

CONSIDERAÇÕES DO SR. GIOVANO PALMA – SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – ANAC

Sr. Giovano Palma começou sua apresentação com o seguinte questionamento: “Como a aviação pode contribuir para a integração?”, apresen-

tando indicadores¹ do modal aéreo – viagens *per capita*² no mundo em 2016 (Estados Unidos: 2,55; Brasil: 0,54; Espanha: 1,44; Portugal: 1,27; Japão: 0,93; Austrália: 3,01) – e mostrou a projeção do Brasil nas visões conservadora – 2017: 0,54; 2027: 0,67 e 2037: 0,97 – e otimista – 2017: 0,54; 2027: 0,87; 2037: 1,69.

Foi explanado por ele o quanto o setor aéreo foi afetado pela pandemia e mostrou uma das alternativas para alavancar o setor: o Brasil tem 503 (quinhentos e três) aeródromos públicos – estes estão abertos e disponíveis a qualquer operação – e os aeródromos privados precisam de autorização dos proprietários. Mencionou ainda que os helipontos também são aeródromos (voltados aos helicópteros), que, em um total, tem 4.052 (quatro mil e cinquenta e coisa) aeródromos privados que precisam da autorização do proprietário. O próximo desafio, que já está no Código Brasileiro da Aero-náutica (CBA), é a permissão para exploração comercial desses aeródromos privados.



Ainda sobre esses aeródromos, nota-se que eles se concentram em determinadas regiões do país em detrimento de outras regiões, onde eles

1 Projeção pré-Covid 19. Fonte: MINFRA

2 A renda *per capita* é um dos indicadores socioeconômicos que avaliam o grau de desenvolvimento econômico de um determinado lugar. A média é obtida através da divisão do Produto Nacional Bruto (PNB) pelo número total de habitantes. SILVA, Thamires Olímpia. Renda *per capita*. Brasil Escola. Disponível em: <<https://brasil-escola.uol.com.br/geografia/renda-per-capita.htm>>. Acesso em: 08 nov. 2022.

são mal distribuídos. Essa má distribuição da *malha aérea* é reflexo de um problema nacional de logística.

Retomando aos reflexos causados pela Covid, com certeza o setor da aviação civil foi um dos mais afetados – 5 (cinco) companhias aéreas fecharam nesse período – por ser global, devido ao dólar, ao *leasing* das aeronaves e, também, pela querosene de aviões (QAV), que teve um aumento de 169% devidos a diversos fatores: muito pela guerra na Ucrânia, pela polarização e por parte do Brasil, temos dificuldades de provedores de distribuição – apesar de termos um produtor –, a questão do monopólio afeta bastante.

O pós-covid teve uma recuperação de cerca de 90% da malha doméstica e internacional, que foi muito afetada pelas restrições dos países e que ainda está se recuperando. O QAV gera de 30 a 40% do custo de uma companhia aérea e isso seria frete na tarifa que é oferecida no *ticket* do bilhete médio.

A perspectiva do setor é ampliar o número de cidades, de rotas e de aeroportos atendidos, e ano que vem ter o recorde de 200 aeroportos atendidos. Atualmente, tem-se 144 aeroportos com voos da aviação regular e vai desde um *boeing* a Caravelle (transporta de 12 a 13 passageiros).

As linhas de atuação têm sido separadas em investimentos por meio das concessões – quase chegou a 7ª rodada em 2022, em 20 a 30 milhões de investimentos de Capex sendo adicionados ao setor. Foram 59 aeroportos concedidos à iniciativa privada e mais outra parcela vinda do Fundo Nacional de Aviação Civil, que é obtido com os recursos da concessão, sendo investido nos aeroportos regionais, alguns de empresa pública, que é a Infraero, maior operadora e que detinha o maior monopólio da administração de operação dos aeroportos, via convênio com os Estados e Municípios.

Existe também a modalidade de autorização, normatizada pelo Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012. Como já explicitado pelo nome, tal modalidade permite que os aeródromos públicos possam ser explorados via autorização da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, tendo como objetivo a desburocratização. Ainda, está em andamento no governo outra via de ação que visa a alteração deste decreto, visto que ele só prevê a modalidade supracitada para táxi aéreo e voos não regulares, ou seja, a alteração é no sentido de ter uma prestação de serviço público aéreo

regular em aeródromos autorizados, permitindo que o setor privado esteja mais atuante na infraestrutura, fomentando ou diminuindo custos.

Tem a linha de atuação no sentido de fomentar: aplica um valor de ICMS para cada Estado, havendo todo um incentivo para que isso fosse reduzido, a fim de reduzir o *ticket* médio e o tempo nas operações, ampliando aos Estados as possibilidades, seja abrindo novas rotas ou aumentando a oferta de assentos.

Quanto ao capital estrangeiro, havia uma restrição para abrir uma nova companhia aérea no Brasil, e isso foi eliminado para abrir novas companhias. Hoje, temos praticamente 3 grandes companhias gerando um monopólio, por isso é tão importante a abertura para o capital estrangeiro.

Nesse sentido, um dos limitadores para o capital estrangeiro é que o Brasil tem uma enorme judicialização, principalmente no que tange aos danos morais, onde as maiores causas são o extravio de bagagens e cancelamento de voos – sendo que os índices de regularidade são tão iguais quantos dos americanos. Para cada 100 voos há 8 ações judiciais no Brasil; no mercado doméstico, nos EUA, isso é 0,01. Ou seja, no Brasil o risco é 800 vezes maior de judicialização. Isso, nos últimos dois anos, acarretou a inibição do capital estrangeiro, e, quando a empresa vai avaliar o mercado, é um tipo de ponderação que ela traz.

Quanto à última linha de atuação, tem-se a Regulação: esta última está em falha. Nos anos 2000, isso foi eliminado e se tornou um incentivo, visto que isso volta e meia aparece no Congresso Nacional para que a Anac regule o preço, por ser uma questão de mercado. Desde a década de 2000, o valor caiu 10 vezes por ter mais população, ou seja, mais pessoas voando.

No que tange à tarifa de embarque internacional, a partir de 1º de janeiro de 2023 o Brasil terá a tarifa de embarque internacional mais barata do mundo, que custará 10 dólares, em comparação com a Argentina, que está em uma média de 20 a 30 dólares. O que se espera é que os turistas aproveitem isso e que venham para o Brasil.

A franquia da bagagem ou qualquer assunto de aviação vêm sendo pauta do Congresso Nacional e, principalmente, para retomar ao pagamento de levar aquilo que você está levando. E, por fim, o Voo Simples, que foi um programa de desburocratização. Quando desburocratiza, elimina barreiras externas e internas, focando no que é importante, que é promover

eficiências, principalmente a eliminação de processos que eram desnecessários previstos no CBA, o que foi chamado de “faxina regulatória”.

A visão de futuro é transporte seguro e acessível (levar voos para mais comunidades em que ainda não há), estabilidade regulatória (dialogando com outros setores), remoção de barreiras, foco no cliente (usuário), *smart regulation* (se colocar no lugar do usuário, empoderando quem tem mais condições, escalabilidade de ações) e sustentabilidade.

Já os desafios são: infraestrutura regional, complementariedade logística, novas formas de mobilidade (EVTOL – e, de *electric*, que decola e poussa verticalmente, VTOL, de *vertical take-off and landing*. Inclusive, que vai induzir a produção de aviões de motores elétricos, o que pode vir a reduzir o valor do *ticket* médio do valor de R\$ 350,00 até R\$ 200,00, sem contar que é uma grande solução de mobilidade urbana), crescimento sustentável (é zerar até 2050 – uso dos combustíveis verdes ou compensações) e conectividade (usando de exemplo o congresso em que participamos).

CONSIDERAÇÕES DO SR. ISMAEL TRINKS – SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO – ANTT

Sr. Ismael começou sua explanação contando o histórico do modal ferroviário. Até 1970 o Brasil investia no setor de mobilidade em torno de 2% do seu PIB em infraestrutura, algo parecido com países continentais (exemplo, China, Índia, EUA), ou seja, o Brasil investindo muito bem. Já, na última década, o Brasil investiu 0,5% no PIB, em comparado com os outros países que no mesmo período ampliaram seu investimento público. Por exemplo, em 2021, a China investiu 26% do seu PIB, em sua logística. E qual o reflexo disso em torno de ferrovias?

Temos uma malha secular, contando com apenas 30.000 km, dos quais apenas 20.000 km operam, e, em comparado com os outros países, não só uma densidade ferroviária menor em comparado com os países antes citados, como uma menor velocidade média de transporte, bastante complicado do ponto de vista do transporte terrestre. Desde o Governo Temer, houve um maior investimento, e, com a criação do Programa de Parceria e Investimento (PPI), houve um trabalho focado em trazer investimento privado no setor, visto que, se fosse exclusivamente dependente, apenas no investimento público a participação na logística seria muito pequena.

Desde então, foram estabelecidos os pilares para a mudança de panorama no setor ferroviário, são eles: novas concessões (em 2019, houve a concessão da parte sul, investimento de 5 bilhões reais, outorga de 2,7 bilhões de reais, totalmente privados), prorrogações antecipadas (é a antecipação da prorrogação do contrato de ferrovias, fomentando a economia e gerando empregos), investimentos cruzados e implantação do sistema de autorização ferroviária.

Ainda foi apresentada a carteira de projetos de ferrovias: investimentos previstos (projetos a serem atraídos) – R\$ 67,09 bilhões, sendo concessões (R\$ 28,5 bi), renovações (R\$ 30,59 bi), desestatização (R\$ a definir); extensão a ser leiloada/renovada – 21.941 km, sendo novas concessões: 2.460 km, renovações: 16.666 km, desestatização: 1.370 km, relicitação: 1.945 km; investimentos totais (previstos + atraídos): R\$ 95,31 bilhões, em uma extensão total (previstos + leiloados/renovados), em um total de malha de 27.623 km.

Por fim, mencionou que, em 2021, entrou em vigor a Lei nº 14.273, a Lei das Ferrovias, dando início a um marco regulatório ferroviário, que criou o instituto da outorga por autorização e autorregulação ferroviária.

CONSIDERAÇÕES DO SR. LUIS FERNANDO RESANO – ABAC

Efetivamente, a ABAC opera multimodal e 90% de transporte de contêineres são de cooperação multimodal. Faz-se também multimodal das cargas de projeto, que não têm tanto volume assim, mas estão à disposição. A multimodalidade foi a grande mudança, principalmente na cabotagem, pois oferece os recursos porta a porta. O grande problema é a burocracia e ponderando as agências, ao Estado, que regulam e desenvolvem o transporte multimodal, sendo ofertado ao usuário, deixando a critério dele como vai acomodar a sua carga, mas tendo a infraestrutura à disposição.

Mencionaram-se as preocupações sobre as multimodalidades mencionadas por Dr. José Neto. Sobre o DT-e que foi pensado e desenvolvido com o foco rodoviário para ser um Documento Único de Transporte, exceto para fins fiscais e tributários. E criticou, visto que é mais um documento que se tem que emitir para os transportadores, além dos que já são emitidos (exemplo, Conhecimento de Transporte Multimodal – CTM), o que gera uma insegurança devido à quantidade adicional de documentação.

Esse tema foi levado à Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e foi usado como exemplo, o que ocorre no transporte aquaviário que todas as informações necessárias estão no Porto Sem Papel (PSP) ou no Mercante.

Outro ponto é proliferação e impactos de regulação, isto é, agregação de custos no transporte. Pode-se ser uma solução para o Porto Cidade, mas é uma agregação de custo e se torna urgente pensar em uma solução tecnológica e deu o exemplo do agendamento (exemplo,: agendamento de caminhões x licitação de área para a área que o caminhão deve passar – que gera custos com o tempo que o caminhão aguarda no pátio), visto que a necessidade de fato é a entrega da mercadoria. Na cabotagem, na multimodalidade, isso é um custo elevadíssimo, sendo esse valor repassado ao consignatário da carga.

CONSIDERAÇÕES DO SRA. MAIARA CHAVES – A PRIMEIRA MULHER A FRENTE DA COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DO CEARÁ, PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS PORTUÁRIA E HIDROVIAS, ALÉM DE SER ESPECIALIZADA EM GESTÃO PORTUÁRIA E LOGÍSTICA PORTUÁRIA NA BÉLGICA, MESTRADO EM VALENCIA

Em 1900, existiu o plano nacional de navegação e isso foi evoluindo ao longo dos anos, ao qual trabalhou na Secretaria de Portos junto com Luís Fernando Resano e foi a primeira pessoa a analisar os planos de saneamento e envolvimento portuário. Então, ela explanou a importância da integração da multimodalidade. Quando iniciou os primeiros estudos para analisar, tinha-se uma portaria e vários portos deveriam obedecer aquela portaria e a sua primeira percepção foi acerca da soja.

A soja era produzida em 2010, e, se somasse todas as previsões de movimentação de cargas dos portos, encontrava praticamente 10 tipos de movimentações. Foi daí que foi trabalhado um plano nacional de logística portuária, visto a necessidade do Brasil de ter um plano nacional de logística portuária. Em 2007, foi criado o plano nacional de transportes terrestres; em 2012, teve o primeiro plano nacional de logística portuária, que evoluiu com uma grande satisfação para o plano nacional de logística integrada. E, nos últimos 10 anos, teve uma evolução muito grande, mesmo levando em consideração as preocupações do Resano, mas, no ponto de vista da Sra. Maiara, houve uma grandiosa evolução. Dentro do quesito de os planos serem mais integrados, em 2012 o plano de logística portuária não conversava com o plano de transporte, não conversava com o setor ferroviário, muito menos com o setor aeroviário. Agora tudo integrando, como mencionado

pelo presidente da associação da ABEP, conta-se com 17 autoridades portuárias, 29 portos do Brasil e movimentada mais de 400 milhões de toneladas/ano.

O importante é trazer a multimodalidade para dentro dos portos. Entre o setor rodoviário, o setor ferroviário, a discussão dentro do congresso é trazer esse elo de ligação para exportação e para a cabotagem dentro dos portos. Então cada vez mais precisa se preparar, precisa dedicar área dentro dos nossos portos para proporcionar melhor integração. Foi mencionado o Tiplan, do Terminal de Santos com a ligação ferroviário, que já é reflexo nos portos hoje e a previsão é de que ao longo dos anos os portos serão assim. Com mais de 100 anos de exploração, e essa questão da multimodalidade podia ser muito mais forte, podia crescer muito mais, visto que um porto que é interligado, que tem uma boa conexão logística com ferrovia, com rodovia, ele sai muito na frente e se busca muito isso.

Ela estava representando os portos, a maioria deles públicos, ligados aos governos federal e estadual, mas há a importância do crescimento também do setor privado com relação a essa multimodalidade e a importância que se tem dos marcos regulatórios hoje que permitam que se faça exatamente essa conexão.

Retomando o que foi dito por Resano, essa questão da burocracia, e já houve uma longa evolução nos últimos anos. A burocracia ainda impede muito a evolução. Otimizar os processos dentro dos nossos portos é imprescindível. Os sistemas integrados, onde os operadores, os armadores, as empresas de navegação, a receita federal e a polícia federal já tem um excelente funcionamento no interior e aqui no País não conseguiu trazer essa integração.

Uma coisa a pensar, da burocracia, é que em meados de 2010/2012 a gente já discutia o porto sem papel (PSP), que tinha a intenção de reduzir a burocracia. Então, precisa-se evoluir o setor como um todo e trazer, conversar, com os órgãos reguladores e os órgãos intervenientes, precisa criar-se uma pauta nacional de discussão a fim de evoluirmos todos juntos.

Ainda, a criação dos terminais de apoio logístico hoje é muito útil, e entende que realmente agrega custos ao mercado. Concorda com Resano, no tocante aos sistemas para desenvolvimento do setor, que devem evoluir.

Quanto ao setor jurídico, está para apoiar os estudos e evoluir para conseguir um marco regulatório em um futuro próximo, em que consiga trazer toda essa discussão tecnológica e legal e se aplique no setor como um todo.

CONSIDERAÇÕES DO SR. LARRY CARVALHO – ADVOGADO E PRESIDENTE DA YOUNGSHIP BRAZIL

O Arco Norte é um verdadeiro laboratório de análise da intermodalidade e a multimodalidade, visto que é congruente e aumenta a competitividade do Brasil.

Quando se pensa na multimodalidade, pensa o porquê a legislação tem essa barreira? A lei é de 1998, vai fazer quase 25 anos e ela nunca deslanchou, ela nunca atingiu seu ápice, e ainda tem muito a evoluir. Então tem que perguntar: *Porque que aconteceu isso?*

Na concepção do painelistas foi por que o governo “não fez o dever de casa” quando lançou a lei. Por que você não se cria multimodalidade sem infraestrutura. O Brasil tem mais de 40 anos sem política pública de infraestrutura, sem uma política pública de logística, a gente desde a década de 70 basicamente investe não somente no transporte rodoviário tendo sucateamento geral, como praticamente em quase todos os outros modais, sem investimento público.

Então quando vai avaliar os motivos da deficiência de multimodalidade aparece como o primeiro essa falta de integração modal, complementando a fala de Mayhara quando falou sobre a necessidade de a gente ter uma política pública, ter uma conexão modal, ter essa integração, isso sim permite uma multimodalidade.

E o segundo ponto que o Sr. Resano falou tão bem sobre a questão burocrática, e a própria auditoria do TCU coloca basicamente entraves burocráticos, como desestímulos ao crescimento da multimodalidade do Brasil.

E o terceiro ponto é a questão dos entraves tributários: a auditoria do TCU chamou muita atenção quando trouxe uma coisa que até então nunca tinha ficado tão claro, que, até então, 30% do custo do transporte do Brasil é advindo de custos tributários e o grande problema que a gente tem na multimodalidade é exatamente a insegurança e a incerteza se o transportador multimodal vai ter direito ao ressarcimento do ICMS, a depender do Estado que ele tá fazendo o transporte.

Quando se pensa em multimodalidade, pensa no transporte que pode passar por vários Estados e como é que vai ter direito ao ressarcimento em cada um desses Estados.

Então, passando por esse tripé do que precisa melhorar na multimodalidade, a lei que foi implantada em 1998 enfrentou uma realidade e perdeu por que ela não estava em um cenário que permitia a multimodalidade efetivamente florescer.

E o que é que tem acontecido de lá para cá nos últimos 10 anos? O Brasil tem feito “o dever de casa”, não se tem tantos planos isolados de cada modal, tem-se uma política pública para uma logística integrada, não pensar apenas no modal rodoviário, não pensar apenas no modal ferroviário, não pensar apenas no porto, mas evoluir o País para ter um transporte integrado, como países desenvolvidos, como os EUA têm.

Então, o que é que vai se fazer para melhorar? O que vai se fazer para ser um País do futuro? O que vai fazer para melhorar, criar competitividade? É que o País precisa concluir esse dever de casa para passar para a intermodalidade, para chegar no ápice da multimodalidade.

Dito isso e pegando um pouco o gancho que os demais representantes já falaram, o Brasil tem passado por um momento em que há uma maior exploração da iniciativa privada. O governo tem mostrado querer uma maior participação da iniciativa privada.

CONSIDERAÇÕES DO SR. CÉSAR MEIRELLES – EX-PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADOS LOGÍSTICOS

Por ele foi dito que a ABOL estudou profundamente a questão da multimodalidade, visto que operador logístico é intrinsecamente o operador multimodal. E apresentou dois pontos: logística integrada é pleonasma vicioso. Ninguém é contratado, nem na área jurídica, para fazer logística desintegrada. A logística integrada faz parte da essência.

E o segundo ponto foi parabenizar a ANTAQ pelo estudo dessa questão a fundo. A multimodalidade era usada exclusivamente pela ANTT.

Oitavo Painel

Tema: SSE/THC2 20 anos — Segurança jurídica e regulação

- [1] **Thiago Miller** – Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SP – Presidente de Mesa.
- [2] **James Winter** – Vice-Presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo – Debatedor.
- [3] **Sandro Monteiro, em substituição a Bruno Pinheiro** – Superintendente de Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
- [4] **Marcelo Gonçalves** – Auditor-Fiscal do Tribunal de Contas da União (TCU).
- [5] **Almirante Murillo Barbosa** – Diretor-Presidente da Associação dos Terminais Privados (ATP).
- [6] **Ruy Camilo** – Membro do Instituto dos Advogados de Santa Catarina (IASC).
- [7] **Rogério Marin** – Presidente do SINDITRADE.

RELATADO POR RAFAEL PLATINI NEVES DE FARIAS – COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO INTERNACIONAL, COMÉRCIO EXTERIOR E DIREITO MARÍTIMO – OAB/BA

O X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB Nacional, realizado na Praia do Forte/Bahia, teve como organizadora, em 2022, a Comissão Especial da Seccional Baiana.

O tema debatido no oitavo painel do X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB aborda a celeuma existente entre terminais retroalfandegados (portos secos) e operadores portuários acerca da cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE), também chamada de THC2.

O SSE é um serviço específico prestado pelos operadores portuários (portos molhados), que consiste na segregação, movimentação e entrega imediata de contêineres a outros terminais e recintos alfandegados, quando por estes solicitados.

A cobrança da respectiva remuneração é feita mediante preço previamente divulgado em tabela pública em face do recinto alfandegado destinatário que solicitou a entrega e transferência do contêiner, podendo ser este um porto seco ou mesmo outro operador portuário.

A discussão ocorre em boa parte porque os terminais retroalfandegados apontam diversas situações em que a prática se configura como conduta anticoncorrencial, ofertando denúncias contra operadores portuários junto ao Cade.

Existem vários intervenientes na discussão, que engloba desde o órgão regulador Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) até o próprio Judiciário.

A ANTAQ tem posição reiterada, reconhecendo o SSE como serviço adicional de movimentação de contêineres prestado pelos operadores portuários mediante remuneração pelo respectivo terminal solicitante.

O Cade, por sua vez, se posicionou pela ilegalidade da cobrança, em que pese pareceres internos favoráveis à exigência da SSE.

O TCU, por sua vez, também declarou que a cobrança é ilegal e determinou a anulação pela ANTAQ de todos os dispositivos da Resolução nº 72/2022 que dizem respeito à possibilidade de cobrança da SSE/THC2.

No Judiciário, a discussão também não está consolidada, havendo decisões para ambos os lados. A discussão já chegou ao STF, que deverá dar a palavra final sobre o tema.

O Presidente da mesa, **Thiago Miller**, iniciou destacando que a disputa em torno do SSE/THC2 (disputa entre o porto e retroporto pela transferência da carga) tem mais de 20 anos e remonta à concessão do Porto de Santos, sendo objeto de debates em vários congressos e palestras na área.

James Winter destacou a pluralidade de entendimentos sobre o assunto, tendo a discussão tomado diversas proporções na área concorrencial, regulatória e até na área cível.

Sandro Monteiro destacou o papel da regulação do tema pela ANTAQ, expondo que os bens jurídicos tutelados são: livre concorrência, serviço adequado, desenvolvimento econômico nacional e segurança jurídica.

Trouxe breve histórico do tema no âmbito do órgão, as normas regulatórias, em especial a Resolução nº 34. Foi destacada também a suspensão da cobrança feita pelo TCU em 2022, invalidando a norma da ANTAQ em referência, que buscava mitigar as discussões em torno do tema.

Foram expostas 10 questões-chave para a discussão em torno do tema para discussão com os demais:

10 Questões-chave sobre SSE

| | | | |
|---|--|---|---|
| O SSE é um serviço adicional ao THC? | O SSE da norma respeita o padrão internacional? | O SSE é um ilícito "per se"? Ou é infração "por objeto"? | O SSE pode ser usado como uma ferramenta anticoncorrencial? |
| Existem condutas que podem ser associadas ao SSE? | A eventual existência dessas condutas em potencial é suficiente para proibir a cobrança apartada do SSE em todas as instalações? | Existe o efeito carona dos retroportuários na infraestrutura molhada? | Existem comprovados prejuízos e danos aos representantes da carga ou aos importadores derivados da cobrança do SSE? |
| | Os importadores têm escolha? Em que momento ela ocorre? | O SSE aumenta o preço da importação? | |

Marcelo Gonçalves destacou o trabalho do TCU nessa área, com destaque para a Seinfra Porto/Ferrovia, vinculada à coordenação de infraestrutura do TCU.

A primeira vez que o TCU se debruçou sobre o tema foi em 2003, referente a uma cobrança realizada em terminal do Porto de Salvador. Na oportunidade, o órgão entendeu que a competência para resolver a lide seria do órgão regulador, determinando o encaminhado do processo para ANTAQ deliberar em definitivo sobre a cobrança efetuado pela Codeba.

O ponto de virada foi em 2014, quando o TCU realizou auditoria com o objetivo de avaliar os principais gargalos para liberação de cargas containerizadas nos portos da Região Sudeste. Verificou-se que a ANTAQ aprovou a Resolução nº 2.389, que legitimou a cobrança dos valores a título de SSE/THC2.

Na oportunidade, o TCU não considerou a cobrança do THC2 ilegal, mas definiu que ela não poderia ser realizada em regime de livre negociação e caberia à ANTAQ regulamentar a matéria.

A ANTAQ, então, editou a Resolução nº 34, atualmente Resolução nº 72, regulamentando a SSE. O TCU novamente avaliou o tema e, ao contrário da orientação do seu órgão interno (Seinfra), entendeu que a nova norma possuía desvio de finalidade, determinado a sua anulação.

Marcelo Gonçalves finalizou destacando que a discussão é antiga e polêmica. Que poderia ter sido resolvida de maneira mais efetiva se houvesse mais transparência e menos abuso nas cobranças.

Murillo Barbosa destacou que o assunto é permanente no ambiente portuário. Informou que a Associação dos Terminais Privados (ATP) foi contrária ao estabelecimento do preço teto, defendendo a sua liberdade de preço, não sendo contrária ao controle da abusividade em casos específicos.

No seu entender, o cenário começou a convergir para uma solução, a partir do convênio assinado entre ANTAQ e Cade, com reconhecimento da existência do serviço e de mecanismos para o controle das abusividades.

No entanto, todos os envolvidos foram surpreendidos pela decisão do TCU, seja sob o ponto de vista processual, pois o caso foi julgado em um dia que não estava pautado, além de ter sido decidido de forma divergente do posicionamento da Seinfra. Para ele, o acórdão do TCU trouxe mais insegurança jurídica para o seguimento.

Destacou que o tema foi judicializado no STF e que há parecer da PGR se manifestando pela incompetência do TCU para se pronunciar sobre o tema.

Aduz que há muita competição no setor, sendo apenas a hipótese de eliminar a abusividade e a insegurança jurídica nos casos específicos.

Por fim, reiterou a posição da ATP de que o TCU não tem competência para tratar do tema, devendo ser tratado pela ANTAQ e pelo Cade.

Rogério Marin destacou que o tema tem mais de 20 anos de discussão, o que demonstra que nossos sistemas legais são falhos em resolver os problemas do setor em tempo razoável. Isso implica em custos que são pagos por todos.

Destacou a atuação e o papel do SINDITRADE na interlocução com todos os órgãos que têm interferência no comércio exterior, bem como junto aos governos estaduais e federal.

O sindicato possuiu dezenas de ações judiciais visando resolver problemas do setor e também temas tributários. Destacou algumas iniciativas judiciais, tais como: Resolução nº 13/2012, Taxa Siscomex, armazenagem com base no valor da carga, entre outros.

Explicou sobre o conceito de THC2/Taxa de Segregação: quando a carga desce no porto é paga uma taxa. Quando a carga fica no porto, as normas regulamentares possibilitam que seja cobrada a armazenagem, afinal, está sendo prestado um serviço.

Quando a carga é retirada da área em menos de 48 horas, não pode ocorrer a cobrança de armazenagem (carga segregada). A carga que permanecer em pátio será armazenada e daí surge a cobrança do THC2.

Destaca que, depois de tanto tempo negociando e sem definição, os envolvidos devem se organizar para buscar uma solução para o problema via negociação com apoio da ANTAQ. Entende que o que está na raiz do problema é a vedação antiga de não se cobrar pela carga dentro do prazo de 48 horas. Resolvendo isso, abrem-se grandes possibilidades de solução.

Ruy Camilo explicou que a cobrança e competência para a regulação da THC2 é antiga, intensa e significativa, sendo a primeira discussão levada ao Cade em 1999. O tema gera brigas intensas entre operadores portuários e recintos alfandegários.

Durante 20 anos, Cade e ANTAQ possuíam posições divergentes sobre o tema. No seu entender, os órgãos reguladores devem analisar a questão sobre o prisma da concorrência, de modo a gerar opções para atração de cargas e usuários. Onde há concorrência haveria menos ingerência, e a ANTAQ e o Cade focariam sua atuação onde a competição não está funcionando.

Foi apresentado dado de que a discussão e cobrança da taxa deverá gerar um incremento no faturamento setorial de cerca de 660 milhões/ano.

Por fim, destacou que o Cade vem entendendo sistematicamente pela validade da cobrança, sob a premissa de que a cobrança cria uma dependência absoluta entre os operadores portuários e os recintos alfandegados. Que deve se buscar equilibrar as cobranças e evitar abusividade dos terminais que tem infraestrutura, observando-se as hipóteses onde há dificuldade concorrencial para evitar abusos.

Após o encerramento das exposições, o Presidente da mesa, **Thiago Miller**, comentou sua visão de que a expedição pela ANTAQ da Resolução nº 34, e, posteriormente, do IAR com as definições do que seria abuso de preço, contribuiu para deixar muitos casos no limbo. Após, questionou Sandro Monteiro sobre se a solução do “preço teto” realmente faz sentido?

Em resposta, **Sandro Monteiro** comentou que essa foi uma solução na época para acomodar a questão enquanto permanecesse a discussão. A metodologia foi construída pela ANTAQ junto com o Cade, com a expedição de um roteiro analítico, possibilitando direito de ampla defesa e contraditório.

rio, indicando quem poderia denunciar, bem como os critérios de definição do que seria “posição dominante” para fins de verificação de situações abusivas.

Informou que o tema foi debatido em audiência pública após 2 anos da elaboração e do aperfeiçoamento do roteiro com as regras para verificação dos casos abusivos. Na época, a esperança do órgão era que essa metodologia resolvesse a questão, possibilitando identificar quem era abusivo ou não e aplicar o preço teto se fosse o caso, mas foram surpreendidos pela decisão do TCU que invalidou esse trecho da norma e a sua regulamentação. Destacou que, atualmente, a ANTAQ está parada com essa questão e sendo bombardeada pelos terminais para liberação a cobrança.

Ruy Camilo destacou a diversidade terminal nas diferentes regiões do Brasil e as suas diversas complexidades, se opondo à ideia de se fixar critérios e métricas para definição de preço teto. Além disso, entende que a ideia da ANTAQ irá gerar ainda mais litigiosidade, porque todos os retroportuários iriam questionar e alegar abusividade das cobranças, sendo estruturalmente impossível que a ANTAQ atuasse em todas essas frentes.

James Winter trouxe um novo questionamento, perguntando se, na prática, realmente o importador consegue escolher para onde a carga dele vai e quais os instrumentos para isso, quais práticas anticoncorrenciais existem, considerando que o pagamento da taxa beneficia todo o sistema.

Rogério Marin destacou que o importador tem algum controle para onde vai a sua carga, mas há limitações pelas dificuldades estruturais e limitações de rota. Em geral, a carga vai para onde é mais perto do importador, mas nem sempre é possível. Podem existir casos de frete bom e porto ruim ou vice-versa, alterando a lógica de despacho em local mais perto.

Sobre a taxa, destaca ainda que o importador pode remover a carga para outro local mais barato, especialmente aquele que tem longa duração antes do desembarço. Por exemplo, as parametrizadas em canal vermelho e em portos que não têm estrutura para atendimento das exigências próprias do canal, gerando filas e dificuldades que estimulam o importador a remover a carga para uma área mais barata.

Entende que, quando se fala em abusividade, existem casos em que o importador decide deixar a carga a pátio por 48 horas paga mais taxa do que aquele que leva a carga para armazenagem em retroporto e a deixa lá

por mais de 7 dias. Explica que isso acontece muitas vezes e decorre da cobrança do THC2. Isso mostra que o modelo não está funcionando, em que pese estar sendo discutido há 20 anos.

Para ele, uma solução possível, em vez de ficar controlando abusividade, seria limitar que não se pudesse cobrar mais no canal de segregação (48 horas) do que se cobra no carnal normal (mais de 48 horas). É uma solução regulatória, mas de caráter empresarial, que prestigia a concorrência.

Thiago Miller, então, questionou **Marcelo Gonçalves** sobre qual a linha seguida pelo TCU nesses casos, em especial qual a sua competência para ingerência no tema.

Marcelo Gonçalves destacou que, via de regra, o TCU tenta atuar apenas em segunda ordem, deixando para o regulador exercer o controle nos casos específicos. As recomendações do TCU ocorrem quando há vazio normativo, omissão ou morosidade, ou mesmo dificuldade para resolução. Nesses casos, a posição inicial do órgão é determinar que o regulador resolva, fixando orientações e prazos.

Apenas em alguns casos concretos, quando o TCU entende que há uma irregularidade flagrante, determina-se o afastamento da validade da norma, como ocorreu no caso da SSE/THC2.

Almirante Murillo fez um contraponto ao entendimento de **Rogério Marin**, indicando que não acredita que possam cobrar em 48 horas de terminal molhado valor superior a 7 dias de armazenagem e que, se isso acontecer, estaria clara a hipótese de abusividade.

Para ele, há previsão legal para a cobrança taxa de serviço de segregação e entrega (THC2). O preço da área molhada é mais caro, porque, para fazer essa segregação da área para os terminais retroportuários, todos os terminais de contêiner dedicam uma área específica para fazer isso, com altos custos. Destaca que o terminal molhado executa um trabalho primordial nas operações de comércio exterior e a cobrança visa fazer face às despesas naquela área nobre. Entende que a cobrança é legal e devem ser punidos casos de abusividade pela ANTAQ.

Rogério Marin destacou que os usuários são a favor da cobrança, mas são contra a abusividade. Apela para que o tema seja resolvido em negocia-

ção entre todos os envolvidos, sem necessidade de discussões administrativas ou judiciais.

Sandro Monteiro mais uma vez defendeu que realmente a intervenção em preço para coibir as abusividades é uma medida radical, mas é funcional a fixação de preço teto nos casos extremos, tomando por base os critérios e requisitos que a ANTAQ criou para definir o que seria um preço abusivo.

Nada mais sendo debatido, o Presidente da mesa, Thiago Miller, agradeceu a todos presentes, comissão organizadora, OAB/BA e deu por encerrados os trabalhos.

Nono Painel

Tema: *Maritime Labor Convention 2006* — Ratificado em Abril/2022

- [1] **Kaliany Conceição Pinheiro Souza** — OAB/BA — Presidente de Mesa.
- [2] **Najla Buhatem Maluf** — Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/MA — Debatedor.
- [3] **Cláudio Brandão** — Ministro do Superior Tribunal do Trabalho.
- [4] **Pedro Calmon Neto** — Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo (IIDM).
- [5] **Sérgio Aquino** — Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).
- [6] **Maurício Brito** — Coordenador Nacional de Trabalho Portuário e Aquaviária do Ministério Público do Trabalho (CONAPTA/MPT).
- [7] **Carlos Augusto Muller** — Presidente Conttmaf — Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos.

RELATADO POR RAIANNA DE ARAÚJO COSTA — COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO INTERNACIONAL, COMÉRCIO EXTERIOR E DIREITO MARÍTIMO — OAB/BA

O X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB Nacional, realizado em Praia do Forte/Bahia, teve como organizadora, em 2022, a Comissão Especial da Seccional Baiana.

Maurício Brito, Membro da Conapta, questiona inicialmente qual seria o contrato de trabalho aplicável ao contrato internacional de trabalho celebrado na Itália, executado, em sua maior parte, em águas jurisdicionais brasileiras, tendo como sujeitos empregado recrutado na Indonésia e empregador estabelecido na Suíça, e a bandeira da embarcação no Panamá?

Inicialmente, se faz necessário, então, diferenciar a jurisdição local da legislação aplicável à jurisdição.

Se houver algum elemento de jurisdição (celebração do contrato, trabalhador ou empregador sediado, ou execução do trabalho), a legislação brasileira tende a aceitar e conhecer a jurisdição.

O paradigma da autonomia da vontade utilizado no âmbito das relações de trabalho vem sendo levantando de forma polêmica, questionando

se seria aplicável a escolha do foro ou ainda do direito aplicável, o que, inicialmente, o palestrante não acredita ser possível.

Em regra se aplica a Convenção de Trabalho Marítimo (CTM), porém nem sempre vai ser aplicável. Apenas quando for mais benéfica e próxima, principalmente com relação às bandeiras de conveniência, onde hoje 97% das “bandeiras” já aderiram à CTM.

A lógica de ser da criação da Convenção seria a criação de um patamar mínimo de direitos do trabalho em relação, principalmente, aos direitos humanos; porém, essas normas estão se tornando o “máximo” aplicado.

Nada impediria uma norma ou convenção coletiva mais benéfica para a tripulação, uma vez que a MLC é o mínimo de direitos aplicáveis. O risco seria, aqui, a planificação das relações de trabalho.

A dita “segurança jurídica” tão buscada por todos os atores e operadores do Direito não será possível em sua plenitude, dada a necessidade de sempre observar o caso concreto. Será necessário analisar as legislações em jogo e definir qual a mais benéfica para o caso concreto. Porém, na maioria das vezes, a MLC será, sim, a mais benéfica.

No tocante à BR do Mar, à cabotagem e à aplicação da MLC existe um ponto delicado. Alguns doutrinadores entendem a MLC como mais favorável; porém, apesar de as bandeiras dos navios geralmente serem internacionais, na cabotagem e na BR do Mar existem apenas navegações nacionais.

O art. 12 da BR do Mar expõe que deve ser aplicada a legislação nacional; porém, as convenções coletivas terão prioridade a elas. Na navegação de cabotagem, o navio terá bandeira, tripulação e legislação interna.

O TST não tem posicionamento firmado, então, analisará o caso concreto para decidir qual a legislação a ser aplicada, uma vez que deve ser aplicada a norma mais benéfica, demonstrando aqui a insegurança jurídica sobre o tema.

O Brasil conta com 2 mil km de costa litorânea, uma das maiores costas do mundo, e ainda assim o País não tem cultura e consciência da relevância do mar, e estas passam pela consciência marítima, e essa consciência marítima passa, principalmente, pela valorização do trabalho marítimo.

A valorização do trabalho marítimo é uma questão de soberania nacional, e, como tal, deve ter investimento em indústria nacional, navios, estaleiros, marinha de guerra e ter, sobretudo, consciência de que o Brasil é um País náutico e deve explorar essa realidade.

Carlos Augusto Muller, Presidente Conttmáf, passa a considerar a importância da proteção dos direitos e interesses de todos os trabalhadores da área marítima, portuária, bem como a relevância da defesa da unicidade sindical no sistema laborativo.

Contando com 90% de participação do comércio exterior do Brasil, por meio dos seus representados, a Conttmáf tem como propostas prioritárias o fortalecimento da marinha mercante brasileira, o estímulo à participação do Brasil na navegação de longo curso, o fortalecimento da Antac e a previsibilidade dos investimentos estatais, principalmente dos acessos portuários, o estímulo à capacitação profissional dos trabalhadores do setor, a participação de marítimos brasileiros nos navios de BR do Mar, a participação estratégica do Brasil na rota Paraguai-Paraná, o estímulo à contratação de portuários como categoria única, a promoção da autoridade portuária sendo exercida pelo Estado, a manutenção da excelência nos serviços de praticagem e a participação feminina na área.

É imperiosa a preservação soberana do Estado brasileiro em relação ao transporte marítimo de petróleo.

A Convenção de Trabalho Marítimo já faz parte da realidade dos trabalhadores da área há algum tempo, mesmo sem existir ainda a ratificação do contrato, por conta das necessidades diárias com as quais esses lidam na execução do seu trabalho.

Em 1999, foi iniciado pela OIT o estudo da consolidação das operações marítimas, durando minimamente 5 anos apenas as tratativas iniciais. Quando se deram os acordos finais pela MLC, o Brasil foi um dos países convidados a discutir os detalhes finais do acordo.

Em 2014, foi feita a primeira revisão das normas; porém, o Brasil não ratificou, e, a partir daí, as revisões passaram a se dar a cada três anos.

Citado o preâmbulo da MLC:

Relembrando o § 8 do art. 19 da Constituição da OIT, que determina que, de modo algum a adoção de qualquer convenção ou recomendação pela conferência ou a ratificação de qualquer convenção por qualquer membro

poderá afetar lei, decisão, costume ou acordo que assegure condições mais favoráveis aos trabalhadores do que as condições previstas pela convenção ou recomendação.

Este texto em português está publicado no decreto brasileiro que promulgou a MLC no Brasil.

Não há, então, espaço para dúvidas de que a lei que é mais benéfica para o trabalhador deve ser pensada, a fim de que haja efetividade no cumprimento das convenções.

Os governos, assim, se obrigam periodicamente a enviar para os órgãos *experts* que analisem suas memórias de cumprimento das convenções, inclusive a parte 1 da MLC, para que se perceba se há o cumprimento das normas que foram recepcionadas.

Considerando que o acordo coletivo de trabalho prevalece em relação às convenções em águas brasileiras, os acordos oferecem, no geral, mais benefícios, melhores condições de trabalho e apresentam maior segurança jurídica, dada sua aplicabilidade forçada.

As maiores preocupações hoje são os navios de cruzeiro, por manterem os trabalhadores mais tempo embarcados, sem acordos coletivos de trabalho e por muito tempo em águas brasileiras.

Entende-se que deve haver a elaboração de acordos coletivos; porém, não há interesse por parte dos órgãos responsáveis por esses tipos de embarcação.

Lembrando que geralmente os navios trabalham por modo de temporada, metade do ano no Brasil e metade do ano na Europa, o que dificulta ainda mais a aplicabilidade de acordos, e, por vezes, com bandeiras de interesse.

A MLC, no art. 5, diz que o País-membro deverá implementar e controlar a aplicação da legislação com respeito a navios e agentes do mar sobre sua jurisdição.

Os governos terão, na MLC, a mesma quantidade de votos que os armadores e trabalhadores somados. O Brasil tem 2 delegados, os armadores tem 1 e os trabalhadores tem 1.

Há que se falar ainda da necessidade de certificação das agências de colocação de mão de obra marítima, o que é uma novidade no ramo.

O trabalhador marítimo não pode trabalhar sem contrato de trabalho, e a MLC vem ratificar ainda mais esse direito.

O Brasil já enviou as memórias sobre a MLC, porém não concluiu ainda os assuntos legislativos, faltando decreto, portaria, definição de forma clara como se darão alguns modos e formas de trabalho e, ainda, a forma de fiscalização para cumprir o compromisso firmado.

As próximas atividades da OIT tem o acordo da criação de grupo de alto nível para discutir alguns itens, como: criação de orientação de como cuidar dos marítimos em caso de abandono.

Cláudio Brandão, Ministro do TST, inicia sua contribuição expondo a complexidade do julgamento de casos que envolvem trabalhadores marítimos e como aumentou a quantidade de casos envolvendo o assunto.

Inicia-se a análise pensando na aplicação da lei no espaço. A situação é de trabalhadores contratados no Brasil, com navios de bandeiras internacionais em águas nacionais ou não.

Além de impacto do direito do trabalho, há impacto econômico de grande relevância, por conta da movimentação turística, de comércio, dos postos de trabalho criados, entre outras variantes.

Os navios pertencentes a armadores europeus com bandeiras de conveniência em águas brasileiras são as maneiras mais comuns. Existem aqui três problemáticas do direito: trabalho, ambiental e tributária. Fugir dos controles das leis trabalhistas, ambientais e de tarifação.

Em 1940, esse debate se iniciou e só vem evoluindo as problemáticas.

O Panamá, que ainda hoje é a bandeira mais utilizada como conveniência, já ostentava um número muito grande de navios registrados. Em 2022, denunciou-se a existência ainda de problemas relacionados a condições de trabalho degradante em embarcações.

Os problemas vão de condições de trabalho degradantes a salários mais baixos.

Existem três grandes argumentos utilizados para aplicar a MLC: o contrato firmado no Brasil; a Constituição Federal, art. 178, § 4º, que privilegia os acordos internacionais que o Brasil for signatário; e a convenção estabeleceu um patamar uniforme de aplicação das leis do trabalho. É aqui um respeito à isonomia e respaldo à segurança jurídica.

É necessário verificar de que maneira as normas internacionais e locais regulamentam as convenções da ONU, que seria um “centro de gravidade” para essas normas, para diminuir as formas de exploração do trabalho humano.

Imperioso o preâmbulo da Constituição da OIT, onde cita “de modo algum a adoção de qualquer convenção ou recomendação pela conferência ou a ratificação de qualquer convenção por qualquer membro poderá afetar lei, decisão, costume ou acordo que assegure condições mais favoráveis aos trabalhadores do que as condições previstas pela convenção ou recomendação”, para lembrar as formas de aplicabilidade da lei do trabalho no caso concreto.

As convenções costumam ter normas genéricas para facilitar a sua aplicabilidade – e tradução para os idiomas necessários – e essas não podem ser contraditórias ao ordenamento jurídico onde vai ser aplicada.

O Brasil ratificar normas internacionais é agregar diversas outras normas, quaisquer que sejam elas, inclusive no tocante a direitos humanos, e isso inclui, obviamente, o direito do trabalho.

O STF já se pronunciou a respeito do tema, enfrentando a Convenção de Montreal: “Prevalece o direito internacional, salvo na proteção aos direitos humanos”.

No que toca aos direitos humanos – com é o caso do direito do trabalho –, prevalecerá a norma mais benéfica.

Como se daria, então, a aplicabilidade dessa norma mais benéfica? O trabalhador que estiver condicionado a mais de um ordenamento jurídico, tendo sido levado na forma da lei de seu trabalho no Brasil para outro país, deverá ter, em seu favor, de forma mitigada, a aplicação de seus direitos da forma que for mais benéfica, por exemplo: férias, décimo terceiro, etc., devendo ser aplicada cada uma a mais favorável ao trabalhador.

Já, para as normas internacionais, independente da condição da contratação, será aplicada a norma mais favorável a esse trabalhador.

Najla Maluf, Presidente da Comissão Direito Marítimo da OAB Maranhão, aponta que as convenções internacionais são instrumentos abordados entre países com objetivo de estabelecer padrões específicos de atuação dos profissionais em um tema de interesse geral.

Quando se fala em navegação e em comércio marítimo, deve-se ter em conta que está se falando em 95% do comércio exterior brasileiro, e, mesmo assim, tem-se apenas 1% da representação global.

O Brasil ainda é um dos últimos países a incorporar convenções internacionais, o que não colabora para o desenvolvimento no cenário das relações internacionais em todos os âmbitos.

A visibilidade só acontecerá se for aberto o diálogo entre as convenções e os trabalhadores de fato, para que o Brasil tenha relevância no cenário internacional.

Comandante expõe que há muitos anos o navio de cruzeiro não está incluído nas normas regulatórias do trabalho do mar.

Os armadores de cabotagem são regulados pela Lei nº 9.432 e pela Antac, e a cabotagem é exclusiva de Empresa Brasileira de Navegação, preferencialmente por navio de bandeira brasileira. Hoje, 70 navios de bandeira brasileira fazem cabotagem.

A Convenção de Trabalho Marítimo é o 4 pilar das normas de navegação. As outras são: Solas, Marpol, SPCW e agora o trabalho marítimo.

As empresas de navegação já cumpriam voluntariamente as normas internacionais de navegação, seja ambiental, segurança ou trabalho, por exemplo.

A idade média da frota brasileira é de 15 anos, considerada jovem no cenário internacional.

A convenção é de 2006 e apenas em 2022 foi ratificada pelo Brasil, muito pela demora da tradução da convenção para que não fosse erroneamente interpretada.

A regulamentação é preocupante, uma vez que pode confundir a forma de como os navios brasileiros vão atender à MLC, e o navio de bandeira estrangeira vai atender à mesma regulação.

O ideal seria segmentar as normas de cumprimento da lei e a fiscalização, por exemplo.

O grande desafio, aqui, talvez seja como verificar as empresas estrangeiras, como constatar uma deficiência por parte do Ministério do Trabalho, no *quantum* a fiscalização da atuação destes.

Décimo Painel

Tema: Por que ter um regulamento aduaneiro?

- [1] **Dão Real** – Diretor do Sindifisco Nacional – Presidente de Mesa.
- [2] **Simone Davel** – Vice-Presidente Com. Esp. Dir. Aduaneiro OAB/Nacional – Debatedor.
- [3] **Solon Sehn** – Sócio da Solon Sehn e Advogados Associados.
- [4] **Luciano Freitas Maciel** – Chefe da Divisão de Administração Aduaneira (Diana) – Regional BA e SE.
- [5] **Luciana Mattar Vilela Nemer** – Presidente Comissão Especial de Direito Aduaneiro da OAB/Nacional.

RELATADO POR RAIANNA DE ARAÚJO COSTA – COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO INTERNACIONAL, COMÉRCIO EXTERIOR E DIREITO MARÍTIMO – OAB/BA

O X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB Nacional, realizado na Praia do Forte/Bahia, teve como organizadora, em 2022, a Comissão Especial da Seccional Baiana, tendo como a última mesa apresentada os debates sobre Direito Aduaneiro: Por que ter um Regulamento Aduaneiro?

Dão Real, Diretor do Sindifisco Nacional, Presidente da mesa, em fala sobre a importância do servidor público, principalmente na área de aduana, expõe, em dados, que o Brasil representa 60% do PIB da América do Sul, 46% de todo o comércio internacional na América do Sul e apenas 12% dos trabalhadores aduaneiros são brasileiros, o que demonstra, então, o claro descaso dado à área de fiscalização e controle de aduana por parte do Estado, estando o Brasil em último lugar em números de servidores aduaneiros.

A aduana existe para fiscalizar o comércio internacional em nome do interesse público, não para servir o porto, o exportador ou importador, mas também não é objeto de empecilho para esses atores.

Solon Sehn, Sócio do Solon Sehn e Adv. Associados, passa a fazer considerações sobre a revisão aduaneira na jurisprudência do STJ.

A fiscalização aduaneira envolve uma colisão entre a segurança e a necessidade de celeridade. Uma das grandes metas é aumentar a celeridade

do despacho na aduana para reduzir os gastos dos importadores e exportadores.

Porém, não se pode olvidar os itens de segurança. Se há produtos de importação proibida ou tem algum tratamento administrativo específico.

Cada vez mais, no âmbito internacional, as aduanas no mundo têm feito concentração da fiscalização para sede de revisão, o chamado “*pos realese control*” (controle após liberação).

A revisão da Convenção de Kyoto passa a denominar o desembaraço aduaneiro de liberação aduaneira.

O controle aduaneiro, então, tende a se deslocar para uma fase revisional. Então, é importante que a autoridade fazendária possa revisar com profundidade os itens necessários.

Não se deve fazer uma inspeção aduaneira baseada apenas nos quesitos tributários, este deve ser secundário, uma vez que as classificações são muito mais amplas do que apenas os impostos.

Tem-se como exemplo de classificação complexa: *smartwatches*, *drones*, *kits* para Covid e seus placebos, etc.

Assim, necessária análise das jurisprudências do STJ, que seguia a linha da Súmula nº 227 do TFR, de que “a mudança de critério jurídico adotado pelo Fisco não autoriza a revisão do lançamento”.

Ou seja, uma vez desembaraçado, o produto, mesmo que de classificação complexa, deve ser rapidamente, sem revisão, estando, assim, na contramão de todo o mundo.

O Carf, ao contrário do TRF, entende que o desembaraço apenas encerra a fase de conferência, não sendo, ainda, a homologação do lançamento, e o despacho aduaneiro termina com a revisão aduaneira ou com o esgotamento do prazo para sua realização.

Em abril de 2021 e em fevereiro de 2022, o STJ emitiu acórdão contrário ao que se acreditava ser a opinião da Corte, esclarecendo que

é pacífica a jurisprudência desta casa no sentido de que a “Conferência Aduaneira” não impedem que o Fisco realize o procedimento de “revisão aduaneira” respeitado o prazo decadencial de cinco anos da sistemática de lançamento por homologação.

A jurisprudência, então, vai admitir o reexame em sede aduaneira, respeitando, assim, o ideal de celeridade do despacho.

A Corte ainda menciona ser indiferente os canais adotados (verde, amarelo, vermelho ou cinza), ao contrário do que tentou abordar o TRF4.

Deve-se ter em conta que esse procedimento será o ordinário, sendo possível, juridicamente, aplicar o princípio da proteção da confiança, uma vez que se entende que não há resposta absoluta para todos os despachos, sendo sempre necessário analisar o caso concreto.

O Auditor-Fiscal, por exemplo, pode se embasar em decretos-leis ou em leis, como o CTN, para aplicar decisão administrativa, sendo necessário rever apenas em caso de decisão judicial.

No caso do princípio da proteção à confiança, não é resumido ao conteúdo das leis ou das determinações administrativas. O magistrado pode analisar o caso concreto e estabilizar o regime jurídico anterior.

Existem hipóteses onde nunca poderá ser aplicado o referido princípio para a classificação do produto, sendo eles:

- O ato da Administração Pública não pode ser manifestadamente inválido;
- Não pode ter resultado da participação do particular na produção do vício;
- Dolo, suborno e entre outras hipóteses;
- A disponibilização de dados inexatos ou falsos.

Já as hipóteses a seguir podem ser objeto de análise para a proteção da confiança:

- Liberação anterior e canal de conferência;
- Orientações gerais e práticas reiteradas;
- Formalização de exigência, lançamento anterior e aceitação do declarante;
- Decisão proferida em procedimento administrativo contencioso.

Luciana Matar, Presidente Com. Esp. Dir. Aduaneiro OAB/Nacional, inicia sua contribuição falando sobre a importação indireta por meio de um caso concreto.

A aduana, no Brasil, tem duas atuações principais: o controle aduaneiro e a arrecadação aduaneira.

Quando se fala em controle aduaneiro, se fala da importância social e econômica.

Citando Ricardo Xavier Basaldúa, a palestrante expõe que “as alfândegas devem velar pelo bem comum e constituem uma manifestação soberana do Estado e em suas fronteiras nacionais”.

O bem comum é o que é interesse de todos, e não apenas os interesses arrecadatários da União.

Os números do comércio exterior: em 2021, o Brasil girou US\$ 500 bilhões em corrente de comércio.

Em outubro de 2022, o valor já estava em US\$ 463 bi, tendo um superávit de US\$ 61 bilhões, crescendo 35,8% em relação a 2020.

A importação indireta é a terceirização de parte das atividades econômicas.

A importação indireta ocorre nas modalidades de:

- Operação por conta própria – quando é a própria *trading* que negocia, que fecha o câmbio, faz remessa e vende o produto.
- Conta e ordem – quando o real importador é a empresa da ponta que está negociando o produto, que tem os recursos financeiros, mas contrata um prestador de serviços para liberar a carga.
- Conta própria por encomenda – quando a empresa brasileira é encomendante, mas os recursos são da *trading*, que para o STF é a real importadora.

Desde 2001, existe regulação para a modalidade de conta e ordem (MP 2.158/2001).

Em 2006, a regulamentação da importação por encomenda (Lei nº 11.281/2006).

Regulamentação pela Receita Federal através da Instrução Normativa RFB nº 1861, de 27 de dezembro de 2018.

Sobre a importação indireta para pessoas físicas, no Brasil, deve prevalecer o princípio da intervenção estatal mínima, não havendo até março de 2022 uma regulamentação sobre o assunto.

Então, entende-se que, não havendo proibição legal para a importação indireta por pessoa física, era possível, só não era regulamentado.

O que havia, na verdade, era um problema de operabilidade, vez que o Siscomex apenas operava sobre o preenchimento de CNPJ, não sendo possível fazer a operação por meio de um CPF.

Apresenta-se um caso concreto para ilustrar a situação.

Entende-se, por vezes, que a lei deve regulamentar tudo; porém, o que ocorre é que não haver regulamentação não é negação ou ilegalidade. O particular pode fazer tudo que a lei não proíbe, o que não é o caso da Administração Pública.

Em setembro de 2022, a Receita Federal promoveu alterações na Instrução Normativa nº 1.861/2018, que atualmente estabelece requisitos e condições para a realização de operações de importação por conta e ordem de terceiro e por encomenda, e passou a regulamentar as operações também por pessoa física, passando, então, a Receita Federal a intervir nas relações de importação de pessoa física.

Luciano Freitas Maciel, Chefe da Divisão de Administração Aduaneira (Diana) – Regional BA e SE, aponta que, historicamente, em 1966, o Decreto-Lei nº 3.766, produzido no seio do Poder Executivo, com o ápice da Ditadura Militar no Brasil, instituindo a hipótese de incidência do imposto de importação, levando à ideia de que o Brasil estaria sendo um dos pioneiros em legislação aduaneira.

Lembrando que o protecionismo extremo era notório à época. Não havia regulamento aduaneiro e não tratava essa lei exclusivamente de fomento ao comércio interno. Os interesses eram maiores e mais escusos.

Em 1976, a Argentina dava passos para um código aduaneiro, aprovado em 1981 e vigente até hoje.

Em 1974, no Brasil, tentou-se elaborar um regulamento aduaneiro, sendo concretizado em 1985 e atualizado em 2002, e novamente em 2009.

Ele consolidou a regulamentação espaça, trouxe artigos aduaneiros, se propondo como completo, e sistematizou a um modelo mais adequado

de organização da estrutura aduaneira, onde o tributo é uma ferramenta de controle aduaneiro.

Uma ferramenta consolidada que permitia o desenvolvimento e estudo do direito aduaneiro de forma autônoma.

O Brasil sempre teve um histórico de “justificar” porque o direito aduaneiro é autônomo e não um sub-ramo do direito tributário; porém, é uma lei própria, com regulamentação própria.

É necessário discutir de forma reforçada a construção de um código aduaneiro forte para o Brasil, a exemplo de Argentina, Uruguai e Portugal, principalmente pelo momento de evolução do comércio exterior.

Já que o atraso já existe, isso pode ser usado de forma positiva para utilizar os bons exemplos de códigos aduaneiros existentes, para fazer um texto de excelência.

A Receita Federal tem um grupo de trabalho em cima do Decreto nº 13.139 que exige a revisão e consolidação de suas normas, pautado na simplificação do texto e da eficácia deste.

Enquanto não houver o código aduaneiro, deve, sim, haver a atualização do regulamento aduaneiro por parte da autoridade pertinente, para que haja construção de uma estrutura moderna para um código aduaneiro futuro.

Simone Davel, Vice-Presidente Com. Esp. Dir. Aduaneiro OAB/Nacional, debatedora da mesa, expõe que é notória a evolução do direito aduaneiro, inclusive em sua importância, onde ele parte de subgrupo do direito tributário para área autônoma do Direito.

Além da evolução, a sistematização por meio de um código aduaneiro trará, sobretudo, segurança jurídica.

As evoluções perpassam, principalmente, pelos conceitos e pelo procedimento, para que haja harmonização do funcionamento das aduanas.

Existem inúmeros problemas em relação à classificação e ao procedimento, o que prejudica muito o direcionamento correto dos interessados.

Pedro Calmon Neto, do Instituto Ibero-americano de Direito Marítimo, complementa ainda que não há, no Brasil, cultura de preservação de expectativas em relação à segurança jurídica.

Não há mais que se falar nisso, pois hoje existe a consciência de mudar com limites, apenas em situações futuras.

Como não há regulamentação aduaneira por meio de código, tem-se que confiar na decisão fundamentada do Judiciário.

A **ARB.Legal | Advocacia Rocha Baptista** é uma sociedade de advogados constituída nos termos do Estatuto da Advocacia (Lei nº 8.906/1994) e registrada na Ordem dos Advogados do Brasil – Seccional Rio Grande do Sul, sob o nº 3.236.

Nosso escritório foi fundado no ano de 2007 na cidade portuária de Rio Grande/RS, precipuamente para atender aos armadores, seguradores e agentes de navios, além de importadores, exportadores, operadores portuários e despachantes de mercadorias que transitam em portos brasileiros.

Com o advento das indústrias de construção naval e energia no Estado do Rio Grande do Sul e a chegada de empresas estrangeiras, surgiu a demanda por serviços jurídicos especializados nesses setores da economia. Fomos pioneiros no atendimento jurídico a empreendimentos de grande porte, como a construção de um dos maiores estaleiros da América Latina.

Somos um escritório dinâmico e moderno, administrado nas melhores práticas empresariais e comprometido com uma política de gestão de qualidade e excelência. Nossos serviços são prestados de forma personalizada, descomplicada, eficaz e com um custo muito competitivo.

Acreditamos estarmos no rumo certo. Fomos reconhecidos pelo anuário Análise Advocacia® como uma banca altamente especializada e listados entre os escritórios de advocacia mais admirados pelas maiores empresas do Brasil. Também fomos relacionados pelas publicações internacionais The Legal 500®, Chambers & Partners, Best Lawyers e Leaders League entre os melhores escritórios nas áreas de transportes e shipping.

A **ARB.Legal | Advocacia Rocha Baptista** é parceira do Programa Gaúcho de Qualidade e Produtividade (PGQP) e, em atividade *pro bono*, atua junto a diversas associações civis, fundações e entidades beneficentes.

Além disso, participamos de uma série de entidades associativas, entre as quais: International Bar Association (IBA), Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), APL Marítimo do Rio Grande do Sul, UK Trade & Investment Brazil, Sociedade dos Amigos da Marinha (Soamar) e Câmara de Comércio de Rio Grande.

MISSÃO

Nossa missão é assessorar e orientar nossos clientes em questões de Direito, a bem de transmitir segurança jurídica, solucionar litígios e prevenir a geração de passivos em suas atividades empresariais.

VALORES

- ◇ Obediência aos Preceitos Éticos da Advocacia
- ◇ Transparência na Relação com o Cliente
- ◇ Visão Empresarial
- ◇ Proatividade e Eficácia
- ◇ Qualificação Profissional Permanente

Arthur Rocha Baptista

Sócio / Partner – arthur@arb.legal

Largo Silveira Martins, 23 – 304 – Câmara do Comércio, Centro

Rio Grande RS Brasil 96200-395

Tel: +55 53 3232.0232 www.arb.legal



ARB . LEGAL

ADVOCACIA ROCHA BAPTISTA

Fundado em 2015, o escritório surgiu da união dos esforços e das experiências de Osvaldo Agripino de Castro Junior e Adão Paulo Ferreira, ambos advogados com extensa prática nos tribunais e professores da Universidade do Vale do Itajaí (Univali). Agripino é titular da cadeira de Direito Marítimo e Adão da cadeira de Direito Portuário.

Com sede em Itajaí, importante polo logístico no sul do Brasil, oferecemos serviço jurídico especializado na área do Comércio Exterior, contemplando, sobretudo, os campos do Direito Marítimo, do Direito Portuário e do Direito Aduaneiro.

Possuímos em nosso currículo uma série de importantes vitórias, tanto no âmbito judicial (mantendo intensa atuação nos tribunais superiores em Brasília, assim como órgãos de controle, como Tribunal de Contas da União) quanto extrajudicial, cabendo destacar a importante contribuição no desenvolvimento da Resolução Normativa nº 18/2017 da ANTAQ, o Código de Direitos e Deveres dos Usuários, dos Transportadores Marítimos e Agentes Intermediários, muito influenciada por processos administrativos levados a cabo por importadores e exportadores assessorados por nossos profissionais.

Objetivamos atender todos os *players*, prestadores de serviços e usuários que atuam na logística marítima e portuária ou cujas operações estejam voltadas ao Comércio Exterior. Atuamos com foco no resultado da defesa do cliente em ações dialogadas com vários campos do Direito, com visão interdisciplinar, em todas as etapas das operações.

Temos como missão promover, mediante prestação de serviços jurídicos especializados, o desenvolvimento do ambiente de negócios dos nossos clientes e do mercado. Não negociamos a ética, a transparência e o profissionalismo, e prezamos com grande afincamento pela confiabilidade, dedicação, pontualidade e eficiência.

Em 2021, fomos reconhecidos pelo anuário *Análise Advocacia Regional* como um dos escritórios mais admirados da Região Sul na categoria “especializado” por nossa atuação no Comércio Exterior, Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário.

Com o passar dos anos nosso escritório cresceu e a equipe técnico jurídica também.

Contamos com um equilibrado quadro de profissionais especializados, combinando a experiência dos anos de prática jurídica com a dinâmica da juventude.

NOSSOS SÓCIOS:

Oswaldo Agripino de Castro Jr. é um advogado (UERJ, 1991) com muitas cartas náuticas plotadas. Oficial da Marinha Mercante, formado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga, 1983), pilotou navios mercantes durante quatro anos para vinte e sete países e operou em sessenta e cinco portos, antes de iniciar sua carreira jurídica. É membro da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB e do Instituto dos Advogados do Brasil, desde 1996.

Cofundador do Agripino & Ferreira Advogados, é também Doutor em Direito pela Universidade Federal de Santa Catarina (2001), foi visiting scholar na Escola de Direito da Universidade de Stanford e senior fellow do Centro de Negócios e Administração Pública Mossavar-Rahmani, da Universidade Havard (2007-08).

Agripino também é professor titular do Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica (PPCJ) da Universidade do Vale do Itajaí (Univali), Conceito Capes 6, tendo orientado 42 dissertações de Mestrado e 3 teses de Doutorado, e convidado do International Maritime Law Institute (IMLI), órgão subordinado à Organização Marítima Internacional (IMO), agência especializada da ONU. De 2014 a 2021, foi professor do Mestrado em Engenharia de Transportes da UFSC e desde 2022 é professor convidado da Escola de Guerra Naval, ligada ao Comando da Marinha.

Parecerista, perito nomeado em casos complexos, autor e organizador de 27 livros e 145 artigos científicos, publicados em veículos de reconhecida importância, tanto no âmbito nacional quanto internacional, como a Oxford University Press, tornou-se referência em matéria de Direito Marítimo, Direito Portuário e Regulação de Transportes, bem como é recipiente de duas importantes condecorações do ramo das Forças Armadas: a Medalha “Amigo da Marinha” e a Medalha Mérito Tamandaré.

Adão Paulo Ferreira, advogado formado pela Escola de Direito da Universidade do Vale do Itajaí em 1997, também é cofundador do Agripino & Ferreira. Mestre em Ciência Jurídica pela mesma instituição, é pós-graduado em Direito Contemporâneo pela Universidade do Contestado.

Terceiro Sargento de Infantaria do Exército Brasileiro e formado pela Escola de Sargentos das Armas em 1989.

Adão também é professor das cadeiras de Direito Marítimo e Direito Portuário nas escolas de Direito e Comércio Exterior da Universidade do Vale do Itajaí (Univali).

Lucas Müller Zaniz, advogado formado pela Universidade do Vale do Itajaí (Univali), onde também cursou Pós-Graduação em Direito da Aduana e do Comércio Exterior, já atuou como estagiário em diversas instituições de mediação e arbitragem e possui sólida experiência em contratos, regulação e operações de comércio internacional.

Atualmente, cursa o Mestrado em Ciência Jurídica na Univali.

É autor de vários artigos na área do Direito Marítimo, cabendo destacar o capítulo “Da Greve como Causa Excludente da Responsabilidade Civil na Demurrage de Contêiner: Força Maior e Caso Fortuito no Direito Brasileiro”, integrante da obra Teoria e Prática da Demurrage de Contêiner, organizada por Osvaldo Agripino de Castro Jr. e publicada pela editora Aduaneiras, em 2018.

Neicelara Minati dos Santos, advogada formada pela Escola de Direito da Universidade do Vale do Itajaí (Univali), atualmente está finalizando a Pós-Graduação em Direito Processual Civil da Universidade Cândido Mendes e iniciando a especialização em Direito da Aduana e do Comércio Exterior na Univali.

Antes de ingressar no escritório, atuou como estagiária na 4^o Vara Cível da Comarca de Itajaí/SC e na Procuradoria-Geral do Estado de Santa Catarina.

Ainda contamos com o auxílio de consultores especializados em diversas áreas, além de parceiros de negócios nas áreas financeiras, engenharias naval e portuária, logística, tecnológicas e *marketing*.

Agripino & Ferreira Advogados

Rua Anita Garibaldi, 305, Centro, Itajaí/SC | CEP 88.303-020.
+55 47 3349-2623

contato@agripinoferreira.com.br

www.agripinoferreira.com.br

LinkedIn: www.linkedin.com/company/agripino-e-ferreira-advogados

Instagram: @agripinoferreira.advogados

Facebook: /agripinoferreira

Youtube: Agripino & Ferreira Advogados



Figura 1: QR Code Site, WhatsApp e Redes Sociais



Fundado em 2018 e com equipe composta por advogados(as) e consultores(as) reconhecidos pela vasta e profunda experiência em empresas multinacionais, organismos internacionais, federações e associações, bem como experiências públicas – tendo ocupado cargos de destaque no Governo Federal –, o escritório Barral Parente Pinheiro Advogados preza pela multidisciplinariedade e pela energia de trabalho como elementos essenciais para a construção de resultados duradouros.

Nossa atuação é norteada pelo engajamento constante e pela qualidade técnica em todas as manifestações, pois entendemos que a atuação jurídica deve ser sempre de impacto, gerando resultado e agregando valor aos nossos clientes, aliando precisão técnica ao engajamento com os *stakeholders* adequados.

Dedicamos horas de trabalho à identificação de caminhos de solução eficazes para os desafios que nos são apresentados, com o objetivo de desenvolver negócios em conjunto com nossos clientes.

Estamos em posição de destaque nos principais *rankings* nacionais e internacionais, com reconhecimento em Regulação e Infraestrutura (Assessoria e Consultoria, Licitações e Contratos, Processos Administrativos e Judiciais, Direito Ambiental, Gestão de Risco Político e Negociações Estratégicas), Comércio Exterior (Defesa Comercial, Direito Aduaneiro, Direito Tributário Nacional e Internacional, Consultoria e Assessoramento Internacional e Estruturação de Financiamentos) e Direito Empresarial (Direito Societário e Empresarial, Direito Concorrencial, Fusões e Aquisições, Recuperações e Falência, LGPD e *Compliance*).

Todas as áreas de atuação estão intrinsecamente relacionadas aos demais setores econômicos, tais quais de rodovias, portos, construção pesada, óleo e gás, siderurgia, bens de consumo e exportação e importação de equipamentos e insumos.

Nosso time também é referência nacional e internacional na atuação de contenciosos estratégicos, com representação e atuação nas seguintes áreas: *Antidumping*, Agroindustrial, Metalurgia, Celulose, Rodovias, Segurança e Tecnologia, Licitações e Contratos Públicos.

EQUIPE:

Nosso êxito está diretamente associado à capacidade de treinarmos e impulsionarmos a equipe, com foco na prestação de serviços jurídicos estratégicos com profunda qualidade e eficiência. Incentivamos a integração, a

troca de experiências e o aprendizado constante, como forma de perpetuar a cultura de contínuo desenvolvimento pessoal e profissional. Os colaboradores são treinados para assumir responsabilidades e solucionar problemas, partilhando conquistas e desafios desde o primeiro dia.

O Barral Parente Pinheiro foi classificado recentemente entre os mais destacados escritórios no Anuário Análise Advocacia 2022 nas seguintes categorias: Setor Econômico (Siderurgia e Mineração e Produtos de Consumo), Especialidade (Comércio Internacional e Regulatório) e Admirado por Unidade da Federação (DF). A publicação especializada traz o mapeamento mais completo e profundo da advocacia empresarial do Brasil.



Barral Parente Pinheiro

A D V O G A D O S

Barral Parente Pinheiro Advogados

SHIS QI 25, Conjunto 12, Casa 15, Lago Sul, Brasília/DF.

CEP: 71660-320.

Telefone: + 55 61 3223-2700

E-mail: contato@barralparente.com.br

www.linkedin.com/company/barral-parente-pinheiro-advogados/

www.barralparente.com.br/

Reconhecido como um dos principais escritórios de advocacia especializados em direito regulatório, infraestrutura e logística de transportes no Brasil, o Gallotti e Advogados Associados completou, este ano, um quarto de século!

Inaugurado em 1997 por Benjamin Gallotti Beserra, advogado com consolidada experiência profissional no setor portuário, e por seu filho, Benjamin Caldas Gallotti Beserra, e, em seguida, integrado por Fabio Silveira, a banca logo se tornou referência em apresentar soluções jurídicas ao, até então ignorado, ramo da infraestrutura.

A *expertise* acumulada dos advogados sócios ao longo dos anos de dedicação ao Direito Portuário é transmitida aos novos integrantes da equipe de profissionais selecionados, geralmente, a partir de um frutífero período de estágio. Esse método de recrutamento permite transmitir, ainda, princípios éticos e morais que conduzem os rumos da dessa tradicional trajetória.

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.

Na seara portuária, além de ser referência em consultoria e na advocacia preventiva, o Gallotti e Advogados Associados realiza o assessoramento jurídico de administrações portuárias ou de *players* durante as fases de estudo, de licitação ou de outorga ou demais projetos, acompanhando o empreendimento até sua efetiva construção e/ou operação, por meio de orientações, e solucionando as questões que surgem ao longo da exploração da atividade logística e portuária, seja esta 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 do direito, como o 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.

Como resultado do comprometimento de nossos advogados e pelos relacionamentos de confiança com os clientes, com foco estratégico em questões legais desafiadoras, fomos reconhecidos por premiações de grande credibilidade no mundo corporativo, estando, nos últimos anos, no *ranking*

do Top 3 entre as bancas de serviços especializados mais admiradas, de acordo com a “Análise Advocacia”.

Conheça mais sobre nossos serviços, áreas de atuação e profissionais e nos acompanhe nas redes sociais, onde apresentamos curiosidades, atualidades e informações sobre o escritório e os respectivos ramos de atuação.

IMPORTÂNCIA DA EDIÇÃO DOS ANAIS E O X CONGRESSO DE DIREITO MARÍTIMO PORTUÁRIO E ADUANEIRO

O Brasil, mesmo 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 do Poder Judiciário e dos órgãos de governo e de Estado que regulam o setor de transporte e logística, mesmo entre os advogados e empresários, é patente a ausência de acervo doutrinário e a assimetria de informação, que dificultam a previsibilidade e a segurança jurídica em decisões e planos políticos setoriais.

Assim, a cobertura dos Anais sobre o Congresso de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro contribui, mais uma vez, para que os interessados possam realizar as suas pesquisas e aumentar a disseminação de conhecimento, por meio da divulgação dos principais aspectos técnicos e jurídicos atuais desse importante ramo da infraestrutura, tão relevante para a economia nacional.

Endereço e contatos:

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/gallotti-advogados-associados/>

Instagram: Gallotti Advogados Associados

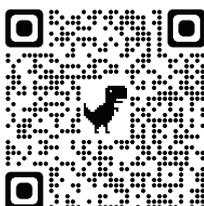
<https://www.gallotti.adv.br>

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



HLL & Pieri Advogados possui 34 anos de atuação em todo território nacional e com ações internacionais

SOBRE O ESCRITÓRIO

Em 1988, o advogado e professor Homero Leonardo Lopes, depois de exercer a função pública de Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil por 12 anos, tendo realizado mais de 250 Auditorias de Comércio Exterior, revendo, em procedimentos de fiscalização, as operações de importação e exportação das principais empresas de Minas Gerais, abriu escritório próprio para prestar serviços de consultoria e assessoria jurídico-aduaneira ao setor privado. Em 1996, constituiu a sociedade HLL & Pieri Advogados com o advogado Fernando Pieri Leonardo, hoje Mestre em Direito Tributário, pela Universidade Federal de Minas Gerais. Em 1997, ingressou na sociedade a advogada Flávia Pieri Leonardo, recém-formada pela Faculdade Milton Campos.

ATUAÇÃO EM ÂMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL

Com o passar dos anos o escritório ampliou sua atuação para áreas correlatas ao Comércio Exterior e à Legislação Aduaneira, especialidade do Dr. Homero Leonardo Lopes, como Direito Tributário, Direito Internacional, Direito Empresarial e Direito Civil, visando oferecer soluções jurídicas integradas aos seus clientes. Ampliou, também, seu quadro societário, com a inclusão de três novos sócios, os advogados André Marques Ferreira Pedrosa, Elisângela Oliveira de Rezende e, mais recentemente, com a entrada da sócia Daniela Lacerda Chaves. A banca mantém constante capacitação técnica e atualização dos seus profissionais, prezando pela excelência, pelo foco no objetivo dos seus clientes e pela construção de relações duradouras e produtivas.

Ao longo desses mais de 34 anos de atividade profissional, a banca de advogados atendeu centenas de clientes com ética, qualidade técnica e agilidade.

ÁREAS

O escritório atua nas áreas: Direito Aduaneiro, Auditoria Aduaneira, Negócios Internacionais, Direito Tributário, Direito Empresarial e Cível e Direito Trabalhista.

RECONHECIMENTO

O escritório foi reconhecido no Análise Regional 2020 e 2021, e em 2022 foi destaque entre os escritórios mais admirados no *ranking* Análise da Advocacia, sendo reconhecido como mais admirado na especialidade de Comércio Internacional e no Estado de Minas Gerais.

A HLL & Pieri Advogados formou e mantém parcerias com outros escritórios no Brasil e no exterior, assegurando, com isso, a possibilidade de atender às solicitações dos seus clientes, com rapidez e segurança. Possui gestão administrativa especializada e estrutura física compatível com sua atividade, mantendo arquivos e sistemas que permitam apurar informações com agilidade e confiabilidade. Reconhecido pelo mercado como um escritório tradicional, sempre muito atualizado com os temas com os quais trabalha, a banca atende a clientes no Brasil e no exterior. A contratação da HLL & Pieri Advogados é a certeza de se obter alto nível técnico, conhecimento especializado, atualizado, prestação de serviço personalizado com foco em resultados concretos para o cliente, com agilidade, seriedade e comprometimento.

SÓCIOS

Fernando Pieri Leonardo

Formação: Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Especialização:

Mestre em Direito Tributário pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Especialização em Direito Aduaneiro Europeu pela Faculdade de Direito Universidade Católica Portuguesa (Portugal).

Informações Complementares:

Professor de Cursos de Graduação, Cursos de Extensão e de Pós-Graduação nas disciplinas de Direito Aduaneiro e Tributário.

Membro no 51 da *International Customs Law Academy* (ICLA).

Presidente da Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD).

Membro da Comissão Especial de Direito Aduaneiro do Conselho Federal da OAB.

Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/MG.

Consultor para o Programa OEA. Multiplicador do Programa OEA reconhecido pela Receita Federal do Brasil (RFB).

Membro da *Trusted Trade Alliance* (TTA).

Ex-Conselheiro do Conselho de Políticas e Mercados Internacionais da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG).

Colunista da Coluna Território Aduaneiro da Revista Eletrônica Conjur.

Membro do Comitê Técnico de Direito Aduaneiro da Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário.

Membro do Grupo de Estudo de Direito Tributário Aduaneiro da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Autor de artigos em publicações nacionais e internacionais sobre temas aduaneiros.

Advogado mais admirado pelo guia Análise Advocacia 2022 na especialidade de Comércio Internacional e no estado de Minas Gerais.

André Marques Ferreira Pedrosa

Formação: Bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-Minas).

Especialização:

L.L.M. em Direito Corporativo pelo Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (IBMEC/BH).

Global Business Administration (GBA) pela Conquer.

Especialista em Direito do Trabalho e Previdência Social pela Universidade Gama Filho/RJ.

Informações complementares:

Diretor da Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD).

Diretor Jurídico da Rede Afetuosa de Apoio Múltiplo aos Abrigos de Belo Horizonte (RAAMA).

Associado da Associação Mineira de Advogados Trabalhistas (AMAT).

Filiado a Associação Brasileira de Advogados Trabalhistas (ABRAT).

Elisângela Inês Oliveira Silva de Rezende

Formação: Bacharel em Direito pelas Faculdades Integradas Vianna Junior em Juiz de Fora/MG.

Especialização:

Mestra em Direito Público, ênfase em Tributário, pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC- Minas).

Pós-Graduada em Direito Tributário pela Faculdade Milton Campos.

Pós-Graduada em Direito de Empresa pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC- Minas).

Informações complementares:

Diretora da Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD).

Diretora do Instituto de Estudos Fiscais (IEFI).

Membro da Comissão de Direito Tributário da OAB/MG.

Associada à Associação Brasileira de Direito Tributário (ABRADT).

Pesquisadora do Grupo de Estudos em Finanças Públicas, Igualdade e Democracia, da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC- Minas).

Professora de Cursos de Pós-Graduação em Direito Tributário Aduaneiro.

Daniela Lacerda Chaves

Formação: Bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-Minas).

Especialização:

Mestre em Direito nas Relações Econômicas e Sociais pela Faculdade de Direito Milton Campos.

Especialização em Direito Aduaneiro da União Europeia pela Universidade de Valencia (Espanha).

Informações complementares:

Vice-Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/MG (2022-2024).

Diretora Executiva da Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD).

Professora de Cursos de Pós-Graduação na disciplina de Legislação Aduaneira.

AÇÃO SOCIAL

A HLL & Pieri Advogados se ocupa com questões que transcendem suas atividades institucionais e profissionais. Atua em prol da sociedade por meio de entidades com as quais contribui, seja financeiramente, através de doações, ou com a participação direta de muitos dos seus membros.

O Escritório apoia a Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD), associação que há mais de 12 anos vem cumprindo sua missão e consolidando entre seus associados, colaboradores e convidados os valores do conhecimento, da cooperação, do diálogo e da transparência, tão essenciais para a construção de um ambiente de facilitação comercial nas operações de comércio exterior. A Diretoria da ABEAD (2021-2024) conta com a participação de sócios da HLL & Pieri Advogados e o cargo de presidência da associação é ocupado por Fernando Pieri Leonardo.

Além disso, o Escritório também apoia o Grupo de Ajuda (GA), entidade que auxilia famílias carentes e pessoas residentes nas ruas de Belo Horizonte. A HLL & Pieri Advogados participa oferecendo seu suporte jurídico à instituição. Apoia suas iniciativas financeiramente e participa diretamente das tarefas promovidas pela entidade, notadamente nas segundas-feiras à noite, quando são distribuídos alimentos e roupas aos necessitados que moram nas ruas da Capital.

A HLL & Pieri Advogados apoia também a Fraternidade Espírita Vinha de Luz e as suas atividades, prestando auxílio aos moradores da Colônia Santa Izabel, em Betim/MG, e às idosas do Lar São Vicente de Paula, em Sabará/MG, seja com doações financeiras ou com o envolvimento direto dos sócios e membros da HLL & Pieri Advogados nas caravanas realizadas bimestralmente pela instituição a tais locais.

O escritório fica localizado na Rua Araguari, 1541 – Santo Agostinho, Belo Horizonte/MG, 30190-111.

Além da sede HLL & Pieri em Minas Gerais, também estamos presentes em Brasília, no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Santa Catarina.

Telefone: +55 (31) 3292-6655

Acesse nosso *site* em: <https://hll.com.br/>

Nos siga nas redes sociais:

Linkedin: www.linkedin.com/company/hlleperiadogados

Instagram: www.instagram.com/hlleperiadogados/

Youtube: <https://www.youtube.com/channel/UCNjpeBrXHII2DIIlQdQA>

HLL&PIERI
advogados

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 Shipping, Ambiental, Arbitragem, Cível, Regulatório, Comércio Internacional, Transporte e Logística, e Petróleo e Gás.

De acordo com a edição de 2023 do The Legal 500,

O Kincaid possui um time com perfil hands-on, experiente, eficiente e prático, com alguns dos melhores advogados marítimos do Brasil. A sua prática abrange todos os aspectos do mercado, desde seguros, disputas envolvendo cargas e afretamentos, até processos de recuperação de dívidas, acidentes marítimos e apreensão de navios. Do lado não contencioso, o escritório oferece assessoria corporativa no lançamento de novas embarcações e na construção de navios e contratos de financiamento, bem como em questões trabalhistas, ambientais e alfandegárias.

Nossa equipe é apta a atender clientes nas áreas de Ambiental, Comércio Exterior e Aduaneiro, Contencioso e Arbitragem, ESG, Imobiliário,

Reestruturação e Insolvência, Regulatório, Seguros e Resseguros, Societário, Vistos e Migração. Nossos advogados têm vasta experiência nos diferentes setores da economia, como agronegócio, aviação, energia, óleo e gás, 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, classificada como *Hall of Fame* em Transport: Shipping pelo Legal 500, Best Lawyers e Who's Who Legal como especialista em suas áreas de atuação. Possui LLM em Direito Marítimo, Seguro Marítimo, Transporte de Mercadorias por mar e do Direito Internacional dos recursos naturais pela London School of Economics e Liderança em Gestão de Escritórios de Advocacia pela Harvard Law School. Camila foi Presidente da Câmara de Comércio Brasil – Noruega (NBCC) em 2015 e é atual coordenadora do comitê de ESG da NBCC. É membro das Comissões de Direito Internacional e Direito de Mediação, Conciliação e Arbitragem do Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB).

Godofredo Mendes Vianna possui mais de 25 anos de prática e sólida experiência 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, foi presidente 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 da OAB/RJ. Em 2022, foi o primeiro brasileiro reconhecido no Who's Who Legal Awards – como *Lawyer of the Year* em Transport Shipping.

Iwam Jaeger possui prática e sólida experiência em Direito Marítimo, Societário, Contencioso e Arbitragem, Seguros e Resseguros. 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 Ge-

túlio 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 no *The Legal 500*, 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). É Vice-Presidente da Comissão de Direito Portuário e Marítimo da Ordem dos Advogados do Brasil – Distrito Federal (OAB/DF).

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* e Óleo e Gás. 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). Associada do *Women's International Shipping and Trade Association (WISTA)*.

Roberto Kurtz Queiroz possui prática e sólida experiência contenciosa e consultiva em Direito do Trabalho. Pós-Graduado em Direito do Trabalho pela Universidade Veiga de Almeida (UVA). Pós-Graduado

em Direito Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Curso de Altos Estudos de Direito e Processo do Trabalho pelo Instituto Friedrich Ebert Stiftung – Berlim – Alemanha e Mestrando em Ciências Jurídicas pela Universidade Autónoma de Lisboa (UAL).

Jeniffer Adelaide Marques Pires Cotta possui prática e experiência em Direito Tributário e Aduaneiro, com ênfase em Contencioso Tributário (Judicial e Administrativo), Regimes Aduaneiros (REPETRO), Comércio Exterior e Petróleo e Gás. É Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB/RJ) membro da Câmara de Comércio Brasil – Noruega (NBCC) e membro do Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB).

Fernanda Martinez Campos Cottechia possui prática e experiência em Direito Societário, Contratos, Marítimo, Regulatório, com ênfase em Portos e Infraestrutura e Ferroviário. Fernanda é pós-graduada em Droit Français, Européen Et International Des Affaires (LLM) pela Université Panthéon Assas/Paris, curso de Direito Marítimo pela Fundação Getulio Vargas (FGV/RJ) e de Direito do Petróleo pelo Clube do Petróleo.

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



Com 20 anos de atuação, o escritório Martarello Advogados é referência em Direito Aduaneiro no País.

A sócia-fundadora, Dra. Kelly Gerbiany Martarello, juntamente com sua sócia, Dra. Josiane Zordan Battiston, coordenam uma equipe composta por profissionais especializados em Direito Aduaneiro, Direito Tributário, Direito Marítimo e Portuário, Direito Civil, Direito Empresarial e Societário e Direito Penal Empresarial.

Com uma equipe altamente qualificada de profissionais, a Martarello proporciona uma prestação de serviços jurídicos inovadora e estratégica, com atuação em casos dos mais simples aos mais complexos, com planejamento, *compliance*, consultoria empresarial, contencioso administrativo e judicial.

A Martarello Advogados está presente fisicamente com escritórios sediados no vale do Itajaí, em Santa Catarina, e em São Paulo/SP, mas sua atuação está em todo o País e no exterior.

Escritórios Martarello Advogados

Itajaí/SC | Itajaí Business Office, Av. Coronel Marcos Konder, nº 1024, Salas 52, 53 e 54, Centro, CEP: 88301-302
São Paulo/SP | Av. Brasil, nº 842, Jardim América, CEP: 01430-000

A paixão pelo direito, unida à criatividade na busca por soluções e uma incrível dedicação às pesquisas, aos estudos e às análises tornam a Martarello Advogados uma referência na solução de demandas e conflitos nos mais diversos setores da economia.

- Comércio;
- Serviço;
- Distribuição de alimentos;
- Indústria siderúrgica;
- Indústria química;
- Indústria de alimentos;
- Indústria têxtil;
- Tecnologia da informação;
- Transporte e logística;
- Comércio internacional;

- Pessoas físicas.

Veja, a seguir, as áreas de atuação da Martarello Advogados:

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 e Societário | Atuação preventiva e contenciosa, emissão de pareceres, orientações, informativos, defesas, recursos, audiências e afins.

Respeito, seriedade e paixão são os principais componentes do sucesso da Martarello Advogados há 2 décadas.

Site: <https://martarelloadvogados.com.br/>

E-mail: recepcaoadv@martarelloadvogados.com.br

Instagram: <https://www.instagram.com/martarelloadvogados/>

LinkeDin: [linkedin.com/in/martarello-advogados-928853116](https://www.linkedin.com/in/martarello-advogados-928853116)

Facebook: <https://www.facebook.com/martarelloadvogados>



A Praticagem do Brasil é a atividade que conduz os navios em segurança na entrada e saída dos portos, tanto na sua navegação no canal de acesso quanto na atracação e desatracação.

O serviço é realizado a bordo pelo prático, ou *pilot* nos outros países, profissional que embarca de sua lancha no navio em movimento, a partir de uma escada estendida no costado da embarcação. No passado, ele dá ordens de leme ao timoneiro, de máquinas ao comandante e de puxar e empurrar aos mestres dos rebocadores, além de monitorar o tráfego ao redor, combinar cruzamentos com outros navios e coordenar o serviço de amarração.

Diferentemente do comandante, treinado para a navegação em alto-mar, longe dos perigos, o prático recebe treinamento para navegar e manobrar em águas mais restritas ao tráfego, onde as embarcações se comportam de maneira diversa e existem condições específicas com as quais o comandante não está familiarizado, como ventos, correntes, ondas e marés.

Ao contrário do que muitos pensam, o cliente da praticagem não é o contratante do serviço, o armador; mas, sim, o Estado brasileiro. Afinal, o prático está a bordo para proteger a sociedade de acidentes que podem provocar severa poluição ambiental, mortes, danos ao patrimônio público e privado e fechamento de um porto para a economia.

O modelo de praticagem brasileiro é referência para o mundo e segue os princípios da Resolução A.960 da Organização Marítima Internacional (IMO): sinistralidade mínima; autonomia da praticagem dos interesses comerciais do armador; aprimoramento contínuo da proficiência do prático; limitação no número de profissionais; e divisão equânime do tempo de trabalho.

O fiador desse modelo regulado pela Marinha é a escala de rodízio única de atendimento. Em cada zona de praticagem, os práticos estão organizados em empresas e distribuídos na escala. Por esse sistema, o dono do navio não escolhe quem vai atendê-lo, e vice-versa. Isso garante independência ao prático para que tome sempre a decisão mais segura, independentemente de interesses comerciais. Ao mesmo tempo, a escala assegura a disponibilidade ininterrupta do serviço e que o prático não vai trabalhar demais, a ponto de comprometer a segurança, nem de menos, podendo perder experiência. É um instrumento de controle do Estado sobre a atividade.

No Brasil, o Conselho Nacional de Praticagem (Conapra) é a associação que representa as empresas de praticagem e busca o aprimoramento da

profissão e da qualidade do serviço. É o órgão de representação nacional da atividade reconhecido pela Marinha, que lhe delegou algumas de suas competências: coordenar o Curso de Atualização para Práticos (ATPR) a cada cinco anos; homologar centros de operações (atalaias) e tripulações das lanchas de praticagem; e realizar inspeções e laudos para homologação das lanchas de praticagem.

Desde 1981, o Conapra é filiado à Associação Internacional de Práticos Marítimos (IMPA), voz da praticagem na IMO. Atualmente, ocupa uma das vice-presidências. Também integra, desde 2004, a delegação brasileira que atua na IMO, em Londres. Em âmbito regional, é um dos fundadores do Fórum Latino-Americano de Práticos (Flaprac). Para fins de divulgação da atividade, o Conapra é detentor da marca Praticagem do Brasil, registrada no Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI).

Diretoria:

Ricardo Augusto Leite Falcão (Diretor-Presidente)

Bruno Fonseca de Oliveira (Diretor Vice-Presidente)

Marcello Rodrigues Camarinha (Diretor)

Marcio Pessoa Fausto de Souza (Diretor)

Marcos Francisco Ferreira Martinelli (Diretor)



<https://www.praticagemdobrasil.org.br/>

Acompanhe a atividade no Instagram, Facebook, Twitter e YouTube

Queiroz Cavalcanti Advocacia, há mais de 20 anos construindo soluções inovadoras.

A equipe de especialistas que compõe o QCA reúne o melhor de dois mundos: a experiência de quem atua nos principais desafios de seus clientes e o dinamismo das mais inovadoras empresas da atualidade. Aliamos o conhecimento técnico sobre Direito e gestão à nossa habilidade para identificar as melhores soluções de cada caso.

Assumimos os problemas dos clientes para tranquilizá-los com resultados consistentes. Lidamos com necessidades de soluções jurídicas, mas também com histórias de vida. O QCA sabe que lida com problemas e necessidades que são particulares e, por isso, demandam soluções individualizadas e criativas. Dessa forma, estimula e investe na inovação de seus serviços, adotando novas tecnologias e plataformas que garantem agilidade com controle rígido de acesso aos dados.

Nossos valores são: tornar nossas as necessidades dos clientes, integridade, buscar a perfeição, desenvolver pessoas, gentileza e simplicidade e gestão com método.

Contamos com a confiança de nossos integrantes e clientes, o respeito do mercado e o reconhecimento dos especialistas que todos os anos avaliam o desempenho das empresas do setor. Desde 2005, somos destacados pela revista Análise Advocacia 500 entre os escritórios mais relevantes do País na área do Direito. Internacionalmente, temos o aval da certificadora britânica Chambers & Partners, que nos coloca em primeiro lugar na avaliação da categoria Dispute Resolution.

Nosso time, altamente capacitado, atua nos principais segmentos do mercado, incluindo as áreas marítimo, portuário, aduaneiro, infraestrutura, administrativo, ambiental, sustentabilidade, Compliance, contratos, fusão e aquisição, privacidade e proteção de dados, negócios internacionais, societário, trabalhista, tributário e contencioso.

A área de Marítimo, Portuário e Aduaneiro, além de atuar de forma interdisciplinar envolvendo outras áreas, conta com profissionais qualificados e conhecidos nacionalmente, sempre alinhando soluções estratégicas com conhecimento qualificado. A atuação da área envolve todo o aspecto do regulatório portuário e infraestrutura, incluindo benefícios fiscais, estudos e análises de risco. Da mesma forma, atuação na área de energia e navegação

aquaviária, incluindo vasta performance em acidentes e fatos da navegação, responsabilidade civil, poluição, remoção de destroços, perícias, auditorias, consultivo, contencioso entre outros.

NOSSOS SÓCIOS DA ÁREA SÃO:

Ingrid Zanella. Atuante na área de Direito Marítimo, Portuário, Regulatório, Infraestrutura, Ambiental e Aduaneiro, há quase 15 anos. Juíza suplente do Tribunal Marítimo, na vaga de especialista em Direito Marítimo (RJ). Doutora e mestre em Direito pela da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Possui cursos de Liability for Maritime Claims e Law of Marine Insurance, pela International Maritime Law Institute (Malta). Professora Adjunta de Direito Civil e Marítimo, na Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Vice-Presidente da OAB-PE. Presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB. Árbitra do Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima (CBAM), Rio de Janeiro. Autora dos livros: *Direito Constitucional Marítimo*. Curitiba – PR: Juruá Editora, 2011; *Direito Marítimo Sistematizado*. Curitiba – PR: Juruá Editora, 2017. Já foi agraciada com os seguintes títulos e medalhas: Oficial da Ordem do Mérito Naval (2014), Mulher Conectada com a Agenda 21, SEMAS (2013), Medalha do Mérito do Judiciário Ministro Djaci Falcão (2018), Amiga da Marinha (2019), Heroínas de Tejucupapo, OAB (2021), Láurea de agradecimento, Conselho Federal – OAB (2021), Medalha de Honra ao Mérito Juiz Aluiz Tenório de Brito, ESMape – TJPE (2021), Amiga da Capitania dos Portos (2022). Medalha do Mérito Eleitoral Frei Caneca, classe Comendador, Tribunal Eleitoral de Pernambuco (2022).

Igor Zanella Andrade Campos. Atuante na área de Direito Marítimo, Portuário, Trabalhista, Regulatório, Infraestrutura e Aduaneiro, há quase 15 anos. Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo (OAB/PE). Membro da Comissão de Direito Aduaneiro e Comércio Exterior (OAB/PE). Possui diversos cursos em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, Tributação do Comércio Exterior. Agraciado com a medalha Amigo da Capitania dos Portos. Coautor de livros e autos de diversos artigos acadêmicos.

Gabriel Cavalcanti de Abreu. Advogado atuante na área de Direito Marítimo, Portuário, Regulatório, Infraestrutura e Aduaneiro. Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), com período de mobilidade acadêmica na Universität Hamburg (Hamburg, Alemanha). Se-

cretário da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB/PE. Possui diversos cursos em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, Tributação do Comércio Exterior.

Rafael Oliveira Brotherhood. Advogado atuante na área de Direito Marítimo, Portuário, Regulatório, Infraestrutura, Internacional e Aduaneiro. Mestrando em Relações Internacionais pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa - Portugal (ISCSP). Membro da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB/PE.

Queiroz Cavalcanti Advocacia - QCA

Advocacia de Performance

<https://www.qca.adv.br>

Contato (81) 2101.5757



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). 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. Mestranda pela Universidade Católica de Brasília. Autora e organizadora da obra coletiva: *Ensaio de direito aduaneiro*.



Cláudio Gonçalves
OAB/SP 157.457

47 2125-1840 | 47 99104.4908
reisgoncalves.com.br

Rua Laguna, 242, Centro
Ed. Espaço Empresarial | Sala 302
CEP 88.301-460 | Itajaí - SC

DA TRADIÇÃO DE GRANDES NOMES DA ADVOCACIA NACIONAL SURGE UM NOVO CONCEITO DE SOCIEDADE DE ADVOGADOS

Em 2022 nasce o escritório, da união entre o Salomão, Kaiuca & Abrahão (SKA), há mais de 10 anos no mercado, por meio de Paulo César Salomão Filho, Bernardo Kaiuca, Eduardo Abrahão e Rodrigo Salomão, com Rodrigo Raposo, da Raposo Advogados, e Rodrigo Cotta, Luis Felipe Salomão Filho, Livia Sancio e time de advogados advindo de um tradicional escritório de advocacia.

Entre as suas áreas de atuação, destaca-se a prática de Direito Marítimo e Portuário, que conta com experientes advogados e engenheiros navais, além de correspondentes nos principais portos brasileiros e estrangeiros. Nosso time está preparado para atender a todo tipo de situação no setor marítimo e portuário, seja consultiva ou litigiosa, auxiliando *players* diversos, como armadores, terminais, estaleiros, afretadores, clubes de P&I, operadores portuários, prestadoras de serviço *offshore* e proprietários de carga.

Temos ampla experiência na resolução de disputas envolvendo navegação, carga, frete, sobre-estadia, avaria grossa e particular, arresto, hipotecas marítimas, operações portuárias e discussões envolvendo responsabilidade contratual e extracontratual.

Em nossa atuação consultiva e contratual, auxiliamos empresas na elaboração e revisão de contratos típicos da indústria, com grande experiência no consultivo e na emissão de opiniões legais a respeito da legislação marítima, portuária e do mar, incluindo convenções internacionais.

Também assessoramos nossos clientes no contencioso administrativo perante os mais diversos órgãos e agências, entre eles ANTAQ, Anvisa, Ibama, ANP e DPC, bem como em acidentes marítimos perante as autoridades competentes, com vasta experiência em processos junto ao Tribunal Marítimo e inquéritos perante as Capitânicas dos Portos. Nosso time atuou nos principais incidentes ambientais ocorridos no Brasil na última década, envolvendo, entre outros, poluição por derramamento de óleo e encalhe.

Como resultado de toda essa dedicação e compromisso, nesse curto espaço de tempo o Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Advogados já foi incluído entre os melhores escritórios brasileiros da área. Com menos de um ano, a prática de Direito Marítimo foi listada na área de *Shipping* pela pesquisa *Transactions & Deals 2023* da Leaders League Brasil, publicação referência no mercado jurídico nacional e internacional.

Com escritórios no Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília e Vitória, e uma atuação nacional e internacional, nosso escritório também soma *expertises* e atua em outros setores da economia, tais como *Commodities*, Imobiliário, Saúde, Energia, Eleitoral e Desportivo, garantindo uma atuação multidisciplinar extremamente eficiente, nas esferas regulatória, consultiva e contenciosa – judicial, arbitral e administrativa.

Acreditamos acima de tudo em parcerias em longo prazo e relações duradouras. Nossa missão é oferecer um serviço de excelência, personalizado e inovador, buscando ações que ultrapassem o convencional, desafiando o senso comum e que possibilitem soluções que agreguem valor aos negócios de nossos clientes.

CONHEÇA MELHOR NOSSOS SÓCIOS E ADVOGADOS ATUANTES NA ÁREA DE MARÍTIMO E PORTUÁRIO:

Livia Sancio

Livia Sancio é sócia do escritório e possui sólida experiência em resolução de disputas, com foco em contencioso, arbitragem e pré-litígio, além de ampla atuação na área consultiva e contratual e junto às agências reguladoras. Com LLM em Direito Marítimo pela Universidade de Southampton, Livia é membro da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/ES e da Comissão de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB, bem como da WISTA e da ABDM. Livia lecionou a disciplina de Direito Marítimo na graduação da FGV/RJ e atuou por 6 anos como secretária da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ, onde organizou a Cartilha de Direito Marítimo e Portuário da OAB/RJ. Contribuiu para várias publicações, tais como com o capítulo relacionado à jurisdição brasileira em *Shipping* do Chambers and Partners, com ampla atuação no setor *Offshore*. É reconhecida pelo *ranking* Best Lawyers em *Maritime Law* em 2020 e 2021, e listada na área de *Shipping* pela pesquisa *Transactions & Deals 2023* da Leaders League Brasil.

Luiz Felipe Salomão Filho

Luis Felipe é sócio do escritório e tem ampla experiência em litígios de alta complexidade. Além de advogado, é também formado em Engenharia Naval pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), possui MBA pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) em Gerenciamento

de Projetos e mestrado em Processo Civil pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Foi reconhecido na área de *Shipping* pela pesquisa *Transactions & Deals 2023* da Leaders League Brasil. Participou, durante 8 anos em nível gerencial, de projeto de construção de submarinos para a Marinha do Brasil. Participa de comissões para estudos constitucionais, civis e de recuperação judicial e é Procurador-Geral da OAB/RJ.

Rodrigo Cotta

Rodrigo Cotta é reconhecido por sua atuação em resolução de disputas complexas, arbitragens e consultivo, bem como em acidentes ou fato da navegação junto às Capitania dos Portos, Tribunal Marítimo e órgãos ambientais. Figuro na lista de advogados mais admirados da Análise 500 em 2020 e 2021, e *rising star* da The Legal 500 em 2021. Em 2023, foi reconhecido na área de *Shipping* pela pesquisa *Transactions & Deals 2023* da Leaders League Brasil. Atuou em casos de grande relevância nacional e internacional, já tendo sido citado em publicações como Valor Econômico e *The New York Times*. Formado em Direito pela UFRJ, possui especialização em Direito Marítimo pela UERJ, em arbitragem pela ESA-OAB/RJ, especialização internacional em arbitragem e M&A pela *Boston University* (BU/USA) e mestrando (LL.M) em *Transnational Commercial Practice* pelo CILS (*Center for International Legal Studies*, Áustria). Possui ainda MBA em Agrobusiness e Ambiental pela IBMEC.

Alice Moreira Studart da Fonseca

Alice Fonseca é advogada especializada em contencioso administrativo e judicial e consultoria estratégica, com forte atuação nos setores marítimo e aduaneiro e ampla experiência junto à Anvisa, à ANTAQ, às Capitania dos Portos e ao Tribunal Marítimo. Possui especialização em Direito Marítimo pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), pós-graduação em Responsabilidade Civil e Direito do Consumidor pela Universidade Estácio de Sá e LLM em Civil e Processo Civil pela FGV.

Luiz Henrique Miguel Pavan

Luiz Pavan é advogado com ampla atuação no setor público e privado, com mais de 15 anos de experiência na área jurídica, tendo ocupado vários cargos públicos efetivos e comissionados. Formado

em Direito e mestre em Direito Processual Civil pela Universidade Federal do Espírito Santo.

Marcela Melichar Suassuna

Marcela é advogada especializada em contencioso judicial e arbitragem, com ampla experiência em casos envolvendo infraestrutura, questões contratuais, responsabilidade civil e marítimo. É graduada em Direito pela UFRJ e cursou LL.M em International Business Regulation, Litigation and Arbitration pela NYU. É mestranda em Direito Processual pela UERJ. Foi recomendada na edição 2023 da The Legal 500 (Legalese), por sua atuação em litígios complexos na área de Dispute Resolution: Litigation. É membro da Comissão de Arbitragem da OAB/RJ.

Carolina Pela

Carolina Pela é advogada com experiência em contencioso, regulatório e administrativo, com atuação no setor marítimo. É pós-graduada em Direitos e Garantias Fundamentais pela Faesa/ES.

Daniela Santos Viana

Daniela Viana é advogada com experiência em contencioso, falência e recuperação de empresas, e atuação na área marítima. É pós-graduada em Direito Civil e Processual Civil e especialista em Direito Marítimo e em Falências e Recuperações de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Felipe Lacerda Martins

Felipe Martins é advogado com experiência em contencioso e consultivo, em áreas como mercado *offshore*, transporte marítimo e contratos. Possui experiência junto à Anvisa, à ANTAQ, aos órgãos ambientais, às Capitânicas dos Portos e ao Tribunal Marítimo. Formado em Direito pela UFRJ, é especializado em Direito Processual Civil pela PUC-Rio.

Georges G. Hajj

Georges Hajj é advogado com experiência em consultivo e contencioso cível, empresarial, marítimo e administrativo, com atuação

junto à Anvisa, à ANTAQ, às Capitânicas dos Portos e ao Tribunal Marítimo. Formado em Direito pela PUC-Rio e pós-graduado em Direito dos Contratos pela mesma universidade, foi também *Visiting Graduate Student* na *University of Florida – Fall 2017*. É membro do *Youngship Brasil*.

Giovanni Giuseppe Vital Chimenti

Giovanni Chimenti é advogado com experiência em contencioso cível, empresarial, marítimo e administrativo, com atuação em processos administrativos e judiciais. Formado em Direito e pós-graduado em Processo Civil pela PUC-Rio.

Luiza Coelho Gualberto

Luiza Gualberto é advogada com experiência em consultoria, contencioso e arbitragem em Direito Civil e Marítimo, com atuação junto à Anvisa, à ANTAQ, às Capitânicas dos Portos e ao Tribunal Marítimo. Luiza é Pós-Graduada em Direito Processual Civil pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro e Membro do Grupo de Estudos Processuais do Departamento de Direito da PUC-Rio.

Maria Carolina Moreira da Gama

Maria Carolina Gama é advogada com ênfase em contencioso cível e administrativo, com atuação em procedimentos administrativos. Formada em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

MunIQUE Mendes

MunIQUE Mendes atua na área de Contencioso e Arbitragem, com foco em arbitragem doméstica e internacional, contencioso cível e transnacional. Possui experiência em consultivo internacional e métodos alternativos de resolução de conflitos. Foi associada estrangeira do escritório alemão *BODENHEIMER* entre 2019 e 2022. No meio acadêmico é *assistant lecturer* na *Technische Hochschule Köln – TH Köln* (Alemanha) e *Hochschule Bonn-Rhein-Sieg – H-BRS* (Alemanha). Formada em Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro com LL.M. *International Dispute Resolution, Humboldt-Universität zu Berlin (HU)*.

Victoria Musso Ribeiro

Victoria é advogada com atuação em contencioso e consultivo nas áreas ambiental, cível e comercial. É formada em Direito pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES) e possui pós-graduação em *Compliance*, Lei Anticorrupção Empresarial e Controle da Administração Pública pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV).

Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Sociedade de Advogados

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

<https://br.linkedin.com/company/salomaoadvogados>

<https://www.instagram.com/salomaoadv.com.br/>



O Escritório Sammarco Advogados, fundado em 1969 pelo advogado maritimista Osvaldo Sammarco, é um escritório reconhecido e premiado internacionalmente pela sua tradição e excelência, tendo como seus pilares a ética, a transparência, o comprometimento e o respeito às causas e aos interesses dos clientes, sempre atentos ao futuro e à inovação nos diversos segmentos da nossa atuação.

Liderada pelo advogado Marcelo Sammarco, nossa equipe é composta por advogados, estagiários e colaboradores que emprestam ao escritório a capacidade de atendimento multidisciplinar nas áreas do Direito relacionadas a Transportes Marítimo, Aéreo, Rodoviário e Ferroviário, Direito Portuário, Direito Aduaneiro, Contencioso Estratégico, Regulatório, Mediação e Arbitragem.

A especialização da nossa equipe qualifica o atendimento aos nossos clientes, com atuação tanto no consultivo quanto no contencioso, análise e revisão de contratos, questões de natureza ambiental, indenizações, acidentes de navegação, acidentes com tripulantes e trabalhadores portuários, inquéritos, cobranças e recuperações e serviços correlatos à atividade logística.

Disponibilizamos aos clientes o serviço de *advocacy*, atuando junto aos Poderes Executivo e Legislativo para o acompanhamento da regulação setorial e dos processos legislativos, o monitoramento, a elaboração de estratégia, as relações institucionais e governamentais e a elaboração de posicionamentos por meio de pareceres e notas técnicas.

Com sede em Santos/SP, que abriga o maior porto da América Latina, o escritório atende em todas as capitais e portos brasileiros e Tribunal Marítimo, por meio de uma ampla rede de parceiros e correspondentes, tendo ainda uma filial em Brasília/DF para o atendimento das demandas relacionadas aos tribunais superiores e órgãos reguladores.

NOSSOS SÓCIOS:

Osvaldo Sammarco é sócio-fundador com mais de 50 anos de experiência, formado na Universidade Católica de Santos (Unisantos). Possui vasta experiência em Direito Marítimo, Internacional, Aéreo, Portuário e Arbitragem. Presidente da Associação dos Advogados de Santos/SP no biênio 1978/1979. Procurador da Prefeitura Municipal de Santos/SP no período de 1975 a 1995. Professor na cadeira de

Direito Marítimo da Universidade Metropolitana de Santos (Unimes) de 1996 a 2005. Professor convidado do Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Católica de Santos (Unisantos). Foi Vice-Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e Presidente da Seccional de São Paulo da ABDM. Membro do Grupo de Trabalho responsável pela elaboração da Emenda nº 56, que cria e institui o Livro *Do direito comercial marítimo* no Projeto do novo Código Comercial. Palestrante e autor de diversos artigos sobre Direito Marítimo publicados em livros e revistas no Brasil e no exterior. Reconhecimentos: *Chambers Global, Shipping* (2016, 2017, 2018, 2019).

Marcelo L. Sammarco é advogado com 18 anos de experiência, atuando nos Direitos Marítimo, Aéreo, Portuário e Aduaneiro. Mestre em Direitos Difusos e Coletivos na Universidade Metropolitana de Santos (Unimes). Possui experiência em responsabilidade civil no transporte de cargas, seguro de cargas, direito regulatório portuário e áreas correlatas. Desde 2013 preside a Comissão de Direito Marítimo da OAB/Santos. Árbitro do Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima (CBAM). Vice-Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e Presidente da Seccional de São Paulo da ABDM. Professor convidado do Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Católica de Santos (Unisantos) e da Universidade Santa Cecília (Unisanta). Conselheiro Nacional e Presidente do Conselho Sudeste, do Brasil Export. Autor de diversos artigos e palestras relacionados aos segmentos marítimo, portuário e regulatório. Sócio no escritório Sammarco Advogados.

Marcus Vinicius L. Sammarco é advogado com mais de 25 anos de experiência, formado pela Universidade Católica de Santos (Unisantos) e Mestrado em Direito pela Universidade Metropolitana de Santos (Unimes), com Curso de Pós-Graduação em Arbitragem pela Câmara de Comercio Internacional, OAB/SP e Fundação Arcadas. Sócio com forte atuação nos Direitos Marítimo e Internacional. Possui grande experiência em assuntos de P&I, incluindo cargo *claims* e acidentes de navegação. Professor de Direito Marítimo, Internacional e Introdução ao Estudo do Direito nas Universidades Metropolitana de Santos (Unimes) e Santa Cecília (Unisanta), com mais de 20 anos atuação. Professor convidado do Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Católica de Santos (Unisantos).

Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM). Vice-Presidente da Comissão de Direito Portuário da OAB/SP – Subseção de Santos/SP. Autor de diversos artigos e palestrante em Congressos e Seminários do segmento.



SAMMARCO
— ADVOGADOS —

| **50+**



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

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 reno-

- vável, 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;
 - Direito Tributário, atendendo seus clientes de modo personalizado, capaz de suprir a demanda de empresas atuantes no comércio internacional de cargas, pessoas físicas e pessoas jurídicas atreladas aos mais diversos ramos de atividades, de modo a buscar uma organização tributária racionalizada. Nesta toada, o escritório Tussi & Platchek presta serviços técnicos voltados ao consultivo e contencioso (administrativo e judicial) tributário, à elaboração de pareceres; consultas administrativas fiscais; recuperação de créditos; regimes especiais tributários e benefícios fiscais;
 - Administração Judicial, por meio de uma equipe especializada e multidisciplinar, em conformidade com a Lei 11.101/2005 e com a Lei 14.112/2020, coloca-se à disposição do Poder Judiciário para auxiliar, conduzir e fiscalizar processos de Recuperação Judicial e Falência.
 - Direito Eleitoral, trabalhando no assessoramento consultivo e contencioso, desde a elaboração de pareceres, análise de elegibilidade e inelegibilidade, propaganda eleitoral, impugnação e registro de candidatura, investigação judicial eleitoral, proposição ou defesa de impugnação de mandato eletivo e representações.

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.

O escritório Vilanova Advocacia, fundado pela ex-Conselheira do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Polyanna Vilanova, é uma *boutique* que conta com uma equipe altamente especializada em direito concorrencial, prestando assessoria de excelência em âmbito nacional e internacional.

Sediado em Brasília, o escritório oferece serviços jurídicos diferenciados, primando por soluções jurídicas inovadoras, aliando ética, técnica e transparência. Com nível de excelência acima dos padrões e permanente atualização, buscamos sempre decisões *taylor made*, capazes de gerar o devido valor aos nossos clientes. Esses são os pilares sobre os quais o escritório foi fundado, que surgiu da paixão pelo Direito Concorrencial e áreas correlatas.

Nossa sócia-fundadora, Polyanna Vilanova, possui mais de 20 anos de experiência, com atuação tanto na iniciativa privada quanto no serviço público, conjugando valores e estratégias que permitem o contingenciamento de riscos e a busca pelas melhores soluções. Graduada em Direito e Ciência Política, possui LLM em Direito Empresarial e especialização em Defesa da Concorrência e Direito Econômico, ambas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). É mestre em Direito Público pelo Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP) e doutoranda em Ciência Política pela Universidade de Lisboa. É árbitra do Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem (CBMA).

Polyanna Vilanova recebeu, em 2017, o prêmio “Euromoney Legal Media Group Americas Women Business Law Awards” na categoria “Best Litigator in Latin America” da “Leaders League”. Foi escolhida pela “Global Investigation Review (GIR)” como uma das 100 (cem) melhores advogadas do mundo na área de *compliance* e investigação no ano de 2015. Além disso, foi listada em 2022 pela Análise Advocacia como uma das advogadas mais admiradas do Brasil na área concorrencial e uma das profissionais mais admiradas do Distrito Federal.

O Vilanova Advocacia se consolidou como um dos melhores escritórios da área de Direito da Concorrência e já se tornou amplamente conhecido nacional e internacionalmente por estar envolvido em alguns dos casos mais relevantes e emblemáticos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica. O escritório foi ranqueado como “Firms to watch” em “Competition and Antitrust” e em “Public Law and Regulation” pelo “The Legal 500”. Ainda, foi listado como um dos escritórios mais admirados de 2022 pela Análise Advocacia.

A equipe do escritório é extremamente qualificada e conta com advogados que foram membros do Cade e que tiveram a oportunidade de atuar nas maiores bancas de advocacia do País, o que lhes permite oferecer aos

clientes uma consultoria personalizada e traçar estratégias acertadas, buscando sempre a melhor solução para os casos.

O escritório presta assessoria concorrencial a um amplo leque de empresas que atuam nos mais importantes setores da economia. Nossos clientes são empresas sediadas em todas as regiões do Brasil, bem como empresas internacionais com negócios no País, as quais abrangem uma ampla gama de setores, como portos, aviação, *shopping centers*, produtos de limpeza, construção civil, tecnologia, investimentos financeiros, saúde, têxtil, óleo e gás, logística, mobilidade urbana e infraestrutura.

Polyanna Vilanova

Sócia do Vilanova Advocacia. Possui mais de 20 anos de experiência tanto na iniciativa privada quanto pública, conjugando valores e estratégias que permitem o contingenciamento de riscos e melhores soluções. Graduada em Direito e Ciência Política, possui LLM em Direito Empresarial pela FGV, especialização em Defesa da Concorrência e Direito Econômico pela FGV, é mestre em Direito Público pelo IDP e doutoranda em Ciência Política pela Universidade de Lisboa. É árbitra do Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem (CBMA). Recebeu, em 2017, os prêmios “Euromoney Legal Media Group Americas Women Business Law Awards” na categoria “Best Litigator in Latin America” da “Leaders League”. Foi escolhida pela “Global Investigation Review (GIR)” como uma das 100 (cem) melhores advogadas do mundo na área de compliance e investigação no ano de 2015.

Edson Dias

Advogado. Especialista em Direito Econômico e Defesa da Concorrência pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e mestre em Direito Constitucional pela Universidade de Brasília (UnB). Foi Assessor Técnico e Coordenador na Superintendência-Geral do Cade, Chefe de Gabinete no Tribunal do Cade e Chefe de Assessoria Técnica na Presidência do Cade.

Isabel Jardim

Advogada. Especialista em Direito Econômico e Defesa da Concorrência pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), ex-assessora no Tribunal Administrativo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, onde também atuou como Coordenadora-substituta, Assistente e Assessora Técnica na Superintendência-Geral. Membro da Comissão de Concorrência do Instituto Brasileiro de Estudos de Concorrência, Consumo e Comércio Internacional (IBRAC) e da rede *Women In Antitrust* (WIA).

Matheus Carvalho

Advogado. Graduado pela Universidade Federal de Pernambuco (FDR/UFPE). Membro da Comissão de Estudos da Concorrência e Regulação Econômica (OAB/SP). Pesquisador no Grupo de Pesquisa em Direito Econômico e Concorrencial (GPEC/IDP) e no Núcleo de Estudos em Concorrência e Sociedade (NECSO/USP).

Ana Flávia Napoli

Advogada, graduada em direito pelo Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP), membra do grupo de pesquisa Cedis/IDP “Mercados digitais: desafios concorrenciais e regulatórios” e do grupo de pesquisa em Direito e Economia da UnB/IDP (Gede). Integrante da comissão de defesa da concorrência da OAB/DF. Membro da Comissão de Concorrência do Instituto Brasileiro de Estudos de Concorrência (IBRAC) e da rede *Women In Antitrust* (WIA).

Henrique Muniz

Advogado, graduado em direito pela Faculdade de Direito de Recife (UFPE), membro da Comissão de Jovens Arbitralistas do Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem (CJA/CBMA) e do Grupo de Estudos em Ação de Reparação de Danos Concorrenciais da UFPR.

Rubens Cantanhede

Advogado, graduado em direito pela Universidade de Brasília (FD/UnB), membro do Grupo de Estudo Constituição, Empresa e Mercado da UnB (Gecem/UnB). Foi estagiário no Tribunal Administrativo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Vilanova Advocacia – Informações

SHIS QL 18 Conjunto 06 Casa 19 – Lago Sul

CEP: 71.650-065

Telefone: +55 (61) 3032-9660

E-mail: contato@vilanovaadvocacia.com

<https://www.vilanovaadvocacia.com/>

<https://www.linkedin.com/company/vilanovaadvocacia/>

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 testemunháveis de bordo e regulação de avaria grossa) no Código de Processo Civil e

1 Disponível em: <http://www.albrae.com.br/>.

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.

_____. 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 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.

_____. *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.

_____. *A Resolução Normativa nº 18/2017 da ANTAQ e suas consequências ao mercado de shipping*. Mar em Movimento. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2018.

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 2022.

Neste ano de 2022 a Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário comemora o seu 11º aniversário dando continuidade ao desenvolvimento de projetos, promoção de pesquisas e treinamentos nas diversas áreas afetas a 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 nesses setores.

Fato marcante ocorrido no primeiro semestre foi a recondução dos membros do Conselho Editorial e dos Comitês Técnicos de Aduaneiro, Marítimo e Portuário, compostos por profissionais de renome no mercado e cuja altíssima competência técnica garante a seleção, a produção e a compilação do conteúdo mais extenso disponível para consulta no Brasil. Em julho, a equipe foi ainda ampliada, com a nomeação de novos membros. Confira aqui a lista completa e os currículos dos membros: <https://www.estudosmaritimos.com.br/corpo-editorial-e-comites-tecnicos-aduaneiro-maritimo-e-portuario/>.

Mantendo o padrão estabelecido em mais de uma década de trabalho técnico, foram selecionados temas da maior relevância nos Assuntos Especiais de cada edição:

Edição 66

O transporte de “carga viva” foi estudado por meio dos seguintes artigos: “A Exportação de Gado Vivo no Brasil e a Regra Constitucional da Vedação da Crueldade: um Estudo de Caso sobre o Navio MV NADA”, de autoria de Rafael Van Erven Ludolf e Stella Regina Reis da Costa; “A Obrigatoriedade do Seguro P&I para o Transporte de Carga Viva no Brasil”, de autoria de Helena Klautau; e “O Transporte de Carga Viva (Livestock Carrier) sob a Ótica da Autoridade Marítima Brasileira”, de autoria de Wellington Nogueira Camacho. Na jurisprudência, foi publicado acórdão exarado pelo Tribunal Marítimo relativo ao naufrágio do navio Haidar, no Porto de Vila do Conde, Barcarena/PA.

Edição 67

Nesta edição, a Revista abordou o atualíssimo tema das “concessões portuárias”. No primeiro artigo, Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra e Alexandre Moreira Lopes trataram da

“Desestatização da Codesa, Portos de Vitória e Barra do Riacho – Procedimento Licitatório às Mudanças no Cenário Portuário”. A seguir, no artigo intitulado “ANTAQ e Mediação de Conflitos: Transmutação dos Contratos de Arrendamento Sob o Viés Analítico da Desestatização do Porto de Santos”, Ana Beatriz Junot Longhin e Larissa Yuki Ichimura Gonçalves Barbosa abordaram a aplicação dos métodos consensuais de resolução dos conflitos provenientes do processo de desestatização do Porto de Santos, com ênfase na transmutação contratual.

Edição 68

A publicação de acórdão sobre “valoração aduaneira e *transfer price*”, pelo Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), motivou a escolha deste tema para a edição. No primeiro artigo, Thális Andrade apresentou estudo sobre o “Uso de Regras de Preços de Transferência na Valoração Aduaneira: a Desconsideração dos Métodos até a Apuração de Valores Fictícios”. Completou a doutrina especial artigo intitulado “Da Convergência entre os Institutos da Valoração Aduaneira e *Transfer Price*: Limites da Utilização em Desfavor aos Métodos Substitutivos”, da lavra de Josiane Zordan Battiston, Nadine Viaud Gattães e Caroline Previato Souza. Na seleção jurisprudencial, a edição trouxe um extrato do acórdão do Carf, Processo nº 11080.724128/2015-21, sobre valoração aduaneira e *transfer price*.

Edição 69

Esta edição apresentou um conteúdo inédito sobre a “Convenção de Atenas” e o transporte de passageiros. Nele, Camila Mendes Vianna Cardoso e Paulo Henrique Reis de Oliveira apresentaram estudo intitulado “Direito Marítimo Uniforme e o Transporte Internacional de Passageiros: a Convenção de Atenas e as Novas Perspectivas”. A seguir, “A Convenção de Atenas e o Ordenamento Jurídico Brasileiro” foi o tema abordado por Isabele Bonzoumet C. Salles. Compôs ainda o Assunto Especial o Parecer ABDM nº 001/2022 – Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas Relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por Via Marítima.

Edição 70

Neste Assunto Especial, fez-se um debate sobre o “serviço de segregação e entrega de contêineres (SSE)”, e os reflexos da publicação do Acórdão nº 1.448/2022 do Tribunal de Contas da União. Foram publicados os artigos de Marcelo L. Sammarco, Carolina Martinez Pula Dalto e Vívian Augusto R. de Carvalho, que buscaram esclarecer qual seria a natureza do SSE e o porquê de a sua cobrança ser considerada lícita, em que pese o posicionamento adotado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) por meio do Acórdão nº 1.448/2022; e, uma segunda doutrina, “A Torre de Babel Portuária: Reflexões sobre a (I)Licitude em Torno do THC2/SSE”, da lavra de Polyanna Vilanova e de Mathheus Carvalho. Compôs ainda o Assunto Especial o Acórdão nº 1.448/2022 do Tribunal de Contas da União e a Nota Técnica nº 17/2022/DEE/Cade.

Edição 71

“Revisão Aduaneira” foi tema de estudo nesta edição, cuja primeira doutrina foi subscrita por Rodrigo Mineiro Fernandes e Pedro Henrique Alves Mineiro. A segunda doutrina, intitulada “Procedimento Fiscal Aduaneiro e a Análise da (I)Legalidade da Revisão Aduaneira Após Conferência em todos os Canais de Parametrização”, foi subscrita por Anna Dolores Barros de Oliveira Sá Malta. Compôs ainda o Assunto Especial jurisprudência selecionada sobre a questão da revisão aduaneira, com um acórdão referência do Superior tribunal de Justiça.

Já, na doutrina da Parte Geral e da Seção Especial – cujo tema de submissão dos artigos é livre –, tivemos 26 artigos sobre matérias importantíssimas, tais como: BR do Mar, navios autônomos, responsabilidade civil objetiva da agência marítima e do armador por dano ambiental, trabalho portuário, vacinação, reforma tributária e investimentos de infraestrutura portuária, intermediação do OGM, atos administrativos aduaneiros automáticos, convênio ICMS, interposição fraudulenta e dolo específico, entre outros. Riquíssimo e diverso!

Em um ano em que todo o transporte marítimo internacional foi impactado pela guerra na Ucrânia e pelas dificuldades de operação no Mar

Negro, o Brasil teve que lidar com a dificuldade de obtenção de fertilizantes e movimentação logística de *comodities*. Atenta a esta realidade, a *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* publicou diversos estudos sobre a questão.

A parceria com o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil para publicação dos trabalhos das Comissões de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB entrou em seu segundo ano, agora com a publicação dos Anais do X Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB, ocorrido nos dias 27 e 28 de outubro de 2022, em Salvador, no Estado da Bahia.

Destacamos as palavras do Dr. José Alberto Simonetti, Presidente da OAB Nacional, no Prefácio desta obra, sobre a importância das compilações de doutrinas e agradecemos a confiança e o apoio do Conselho Federal da OAB e da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário por meio da sua Presidente, Ingrid Zanella Andrade Campos.

Mantém-se, assim, o objetivo máximo de difundir o conteúdo do evento através de uma obra aberta aos não assinantes, com a lista completa e atualizada de comissões especiais em funcionamento no País.

Continuamos navegando rumo a 2023, como um espaço aberto à colaboração de todos que desejam ver seus trabalhos publicados em uma Revista tradicional e com qualidade reconhecida.

Por fim, apresentamos o Índice 2022 da *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, onde você, leitor, poderá encontrar 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 IEM – Instituto de Estudos Marítimos

Selma Martins Hernandez

Diretora da SELDRAS Comunicações

ASSUNTO ESPECIAL**Carga Viva****DOCTRINAS**

1. A Exportação de Gado Vivo no Brasil e a Regra Constitucional da Vedação da Crueldade: um Estudo de Caso sobre o Navio MV NADA
Rafael Van Erven Ludolf e Stella Regina Reis da Costa66/9
2. A Obrigatoriedade do Seguro P&I para o Transporte de Carga Viva no Brasil
Helena Klautau 66/33
3. O Transporte de Carga Viva (*Livestock Carrier*) sob a Ótica da Autoridade Marítima Brasileira
Wellington Nogueira Camacho 66/47

JURISPRUDÊNCIA

1. Tribunal Marítimo 66/68

Convenção de Atenas**DOCTRINAS**

1. Direito Marítimo Uniforme e o Transporte Internacional de Passageiros: a Convenção de Atenas e as Novas Perspectivas
Camila Mendes Vianna Cardoso e Paulo Henrique Reis de Oliveira ..69/15
2. A Convenção de Atenas e o Ordenamento Jurídico Brasileiro
Isabele Bonzoumet C. Salles 69/30

PARECER

1. Parecer ABDM nº 001/2022 69/42

O Receio de Mudanças e as Concessões Portuárias**DOCTRINAS**

1. Desestatização da Codesa, Portos de Vitória e Barra do Riacho – Procedimento Licitatório às Mudanças no Cenário Portuário
Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra e Alexandre Moreira
Lopes 67/13

2. Antaq e Mediação de Conflitos: Transmutação dos Contratos de Arrendamento Sob o Viés Analítico da Desestatização do Porto de Santos
Ana Beatriz Junot Longhin e Larissa Yuki Ichimura Gonçalves
Barbosa 67/25

O Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE). Reflexos do Acórdão nº 1.448/2022 do Tribunal de Contas da União

DOCTRINAS

1. O Acórdão nº 1.448/2022 do Tribunal de Contas da União e a Segurança Jurídica na Regulação do Segmento Portuário Brasileiro
Marcelo L. Sammarco, Carolina Martinez Pula Daltoé e Vívian Augusto R. de Carvalho..... 70/15
2. A Torre de Babel Portuária: Reflexões sobre a (I)Licitude em Torno do THC2/SSE
Polyanna Vilanova e Matheus Carvalho 70/33

JURISPRUDÊNCIA

1. Acórdão na Íntegra (TCU) 70/54

RESENHA LEGISLATIVA

1. Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE
Nota Técnica nº 17/2022/DEE/CADE 70/83

Revisão Aduaneira

DOCTRINAS

1. Revisão Aduaneira
Rodrigo Mineiro Fernandes e Pedro Henrique Alves Mineiro 71/15
2. Procedimento Fiscal Aduaneiro e a Análise da (I)Legalidade da Revisão Aduaneira após Conferência em Todos os Canais de Parametrização
Anna Dolores Barros de Oliveira Sá Malta 71/40

JURISPRUDÊNCIA

1. Acórdão na Íntegra (STJ)..... 71/57
2. Ementário de Jurisprudência..... 71/67

Valoração Aduaneira e *Transfer Price***DOCTRINAS**

1. Uso de Regras de Preços de Transferência na Valoração Aduaneira: a Desconsideração dos Métodos até a Apuração de Valores Fictícios
Thális Andrade..... 68/9
2. Da Convergência entre os Institutos da Valoração Aduaneira e *Transfer Price*: Limites da Utilização em Desfavor aos Métodos Substitutivos
Josiane Zordan Battiston, Nadine Viaud Gattáes e
Caroline Previato Souza 68/29

ACÓRDÃO NA ÍNTEGRA

1. Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – Processo nº 11080.724128/2015-21 68/46

PARTE GERAL**Doutrinas**

1. A Alocação de Risco nos Regimes de Importação e Seu Impacto nas Infrações Aduaneiras
Carlos Augusto Daniel Neto..... 67/60
2. Aplicação da Pena de Perdimento por Infração Imputada Como “Exportação Clandestina”
Analice Castor de Mattos 66/106
3. A Regulamentação do Artigo 14 da Lei nº 14.301/2022 (“BR do Mar”) e a Determinação dos Conceitos de “Embarcação Efetivamente Operante” e “Pertencente a um Mesmo Grupo Econômico”
Marcel Nicolau Stivaletti e Paula Maria Franco..... 68/91
4. A Responsabilidade Civil Objetiva da Agência Marítima e do Armador por Dano Ambiental: Estudo de Caso
Raziel Hain Calvet de Magalhães..... 69/51
5. Classificação de Mercadorias: Estudo de Caso
Daniela Floriano 68/121
6. Da Cumulação de Penas Suportada pelo Importador Ostensivo na Prática da Interposição Fraudulenta de Terceiro na Importação
Francisco Christovão..... 69/71

7. Discussões sobre a Contratação de Trabalhador Portuário sem Intermediação do OGMO
Nilton Gomes de Mattos Neto, Rafael Bispo de Filippis, Amanda Costa Magno Lins, Thatiane Campello Moitrel Tarouquela e Ana Clara Mendonça do Nascimento..... 69/95
8. Importação de Serviços e a Tributação pelo PIS, pela Cofins e pelo ISS
Anselmo Zilet Abreu 68/101
9. Navios Autônomos de Superfície e os Primeiros Passos para sua Regulação
Elisa Frias Villela 71/80
10. Notas Introdutórias aos Atos Administrativos Aduaneiros Automáticos
Raquel Segalla Reis e Rosaldo Trevisan..... 71/97
11. O Seguro e a BR do Mar: Regulamentar Ou Não? Não É Essa a Questão!
Darcio José da Mota..... 70/86
12. Os Desafios da Obrigatoriedade da Vacinação para os Trabalhadores Que Atuam nas Atividades Portuárias
Silvana Alves..... 66/122
13. Os Impactos da Reforma Tributária nos Investimentos de Infraestrutura Portuária
Tatiana Scaranello Carreira 70/95
14. Repetro e os Aspectos Controvertidos do Convênio ICMS nº 220/2019
Flávia Holanda Gaeta..... 67/37
15. Responsabilidade em Manobras com Dois Ou Mais Práticos: Jurisprudência em Construção no Tribunal Marítimo
Matusalém Gonçalves Pimenta e Lucas Sarmento Pimenta 70/106
16. Sobre-estadia – A Natureza Jurídica da *Demurrage*
Paula Maria Franco 67/77

Jurisprudência Judicial

ACÓRDÃOS NA ÍNTEGRA

1. Tribunal Marítimo 66/132, 67/85, 68/140, 69/108, 70/126, 71/120
2. Tribunal Regional Federal da 1ª Região..... 66/138, 67/90, 68/148, 69/114, 70/130, 71/132

| | |
|---|--|
| 3. Tribunal Regional Federal da 2ª Região..... | 66/142, 67/99, 68/152,69/132, 70/136, 71/141 |
| 4. Tribunal Regional Federal da 3ª Região | 66/149, 67/107, 68/155,69/153, 70/147, 71/148 |
| 5. Tribunal Regional Federal da 4ª Região..... | 66/156, 67/122, 68/161,69/160, 70/155, 71/155 |
| 6. Tribunal Regional Federal da 5ª Região..... | 66/163, 67/128, 68/170,69/165, 70/162, 71/160 |

EMENTÁRIO

| | |
|-------------------------------------|--|
| 1. Ementário de Jurisprudência..... | 66/172, 67/133, 68/181,69/172, 70/167, 71/169 |
|-------------------------------------|--|

SEÇÃO ESPECIAL

Acontece

| | |
|---|--------|
| 1. A Guerra da Ucrânia e as Perspectivas para a Importação de Fertilizantes pelo Brasil Pós-Pandemia: Economia de Mercado <i>versus</i> Soberania Nacional Gustavo Henrique Pôrto de Carvalho..... | 67/238 |
| 2. Os Impactos da Guerra Rússia-Ucrânia no Brasil e no Comércio Exterior Fernando Pieri Leonardo e Mariana Silva Bastos de Sena | 67/233 |

Com a Palavra, o Procurador

| | |
|---|--------|
| 1. As Assimetrias Regulatórias do Setor Portuário: Arrendamentos Portuários e Terminais de Uso Privado Renata Cristina Vasconcelos Pacheco | 69/225 |
|---|--------|

Direito em Debate

| | |
|---|--------|
| 1. Súmula Carf nº 185 – Agentes Marítimos – Breve Análise e Outras Considerações Marcelo Machado Ene | 67/181 |
|---|--------|

Doutrina Estrangeira

| | |
|---|--------|
| 1. Maritime Shipping Disputes: the Case for Cabotage and Regional Dispute Resolution Hubs Cesar Pereira C.Arb Fciarb e Rafael Wallbach Schwind Fciarb..... | 70/225 |
|---|--------|

Em Poucas Palavras

1. Comércio Internacional e Obrigações Ambientais: o Novo SGP Norte-Americano
Welber Barral..... 66/231
2. Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia no Comércio Internacional Marítimo
Luis Claudio Furtado Faria, Vitor Chavantes Godoy da Costa e Mariana Rodrigues da Costa..... 71/228
3. Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia – II: Breves Reflexões sobre Caso Fortuito, Força Maior ou Onerosidade Excessiva
Marcello Portes da Silveira Lobo, Luis Claudio Furtado Faria, Vitor Chavantes Godoy da Costa, Ana Carolina de Oliveira Mendes e Mariana Rodrigues da Costa..... 71/234

Estudos Jurídicos

1. As Modalidades de Interposição Fraudulenta na Importação e o Dolo Específico Como Elemento Essencial
José Fernandes do Nascimento..... 67/211

Parecer

1. Parecer Referencial nº 00021/2021/Conjur-Minfra/CGU/AGU – Prorrogação e Atualização de Cláusulas de Convênio de Delegação
..... 68/243

Informativo do Tribunal Marítimo 66/235, 67/243

1. Sessão Solene em Comemoração aos 88 Anos do Tribunal Marítimo e Transmissão do Cargo de Presidente 70/242
2. Sessão Solene em Comemoração aos 88 Anos do Tribunal Marítimo e Transmissão do Cargo de Presidente 71/238
3. Tribunal Marítimo Entrega Prêmio “Salvaguarda da Vida Humana no Mar” a Ribeirinho em Penedo (AL)..... 68/256
4. Tribunal Marítimo – Resolução nº 50/2020 68/258
5. *Workshop* de Direito Marítimo do Tribunal Marítimo
BR do Mar e os 40 Anos da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar 69/244

A

AÇÃO DE CONHECIMENTO

- Tributário e processual civil. Ação de conhecimento. Contribuição do Sebrae de intervenção no domínio econômico. Constitucionalidade. Rejeitado o pedido: verba honorária de acordo com o valor da causa (TRF 1ª R.) 66/4635, 138

AÇÃO DE PROCEDIMENTO COMUM

- Tributário. Ação de procedimento comum. Aduaneiro. Multa. Agente marítimo (TRF 4ª R.) 67/4704, 122

ACIDENTE DE NAVIO

- Acidente de navio – derramamento de nafta no mar – dano ambiental – comprovação – danos materiais e morais coletivos – *in re ipsa* – indenização – cabimento..... 71/4984, 169

ACIDENTE FLUVIAL

- Acidente fluvial – abalroamento entre embarcações – vítima fatal – culpa exclusiva da vítima 66/4640, 172

ADMINISTRATIVO

- Administrativo – Ação de conhecimento – Ausência de comprovação da origem de recursos utilizados e da disponibilidade financeira em operação de comércio exterior – Interposição fraudulenta caracterizada – Dano ao erário – Ilícito fiscal – Pena de perdimento das mercadorias importadas (TRF 1ª R.) 71/4979, 132
- Administrativo. Constitucional. Processual civil. Pedido de inscrição no registro geral de atividade de pesca (rgp). Demora injustificada na decisão. Princípios constitucionais da eficiência e da razoável duração do processo. Multa diária. Honorários. Princípio da causalidade (TRF 1ª R.) 69/4833, 114

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL

- Administrativo e processual civil. Auto de infração pena de multa. Impugnação por terceiro. Ilegitimidade ativa. Infração art. 23, VIII, do Decreto nº 2.596/98. Lei nº 9.537/97. Desmembramento de comboio. Suspensão do certificado de habilitação ao comandante do comboio. Ausência de notificação pessoal da atuação. Nulidade do processo administrativo (TRF 3ª R.) 69/4835, 153

ADMISSÃO TEMPORÁRIA

- Admissão temporária – pedidos de prorrogação – reexportação – compromisso – descumprimento – Portaria RFB nº 543/2020 – prazos administrativos – suspensão – caso concreto – inaplicabilidade 71/4985, 169

ADUANEIRO

- Aduaneiro – ação anulatória de débito fiscal – subfaturamento – pena de perdimento – afastamento – fraude – não comprovação – indenização – comprovação do prejuízo – ausência 68/4773, 181
- Aduaneiro – auto de infração – informações – erro – multa – proporcionalidade – ofensa – caráter confiscatório – alegações – improcedência 69/4838, 172
- Aduaneiro – fatura próforma ideologicamente falsa – pena de perdimento – incabível – retenção indevida – armazenagem e a sobreestadia de contêiner – ressarcimento 69/4839, 173
- Aduaneiro – penalidade – cassação – registro de despachante aduaneiro – previsão legal – tipicidade – indeferimento de produção de prova – cabimento – cerceamento de defesa não configurado – apelação – desprovimento 68/4774, 182
- Aduaneiro – reclassificação tributária – diferença de tributação – exigência de recolhimento ou caução para desembaraço aduaneiro – possibilidade..... 68/4775, 184
- Aduaneiro – rotulagem do produto – erro material – possibilidade de correção – razoabilidade e proporcionalidade da medida – agravo de instrumento provido..... 68/4776, 185
- Aduaneiro – subfaturamento – pena de perdimento – afastamento – fraude – não comprovação – indenização – lucros cessantes e despesas – prejuízo – ausência de comprovação 67/4706, 133

AFRETAMENTO

- Afretamento de embarcação – contrato operacional – interpretação de cláusulas, que não encontram amparo nos termos do contrato – sentença de improcedência – manutenção .. 71/4986, 170
- Afretamento por tempo – carga – perda parcial – fretador – responsabilidade – regressiva de ressarcimento – cláusula de eleição de foro – aplicação – impossibilidade..... 71/4987, 170

AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO

- Afretamento de embarcação – paralisação dos serviços – controvérsia – risco iminente – tempo abusivo – direito à prova – cerceamento – análise técnica – necessidade 70/4905, 167

AFRETTAMENTO MARÍTIMO

- Afretamento marítimo – resilição unilateral – perdas e danos – valores mensais – execução de título extrajudicial – possibilidade – decisão final no juízo arbitral – necessidade – embargos à execução – suspensão..... 70/4906, 167

AFRMM

- AFRMM – alargamento da base de cálculo – não ocorrência – art. 5º, da Lei nº 10.893/2004 – constitucionalidade das normas – presunção 68/4777, 186
- AFRMM – base de cálculo – capatazia – inclusão – legalidade – Lei nº 10.893/2004 – demais verbas – pedido genérico – art. 322 do CPC – ferimento 69/4840, 173
- AFRMM – *drawback* – fato gerador – desembaraço aduaneiro – lançamento tributário – decadência – inoocorrência 69/4841, 175
- AFRMM – EC 33/2001 – art. 149, § 2º, III, a, da CF – art. 5º, da Lei nº 10.893/2004 – GATT – princípio do tratamento do nacional – violação – inoocorrência – Decreto nº 9.326/2018 70/4907, 168
- AFRMM – isenção – Lei nº 10.893/2004 – *drawback*-modalidade isenção – Lei nº 12.350/2010 – impossibilidade..... 69/4842, 175
- AFRMM – isenção – suspensão total do pagamento – admissão temporária – Repetro – Lei nº 10.893/2004 – Convenção de Istambul – termo de responsabilidade – parcial provimento 68/4778, 187
- AFRMM – legalidade e constitucionalidade – jurisprudência consolidada – afronta a convenções internacionais – inoocorrência – encarecimento indevido da mercadoria – falta de prova – desprovimento 66/4641, 172
- AFRMM – legitimidade da cobrança – referibilidade indireta – GATT – violação ao princípio do tratamento nacional – inoocorrência 71/4988, 171

AGÊNCIA MARÍTIMA

- Agência marítima – ação declaratória – inexistência de dívida 66/4642, 175

AGENCIAMENTO MARÍTIMO

- Agenciamento marítimo – contribuinte – intimação – edital – possibilidade – ISSQN – incidência – precedente STJ – recurso – desprovimento 69/4843, 177

AGENTE DE CARGAS

- Agente de cargas – terminal *handling charge* – pagamento – prestação de contas ao importador – possibilidade 71/4989, 172

AGENTE MARÍTIMO

- Agente marítimo – ação monitoria – dívidas do armador – responsabilidade solidária – inexistência – omissão – inoocorrência – improviamento 67/4707, 133
- Agente marítimo – auto de infração – legalidade – aplicação dos arts. 37, § 1º, e 107, V, e, Decreto-Lei nº 37/1966 – apelação – desprovimento 70/4908, 168
- Agente marítimo – mandatário do armador – responsabilidade perante terceiros – taxa de utilização do berço de carga – impossibilidade 69/4844, 177
- Agente marítimo – responsabilidade – afastamento – execução fiscal – ilegitimidade passiva – avaria em boia causada pelo armador do navio – execução – extinção..... 69/4845, 178

AGENTE PORTUÁRIO

- Agente portuário – carga abandonada pela consignatária – validade da cobrança – decurso do prazo – dívida – exigibilidade..... 66/4643, 177

**ALEXANDRE MOREIRA LOPES E BEATRIZ GIRALDEZ
ESQUIVEL GALLOTTI BESERRA E**

- Desestatização da Codesa, Portos de Vitória e Barra do Riacho – Procedimento Licitatório às Mudanças no Cenário Portuário67/13

ALOCAÇÃO DE RISCOS

- A Alocação de Risco nos Regimes de Importação e Seu Impacto nas Infrações Aduaneiras (Carlos Augusto Daniel Neto)67/60

ALTERAÇÃO DO ÍNDICE DE REAJUSTE

- Processual civil. Administrativo. Agravo de instrumento. Contrato administrativo. Alteração do índice de reajuste. Desequilíbrio econômico-financeiro. Não comprovação (Trf 5ª r.) 68/4772, 170

**AMANDA COSTA MAGNO LINS, NILTON GOMES DE
MATTOS NETO, RAFAEL BISPO DE FILIPPIS, THATIANE
CAMPELLO MOUTREL TAROUQUELA E ANA CLARA
MENDONÇA DO NASCIMENTO**

- Discussões sobre a Contratação de Trabalhador Portuário sem Intermediação do OGM O69/95

**ANA BEATRIZ JUNOT LONGHIN E LARISSA YUKI
ICHIMURA GONÇALVES BARBOSA**

- Antaq e Mediação de Conflitos: Transmutação dos Contratos de Arrendamento Sob o Viés Analítico da Desestatização do Porto de Santos67/25

- ANA CAROLINA DE OLIVEIRA MENDES, MARIANA RODRIGUES DA COSTA, MARCELLO PORTES DA SILVEIRA LOBO, LUIS CLAUDIO FURTADO FARIA E VITOR CHAVANTES GODOY DA COSTA**
- Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia – II: Breves Reflexões sobre Caso Fortuito, Força Maior ou Onerosidade Excessiva71/234
- ANA CLARA MENDONÇA DO NASCIMENTO, THATIANE CAMPELO MOITREL TAROUQUELA, AMANDA COSTA MAGNO LINS, NILTON GOMES DE MATTOS NETO E RAFAEL BISPO DE FILIPPIS**
- Discussões sobre a Contratação de Trabalhador Portuário sem Intermediação do OGMO69/95
- ANALICE CASTOR DE MATTOS**
- Aplicação da Pena de Perdimento por Infração Imputada Como “Exportação Clandestina” ...66/106
- ANNA DOLORES BARROS DE OLIVEIRA SÁ MALTA**
- Procedimento Fiscal Aduaneiro e a Análise da (I)Legalidade da Revisão Aduaneira após Conferência em todos os Canais de Parametrização71/40
- ANSELMO ZILET ABREU**
- Importação de Serviços e a Tributação pelo PIS, pela Cofins e pelo ISS68/101
- ANTAQ**
- Antaq – auto de infração – agente atuador – competência – apelação – desprovemento 69/4846, 178
 - Antaq – auto de infração administrativa – alegação de nulidade – exercício de atividade não autorizada – alegação de nulidade da certidão de dívida ativa apresentada – inoccorrência 66/4644, 178
 - Antaq – auto de infração administrativa – multa administrativa – desconstituição – falta de hipótese de incidência – apelação – desprovemento 70/4909, 170
 - Antaq – cobrança da *demurrage* – regulação – omissão – ausência – motivação da opção regulatória – fragilidades – iniciativa da agência em aperfeiçoar a regulação – procedência parcial 67/4708, 134
 - Antaq – multa – particular administrado – Sindicúcar – ausência da necessária licitação – omissão da administração – ilegalidade 68/4779, 189
 - Antaq – prestação de serviço – movimentação de mercadorias na área portuária procedimento administrativo – pedido de efeito suspensivo – plausibilidade 71/4990, 173
 - Antaq – processo administrativo – competência normativa e sancionatória – auto de infração – cessão indevida de bem da União – multa – motivação 71/4991, 174
 - Antaq – processo administrativo contencioso – competência normativa e sancionatória – auto de infração – treinamento de mão de obra com vínculo empregatício – art. 10, XXIV, da Resolução Antaq nº 858/2007 66/4645, 179
 - Antaq – processo administrativo contencioso – competência normativa e sancionatória – auto de infração – treinamento de mão de obra com vínculo empregatício – fornecimento de informações – Resolução Antaq nº 858/2007 – EC 45/2004 – competência 69/4847, 179
 - Antaq – utilização da infraestrutura – acesso aquaviário – tarifa portuária 66/4646, 180
 - Antaq – utilização de equipamentos de propriedade do operador portuário por outros operadores – arts. 6º e 11 da Resolução Normativa nº 03/2015 da Antaq – ofensa à livre iniciativa e à livre concorrência 70/4910, 170
- APPA**
- APPA – infração administrativa – multa – ANTT – embarcadora ou transportadora de mercadorias – caracterização – impossibilidade – art. 257 do CTB – auto de infração – nulidade 67/4709, 135
 - APPA – obras de dragagem do canal da galheta – pescador artesanal – ação de indenização por danos materiais – produção da prova em juízo – possibilidade – sentença – cassação 70/4911, 171
- ÁREA PORTUÁRIA**
- Área portuária – ação de reintegração de posse – mera detenção – posse – indenização por benfeitorias – ausência – desapropriação – recurso desprovemento 66/4647, 181
 - Área portuária – arrendamento – licitação – ausência – direito de participação da parte contratante – apelação – desprovemento.. 68/4780, 190
 - Área portuária – contrato de arrendamento – prorrogação – direito subjetivo do contratado – inexistência 69/4848, 179
 - Área portuária – garantia da acessibilidade e funcionamento – rodovias federais – desobstrução – manifestações pacíficas – interesse de agir – ausência – legalidade – presunção – sentença – manutenção 70/4912, 171
 - Área portuária – reintegração de posse – empresa pública – prerrogativas processuais – Fazenda Pública – aplicabilidade – concessão especial – moradia – inaplicabilidade 69/4849, 181

ARMAZENAGEM EM TERMINAL PORTUÁRIO

- Armazenagem em terminal portuário – taxa DTA Hub – reconvenção – pedido principal – improcedência – pedido reconvenicional – procedência 70/4913, 172

ARMAZENAGEM PORTUÁRIA

- Armazenagem portuária – monitoramento e plugagem reefer – cobrança – realização de perícia 66/4648, 181

ARRENDAMENTO PORTUÁRIO

- Arrendamento portuário – obrigações financeiras – inadimplemento – patrimônio – indícios de desfazimento – exequibilidade da sentença arbitral – rejeição – recebimento de respostas às oitivas 66/4649, 182
- Arrendamento portuário – procedimento administrativo – litisconsortes – revisão contratual – bases econômico-financeiras 66/4650, 182

ARTIGOS DE SALVATAGEM

- Artigos de salvatagem – DPC – homologação – questionamento – concorrência desleal – não verificação 68/4781, 191

ASSIMETRIAS REGULATÓRIAS

- As Assimetrias Regulatórias do Setor Portuário: Arrendamentos Portuários e Terminais de Uso Privado (Renata Cristina Vasconcelos Pacheco) 69/225

ATIVIDADE PESQUEIRA

- Atividade pesqueira – óleo *diesel* – ICMS – subsídio – inconsistências cadastrais – SISRGP – SSADP – necessidade do contraditório e cognição exauriente 66/4651, 182

AUTO DE INFRAÇÃO

- Auto de infração – Antaq – ocupação irregular – atos administrativos – presunção de legitimidade e legalidade 68/4782, 191
- Auto de infração – ausência de provas – vício formal – incorrência – interposição fraudulenta – origem, disponibilidade e transferência dos recursos – comprovação – presunção – ônus da prova – sujeito passivo 69/4850, 182
- Auto de infração – informações – prestação intempestiva – prescrição intercorrente – não ocorrência – multa – aplicação – legitimidade – denúncia espontânea – inaplicabilidade 70/4914, 173

- Direito administrativo. Auto de infração. Ibama. Responsabilidade do agente marítimo pelo lixo doméstico oriundo da Inglaterra e aportado em Santos/sp. Inexistência. Sentença mantida. Honorários recursais (Trf 3º r.) 68/4770, 155

AUTORIDADE

- Autoridade aduaneira – multa – ação de cobrança – improcedência – demanda regressiva relativamente 66/4652, 183
- Autoridade portuária – acordo homologado judicialmente – não cumprimento obrigação solidária – dano ambiental *in re ipsa* – agravo de instrumento – desprovimento 66/4653, 183
- Autoridade portuária – inscrições de ocupação – substituição – cessões de uso em condições especiais – art. 6º da Portaria nº 7.145/2018 – concessão da área disponível localizada fora dos limites do porto organizado – impossibilidade 66/4654, 184
- Autoridade portuária – responsabilidade objetiva – risco da atividade – acidente – motocicleta – resíduos transportados em direção ao porto ou provenientes dele 66/4655, 187

AVARIAS DE MÁQUINAS

- Avarias de máquinas – caso fortuito – poluição ao meio ambiente marinho – ausência – arquivamento 70/4915, 176

B**BEATRIZ GIRALDEZ ESQUEVEL GALLOTTI BESERRA E ALEXANDRE MOREIRA LOPES**

- Desestatização da Codesa, Portos de Vitória e Barra do Riacho – Procedimento Licitatório às Mudanças no Cenário Portuário 67/13

“BR DO MAR”

- A Regulamentação do Artigo 14 da Lei nº 14.301/2022 (“BR do Mar”) e a Determinação dos Conceitos de “Embarcação Efetivamente Operante” e “Pertencente a um Mesmo Grupo Econômico” (Marcel Nicolau Stivaletti e Paula Maria Franco) 68/91

BR DO MAR E OS 40 ANOS DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR

- *Workshop* de Direito Marítimo do Tribunal Marítimo – BR do Mar e os 40 Anos da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar 69/244

C

CABOTAGEM

- Cabotagem – navegação interior – apoio portuário e marítimo – embarcação estrangeira – afretamento – prestação de contas..... 68/4783, 192

CADE

- Cade – infração à ordem econômica – Lei nº 12.529/2011 – operadores portuários – contribuição compulsória para pré-qualificação e ingresso na atividade – valor exorbitante – livre concorrência – restrição injustificada – multa 69/4851, 183

CAMILA MENDES VIANNA CARDOSO E PAULO HENRIQUE REIS DE OLIVEIRA

- Direito Marítimo Uniforme e o Transporte Internacional de Passageiros: a Convenção de Atenas e as Novas Perspectivas69/15

CANAL DA GALHETA

- Canal da Galheta – dragagem – danos ambientais – dano – nexos de causalidade – comprovação prévia – desnecessidade..... 71/4992, 175

CAPATAZIA

- Capatazia – Tema nº 1014/STJ – inclusão – valor aduaneiro – base de cálculo – Imposto de Importação (IPI) – PIS-Importação – Cofins-Importação – despesas com frete – seguro internacional 71/4993, 176
- Capatazia – valor aduaneiro – apuração dos tributos – inclusão – legalidade – recursos repetitivos (Tema 1.014) do STJ – rediscussão – modulação – impossibilidade – recurso – desprovemento 70/4916, 176

CARGA VIVA

- A Exportação de Gado Vivo no Brasil e a Regra Constitucional da Vedação da Crueldade: um Estudo de Caso sobre o Navio MV NADA (Rafael Van Erven Ludolf e Stella Regina Reis da Costa)66/9
- A Obrigatoriedade do Seguro P&I para o Transporte de Carga Viva no Brasil (Helena Klautau)66/33
- Navio Mercante (N/M). Má estivação da carga e naufrágio, sem vítimas, porém houve a perda da carga (4.965 cabeças de gado), avarias em onze estacas, quatro defensas e interdição do píer 302 do porto de Vila do Conde, Barcarena, PA, além de poluição hídrica pelo vazamento de aproximadamente 357m³ de óleo

combustível, óleo lubrificante e resíduo oleoso, e pela contaminação das águas devido a decomposição dos animais mortos. Embarque de carga e/ou consumíveis acima do autorizado. Condenação (TM)66/4633, 68

- O Transporte de Carga Viva (Livestock Carrier) sob a Ótica da Autoridade Marítima Brasileira (Wellington Nogueira Camacho)66/47

CARLOS AUGUSTO DANIEL NETO

- A Alocação de Risco nos Regimes de Importação e Seu Impacto nas Infrações Aduaneiras...67/60

CAROLINA MARTINEZ PULA DALTOÉ, MARCELO L. SAMMARCO E VIVIAN AUGUSTO R. DE CARVALHO

- O Acórdão nº 1.448/2022 do Tribunal de Contas da União e a Segurança Jurídica na Regulação do Segmento Portuário Brasileiro.....70/15

CAROLINE PREVIATO SOUZA, JOSIANE ZORDAN BATTISTON E NADINE VIAUD GATTÁES

- Da Convergência entre os Institutos da Valoração Aduaneira e *Transfer Price*: Limites da Utilização em Desfavor aos Métodos Substitutivos68/29

CDRJ

- CDRJ – Cais da Gamboa – ampliação e modernização – sobrepreços – falhas no projeto básico – constatação – edital – descumprimento – republicação 69/4852, 185
- CDRJ – levantamentos batimétricos – pregão eletrônico – inabilitação indevida – revogação da cautelar – continuidade – permissão excepcional 69/4853, 185

CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE AFRETAMENTO

- Certificado de Autorização de Afretamento (CAA) – Certificado de Liberação de Embarcação (CLE) – obtenção e eventual renovação – dever contratual 71/4994, 179

CESAR PEREIRA C.ARB FCIARB E RAFAEL WALLBACH SCHWIND FCIARB

- Maritime Shipping Disputes: the Case for Cabotage and Regional Dispute Resolution Hubs.70/225

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

- Classificação de Mercadorias: Estudo de Caso (Daniela Floriano).....68/121

CLANDESTINOS

- Clandestinos – mercante estrangeiro – ingresso em porto estrangeiro – controle de entrada

de pessoas estranhas a bordo – verificação de presença de clandestinos – falha – ISPS-Code 69/4854, 186

CNPJ

- CNPJ – inaptidão – recursos vinculados às operações de comércio exterior – ausência de comprovação da integralização do capital social da empresa – IN RFB 748/2007 e IN RFB 228/2002 – teoria dos motivos determinantes – violação – inocorrência 68/4784, 194

CODERN

- Codern – terminal salineiro – desembarque de sal – impedimento – vedação – incompetência relativa 69/4855, 186

CODESA

- Codesa – contrato de arrendamento portuário – prorrogação ilegal – improbidade administrativa – caracterização 71/4995, 180
- Codesa – desestatização – alienação da totalidade das ações de titularidade da União – modelo institucional regulatório e das viabilidades técnica e econômico-financeira – manifestação do Ministério Público – determinações – recomendações – ciências .. 67/4710, 136

CODESP

- Codesp – prestação de contas – irregularidade das contas dos responsáveis – pretensão punitiva do TCU – prescrição – contas regulares – quitação plena – ciência 70/4917, 177

COMEMORAÇÃO AOS 88 ANOS DO TRIBUNAL MARÍTIMO

- Sessão Solene em Comemoração aos 88 Anos do Tribunal Marítimo e Transmissão do Cargo de Presidente 70/242

COMEMORAÇÃO AOS 88 ANOS DO TRIBUNAL MARÍTIMO

- Sessão Solene em Comemoração aos 88 Anos do Tribunal Marítimo e Transmissão do Cargo de Presidente 71/244

COMÉRCIO

- Comércio Internacional e Obrigações Ambientais: o Novo SGP Norte-Americano (Welber Barral) 66/231

COMPANHIA DOCAS

- Companhia Docas – transformação em empresa pública – responsabilidade civil contra-

tual – prescrição decenal – contrato operacional – descumprimento 66/4656, 188

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA

- Companhia Docas de Imbituba – aposentadoria – ação de complementação – relação pura de trabalho – incompetência absoluta – preclusão – ausência – conflito negativo suscitado perante o STJ 70/4918, 177

COMPLEXO PORTUÁRIO

- Complexo portuário – enquadramento – Terminal Estadual de Uso Misto – União – Antaq – análise dos requisitos para a reclassificação de outorga de serviço portuário – competência 68/4785, 195

CONCESSIONÁRIAS

- Concessionárias de serviço público – reexame da alegação de imunidade recíproca – ino-
corrência 67/4711, 137

CONDUTOR DE MÁQUINAS

- Condutor de máquinas – atividades inerentes – certame – inaptidão – âmbito da discricionariedade do contratante 66/4657, 190

CONFLITO NEGATIVO DE COMPETÊNCIA

- Processual penal. Conflito negativo de competência. Declaração de importação ideologicamente falsa. Competência. Sede da empresa que determinou a inserção dos dados falsos, objetivando ocultar o real importador das mercadorias (Trf 4ª r.) 68/4771, 161

CONHECIMENTO DE EMBARQUE

- Conhecimento de embarque – transportadora – exigência – exibição da via original – abusividade 67/4712, 137

CONTÊINER

- Contêiner – apreensão – agente de carga – legitimidade ativa – mercadorias abandonadas – desunitização – unidade de carga – liberação – apelação – provimento 70/4919, 178
- Contêiner – desova e devolução – importador final – valor da armazenagem – pagamento – corresponsabilidade – caução – possibilidade 70/4920, 181
- Contêiner – devolução – impossibilidade – sobre-estadia – despachantes aduaneiros – responsabilidade solidária – ino-
corrência – Acórdão nº 535-Antaq 70/4921, 181

CONTRAESTADIA

- Contraestadia (*detention*) – ré – embarcadora e despachante aduaneira – indenização – procedência – desconto dos dias relativos ao *free time* – impossibilidade..... 70/4922, 182

CONTRATO DE AFRETAMENTO

- Contrato de afretamento – embarcações estrangeiras – rescisão antecipada – Certificado de Autorização de Afretamento (CAA) – cancelamento – pagamento das diárias – cabimento – ressarcimento do combustível e das tarifas de atracação – afastamento 68/4786, 196
- Contrato de arrendamento – Cais Mauá – revitalização – competência – Justiça Federal – teoria da asserção – condições da ação – patrimônio nacional – anulação da sentença – retorno à origem para regular processamento de ação 68/4787, 197

CONTRATO DE AFRETAMENTO MARÍTIMO

- Contrato de afretamento marítimo – inadimplimento – art. 2.035, parágrafo único do CC – afastamento – prazo *in albis* – obrigação subjacente – multa – imposição – arts. 408 e 411 do CC – aplicabilidade 70/4923, 182

CONTRATOS DE ARRENDAMENTO

- Contrato de arrendamento – prorrogação – denúncia – estudos para fundamentar as tarifas e as cestas de serviços previstas – ausência 66/4658, 191
- Contratos de arrendamento – prorrogação e adensamento – interesse público – não demonstração – fixação do valor provisório do arrendamento – desvantagem 70/4924, 183
- Contrato de arrendamento portuário – alteração – indícios de irregularidades – princípios da vinculação ao edital e da isonomia entre os licitantes – potencial violação – decisão cautelar – agravo – provimento – revogação da medida 67/4713, 138
- Declaração de importação – diferença apurada – recolhimento – constitucionalidade – manifestação de inconformidade oposta – auto de infração – lavratura – imposição legal... 66/4659, 191

CONTRIBUIÇÕES DESTINADAS A TERCEIROS

- Contribuições destinadas a terceiros – conformidade entre o acórdão recorrido e as teses vinculantes fixadas pelo STF (Temas 325 e 495) – agravo regimental – improvido.. 68/4788, 199

CONVENÇÃO DE ATENAS

- A Convenção de Atenas e o Ordenamento Jurídico Brasileiro (Isabele Bonzoumet C. Salles)69/30
- Direito Marítimo Uniforme e o Transporte Internacional de Passageiros: a Convenção de Atenas e as Novas Perspectivas (Camila Mendes Vianna Cardoso e Paulo Henrique Reis de Oliveira)69/15
- Parecer ABDM nº 001/202269/42

CUMULAÇÃO DE PENAS

- Da Cumulação de Penas Suportada pelo Importador Ostensivo na Prática da Interposição Fraudulenta de Terceiro na Importação (Francisco Christovão)69/71

CRUZEIRO

- Cruzeiro – cais e praia – infraestrutura turística – permissão e compromisso de uso – “no show” – indenização – improcedência 68/4789, 200

CRUZEIRO MARÍTIMO

- Cruzeiro marítimo – origem e destino em posto estrangeiro – regime aduaneiro – bens e serviços – águas nacionais – tributação – incidência – embargos de declaração – vícios – inexistência 70/4925, 183

D**DÁCRIO JOSÉ DA MOTA**

- O Seguro e a BR do Mar: Regulamentar Ou Não? Não É Essa a Questão!70/86

DANIELA FLORIANO

- Classificação de Mercadorias: Estudo de Caso68/121

DANO AMBIENTAL

- Dano ambiental – ação civil pública – terrenos da marinha – ocupação irregular – aterramentos – construção – legitimidade passiva – responsabilidade solidária 68/4790, 200

DÉBITO FISCAL

- Débito fiscal – declaratória de inexistência – reclassificação da mercadoria – revisão de lançamento – erro de direito – impossibilidade 68/4791, 203

- Débito fiscal – importação – real adquirente – ocultação – interposição fraudulenta – CNPJ – inaptidão – possibilidade 68/4792, 205

DECLARAÇÕES DE IMPORTAÇÃO

- Declarações de importação – falsidade ideológica – encomenda – provável adiantamento de valores – possibilidade – *novatio legis in mellius* – conduta – atipicidade – absolvição 67/4714, 138

DEMURRAGE

- *Demurrage* – consignatária – termo de compromisso – legitimidade ativa e passiva incontestada 71/4996, 184
- *Demurrage* – contêineres – atraso na devolução – adesão ao contrato – valores devidos 68/4793, 207

DENÚNCIA ESPONTÂNEA

- Denúncia espontânea – Consulta Cosit de 04.02.2016 – recurso – desprovemento 71/4997, 185

DERRAMAMENTO DE ÓLEO

- Derramamento de óleo – dano ambiental – prejuízo à atividade pesqueira e marisqueira – responsabilidade civil – comprovação – ausência 71/4998, 186
- Derramamento de óleo – pescadores profissionais artesanais – auxílio emergencial pecuniário – Medida Provisória nº 908/2019 – relações jurídicas – não regulamentação – ato praticado nesse intervalo – inocorrência 69/4856, 190

DESCAMINHO

- Descaminho – veículo – apreensão – pena de perdimento – restituição – pedido – destinação – sentença – necessidade 67/4715, 139

DESEMBARAÇO ADUANEIRO

- Desembaraço aduaneiro – abandono da mercadoria – caracterização – impossibilidade – administração tributária – morosidade – boa-fé do contribuinte – demonstração 71/4999, 187
- Desembaraço aduaneiro – demora – movimento grevista dos auditores federais – discussão aduaneira – conflito de competência negativo – juízo suscitado – competência 69/4857, 193
- Desembaraço aduaneiro – IN SRF 680/2006 – excesso de prazo – administração – eficiência 67/4716, 144

- Desembaraço aduaneiro – jogos de videogame – art. 81, *caput*, do Decreto nº 6.759/2009 – incidência 66/4660, 192

- Desembaraço aduaneiro – liberação de mercadoria – cumprimento das exigências alfandegárias – prestação de garantia – ausência – impossibilidade 69/4858, 193

- Desembaraço aduaneiro – pena de perdimento – etiquetamento – informação falsa de origem do produto – característica essencial – adulteração 70/4926, 188

- Desembaraço aduaneiro – procedimento especial – indícios de interposição fraudulenta de terceiro – retenção das mercadorias até a conclusão do procedimento – legalidade 67/4717, 144

- Desembaraço aduaneiro – procedimento especial – interposição fraudulenta de terceiro – pena de perdimento – procedimento fiscal – legalidade 67/4718, 145

- Desembaraço aduaneiro – reclassificação da mercadoria – pagamento complementar de tributos – exigência – retenção – impossibilidade – Súmula nº 323 do STF – Tema 1.042 – repercussão geral – não aplicação da tese 68/4794, 208

- Desembaraço aduaneiro – vinculação ao pagamento de tributo e multa – repercussão geral – retenção de mercadoria – possibilidade 68/4795, 209

DESASTRO IRREGULAR

- Ação civil pública – Ambiental – Desastro irregular – Dano ambiental demonstrado – Dever de indenizar configurado – Parcial procedência ao pedido – Parcial provimento à remessa oficial (TRF 3ª R.) 66/4637, 149

DESPACHANTE ADUANEIRO

- Despachante aduaneiro – aplicação de penalidades – suspensão – cassação do registro – legalidade – apelação – desprovemento 66/4661, 193

DESPACHO ADUANEIRO

- Despacho aduaneiro – prosseguimento – liberação de mercadorias – Regulamento Aduaneiro – conflito de competência – TRF 4ª Região 67/4719, 149
- Despacho aduaneiro – vinculação – diferença tributária – recolhimento – Tema STF nº 1042 69/4859, 195

DESPACHO DE IMPORTAÇÃO

- Despacho de importação – início – ausência – decurso do prazo – art. 642 do Decreto

- nº 6.759/2009 – não comunicação – art. 647 do Decreto nº 6.759/2009 e art. 31 do Decreto-Lei nº 1.455/1976 – sentença – manutenção 69/4860, 196
- Despacho de importação – valoração aduaneira – subfaturamento – retenção da mercadoria – cabimento 68/4796, 213
- DESUNITIZAÇÃO**
- Desunitização – contêiner – restituição – indenização – *demurrage* – manutenção de estrutura adequada para o depósito e guarda das mercadorias apreendidas – responsabilidade 67/4720, 149
 - Desunitização – recinto alfandegado – negativa do terminal de cargas – *demurrage* – responsabilidade da União – inexistência 69/4861, 196
- DESUNITIZAÇÃO DE CONTÊINER**
- Remessa necessária. Direito administrativo. Transporte de mercadoria. Desunitização de contêiner. Abandono de carga. Improvimento (TRF 2ª R.) 66/4636, 142
- DIREITO ADMINISTRATIVO**
- Direito administrativo – Apelação cível – Contrato administrativo – Bens móveis/equipamentos adquiridos com recursos da marinha – Empresa em recuperação judicial – Impenhorabilidade de bens públicos – Indisponibilidade do interesse público – Bens públicos não podem integrar acervo patrimonial de empresa em recuperação judicial – Honorários de sucumbência devidos – Resistência – Princípio da sucumbência – Sentença mantida – Apelação improvida (TRF 2ª R.) 70/4901, 136
- DIREITO ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL**
- Direito administrativo e processual civil. Mandado de segurança: existência de prova pré-constituída. Preliminar rejeitada. Não conhecimento de parte das apelações por falta de interesse recursal. Proposta inicial em desacordo com o termo de referência: violação aos princípios da vinculação ao instrumento convocatório e da isonomia/impessoalidade. Apelações improvidas, na parte conhecida (TRF 3ª R.) 67/4703, 107
- DISCUSSÕES SOBRE A CONTRATAÇÃO DE TRABALHADOR**
- Discussões sobre a Contratação de Trabalhador Portuário sem Intermediação do OGMO (Nilton Gomes de Mattos Neto, Rafael Bispo de Filippis, Amanda Costa Magno Lins, Thatiane Campello Moitreil Tarouquela e Ana Clara Mendonça do Nascimento) 69/95
- DMI**
- DMI – duplicata mercantil por indicação – taxa de sobreestadia de *container* – cobrança indevida – emissão de duplicata – impossibilidade – im procedência 67/4721, 150
- DRAWBACK**
- *Drawback* isenção – ato concessório – insumos equivalentes – processo de industrialização do produto exportado – cumprimento – auto de infração – tributos sobre operações desoneradas – lançamento – ilegitimidade 66/4662, 195
 - *Drawback* – embarcação – modalidade isenção – simulação – decadência – prescrição – multa de ofício – caráter confiscatório – ausência – art. 116, parágrafo único do CTN – inscrição no REB – impedimento – multa – inexistência 70/4927, 188
 - *Drawback* – reclassificação fiscal – auto de infração – nulidade – ino corrência – multa de ofício – legalidade – não- confisco – limite de 100% da obrigação principal – Selic – constitucionalidade e legalidade – depósito judicial. 71/5000, 189
 - *Drawback*-suspensão – pedido de moratória – pandemia do coronavírus – ausência de previsão legal – ordem denegada – apelação – improvimento 71/5001, 190
- DRAWBACK SUSPENSÃO**
- *Drawback* suspensão – condições – descumprimento – tributos devidos – prescrição – multa – lançamento e cobrança – preservação – ato de fiscalização – legalidade 70/4928, 189
 - *Drawback*-suspensão – decadência – termo inicial – art. 390, I, do Decreto nº 6.759/2009 e art. 173, I, do CTN – descumprimento 69/4862, 196
 - *Drawback*-suspensão – natureza – isenção sob condição resolutória – lançamento tributário – impossibilidade – decadência – não verificação – multa de ofício – inafastabilidade 69/4863, 197
- E**
- ELISA FRIAS VILLELA**
- Navios Autônomos de Superfície e os Primeiros Passos para sua Regulação 71/80
- EMBARCAÇÃO**
- Embarcação – derrame de óleo – responsabilidade civil do poluidor – valoração do dano – desproporcionalidade 69/4864, 197

- Embarcação – resíduos sólidos – raspagem de casco – Lei nº 12.305/2010 – multa – fixação – gravidade do fato 68/4797, 214
- Embarcação em alto mar – transporte da droga – sofisticação – *habeas corpus* – denegada a ordem 71/5002, 190
- Embarcações – condições estruturais – transporte aquaviário de bens e pessoas – adequação, qualidade, eficiência e segurança – análise – ação civil pública – título executivo judicial 68/4798, 214
- Embarcações – construção e manutenção – exportadora – equiparação – anterioridade nonagesimal – repetição do indébito 66/4663, 196
- Embarcações pesqueiras – características – alterações significativas – autorização de pesca – novo pedido – licença anterior – renovação tácita – impossibilidade – apelo – desprovisionamento 68/4799, 215

EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS

- Embarcações pesqueiras – subvenção econômica – óleo *diesel* – administração pública – omissão 69/4865, 198

EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL

- Embargos à execução fiscal – Ibama – Multa administrativa – Ausência de nexo de causalidade – Responsabilidade administrativa ambiental subjetiva – Sentença reformada (TRF 3ª R.) 71/4981, 148

ENCALHE

- Encalhe – erro de navegação – condenação – representação – procedência 71/5003, 192

ESTIVADOR

- Estivador – frio – aposentadoria – aposentadoria especial – conversão – falta de tempo mínimo – direito à revisão – correção monetária – Temas 810/STF e 905/STJ 66/4664, 198
- Estivador – previdenciário – tempo de serviço especial – averbação – ruído – frio – reconhecimento – Tema 998/STJ – aposentadoria especial ou por tempo de contribuição – honorários advocatícios – tutela específica 67/4722, 150

ESTUÁRIO

- Estuário – poluição atmosférica – dano ou potencial dano à saúde humana – comprovação – ausência – nexo de causalidade – debilidade – avaliação da substância – ausência 71/5004, 192

EXECUÇÃO FISCAL

- Execução fiscal – tarifa portuária – natureza – preço público – crédito não-tributário – nulidade do título – precedentes do STJ... 71/5005, 197

EXPORTAÇÃO

- Exportação – produtos de madeira – Ibama – multa – emissão do “DOF” – ausência – responsabilidade 66/4665, 198

F

FATO DA NAVEGAÇÃO

- Fato da navegação – queda a bordo de estivador – medidas preventivas e de segurança – arquivamento 69/4866, 198

FERNANDO PIERI LEONARDO E MARIANA SILVA BASTOS DE SENA

- Os Impactos da Guerra Rússia-Ucrânia no Brasil e no Comércio Exterior 67/233

FERRY BOAT

- *Ferry boat* – transporte intermunicipal de veículos e passageiros – leis estaduais – gratuidade do serviço – desequilíbrio econômico-financeiro – alegação – direito líquido e certo – demonstração de lesão – ausência – *writ* – extinção 68/4800, 215

FISCALIZAÇÃO

- Fiscalização – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – Mapa – peso do produto – esfera de competência exclusiva – Inmetro – invasão 67/4723, 151

FLÁVIA HOLANDA GAETA

- Repetro e os Aspectos Controvertidos do Convênio ICMS nº 220/2019 67/37

FRANCISCO CHRISTOVÃO

- Da Cumulação de Penas Suportada pelo Importador Ostensivo na Prática da Interposição Fraudulenta de Terceiro na Importação 69/71

G

GUERRA DA UCRAÍNA

- A Guerra da Ucrânia e as Perspectivas para a Importação de Fertilizantes pelo Brasil Pós-

- Pandemia: Economia de Mercado versus Soberania Nacional (Gustavo Henrique Pôrto de Carvalho).....67/238
- Os Impactos da Guerra Rússia-Ucrânia no Brasil e no Comércio Exterior (Fernando Pieri Leonardo e Mariana Silva Bastos de Sena)67/233
- GUERRA ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA**
- Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia no Comércio Internacional Marítimo (Luis Claudio Furtado Faria, Vitor Chavantes Godoy da Costa e Mariana Rodrigues da Costa)71/228
 - Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia – II: Breves Reflexões sobre Caso Fortuito, Força Maior ou Onerosidade Excessiva (Marcello Portes da Silveira Lobo, Luis Claudio Furtado Faria, Vitor Chavantes Godoy da Costa, Ana Carolina de Oliveira Mendes e Mariana Rodrigues da Costa)71/234
- GUSTAVO HENRIQUE PÔRTO DE CARVALHO**
- A Guerra da Ucrânia e as Perspectivas para a Importação de Fertilizantes pelo Brasil Pós-Pandemia: Economia de Mercado versus Soberania Nacional.....67/238
- H**
- HELENA KLAUTAU**
- A Obrigatoriedade do Seguro P&I para o Transporte de Carga Viva no Brasil66/33
- I**
- ICMS**
- ICMS – anulação de débito fiscal – Programa Especial de Parcelamento (PEP) – validade – AIMM – anulação – inadmissibilidade – CDA – nulidade – inoccorrência..... 70/4929, 190
 - ICMS – contrato de afretamento – crédito tributário – exigibilidade – suspensão .. 66/4666, 199
 - ICMS – contrato de afretamento – embarcação – não incidência – locação – circulação do bem – inoccorrência..... 66/4667, 200
 - ICMS – desembaraço aduaneiro – produtos hospitalares – inexcigibilidade 69/4867, 199
 - ICMS – despacho aduaneiro – recolhimento – exigência – reimportação – conserto, reparo ou troca – exportação temporária – fato gerador – inoccorrência – circulação a título oneroso – ausência – hipótese de não incidência – recurso – desprovimento..... 70/4930, 190
 - ICMS – Estado do Espírito Santo – CDA – protesto – ilegalidade e inconstitucionalidade 66/4668, 201
 - ICMS – farinha de trigo – cesta básica – base de cálculo reduzida – GATT – similar importado – benefício fiscal – extensão – tratamento tributário isonômico – Súmulas nºs 575 do STF e 20 do STJ – créditos – compensação 70/4931, 190
 - ICMS – importação – mercadoria indispensável – mercadoria similar produzida no Estado – inexistência – diferimento – desembaraço aduaneiro – apreensão – recolhimento do imposto – exigência – ilegalidade..... 70/4932, 191
 - ICMS – importação – regime aduaneiro de admissão temporária – não incidência – arrendamento mercantil internacional – recurso voluntário – desprovimento 70/4933, 192
 - ICMS – imunidade tributária – entidade sem fins lucrativos – desembaraço aduaneiro sem o recolhimento do respectivo tributo – benefícios da assistência judiciária – pretensão recursal – impossibilidade 70/4934, 192
 - ICMS-Importação – frutas frescas – país signatário do GATT – isenção – aplicação extensiva – cabimento – tratamento tributário isonômico – concessão – Súmulas nºs 575 do STF e 20 do STJ 71/5006, 197
 - ICMS – importação – não pagamento – atuação – nulidade – diferimento – Decreto nº 36.450/2004 – regime especial de trânsito aduaneiro 71/5007, 198
 - ICMS – incidência – entrada de bens importados – imunidade – entidade – natureza filantrópica – finalidades essenciais – necessidade 66/4669, 201
 - ICMS – não recolhimento – débito fiscal – anulação – auto de infração – importação – obrigação tributária – destinatário legal – provimento 69/4868, 199
 - ICMS – Senai – desembaraço aduaneiro sem exigência de ICMS – imunidade tributária – reconhecimento..... 71/5008, 199
 - ICMS-Importação – não contribuinte – Tema de Repercussão Geral nº 1.094 – recurso extraordinário – juízo de retratação 71/5009, 199
- ICMS (DIFAL)**
- ICMS (Difal) – indébito tributário – restituição – mérito dos atos administrativos – apreciação judicial – vedação..... 69/4869, 200

ILHA DE BARNABÉ

- Ilha de Barnabé – obras e serviços – atraso – inadimplemento da contratada – rescisão contratual – adoção das medidas administrativas – inexecução contratual – controvérsia – indícios de irregularidades – ausência..... 66/4670, 202

ILÍCITO FISCAL

- Ilícito fiscal – transporte de mercadoria – prova de regular importação – ausência – perdimento – multa ao transportador – aplicação 66/4671, 203

IMPACTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA

- Os Impactos da Reforma Tributária nos Investimentos de Infraestrutura Portuária (Tatiana Scaranello Carreira)70/95

IMPORTAÇÃO

- Importação – benefício – acordo internacional – descabimento – favores fiscais – princípio da estrita legalidade – direito líquido e certo – ausência 67/4724, 152
- Importação – classificação fiscal – exame pericial – apuração – matéria preliminar rejeitada – recursos e remessa oficial – desprovisionamento 67/4725, 153
- Importação – classificação fiscal – blocos de zircônia – produto odontológico – Zirkom – recurso – provimento..... 66/4672, 204
- Importação – desembaraço aduaneiro – documentação falsa – não comprovação – bens importados – subfaturamento – pena de perdimento – descabimento – recurso parcialmente provido..... 69/4870, 201
- Importação – falsa declaração de conteúdo – retenção – liberação parcial – recurso parcialmente provido. 66/4673, 205
- Importação – interposição fraudulenta de terceiros – pena de perdimento – multa – conversão – penalidade – aplicável apenas ao importador oculto..... 67/4726, 153
- Importação – máquinas e equipamentos industriais – ativo permanente – ICMS – diferimento – possibilidade..... 70/4935, 193
- Importação – matéria-prima – reexportação – beneficiamento – autoridade portuária – encaminhamento da declaração retificadora – recusa – juros de mora – exigência – exames laboratoriais para definição do preço – mora – inexistência 67/4727, 154
- Importação – material oftálmico – Cebas – vencimento – utilização do material – pessoas carentes – não comprovação – imunidade –

arts. 150, VI, c, e 195, § 7º, da CF – requisito – não cumprimento – concessão – impossibilidade 70/4936, 193

- Importação – regime aduaneiro especial – admissão temporária – hipótese de isenção – liberação das mercadorias sem o recolhimento do ICMS – pretensão – Cadin – inscrição – benefícios fiscais – fruição – impedimento – legalidade 70/4937, 195
- Importação – regime de trânsito – transportadora – extravio na origem – ingresso físico – não comprovação – CDAs anuladas – vícios inexistentes – rejeição 70/4938, 196
- Importação – Siscomex – ausência de habilitação – interposição fraudulenta de terceiros – mercadoria – pena de perdimento 67/4728, 155
- Importação irregular – caracterização – garrafas de vinho – itens de comissária – não comprovação – pena de perdimento – possibilidade 70/4939, 197
- Importação por conta e ordem – interposição fraudulenta de terceiros – cerceamento de defesa – pena de perdimento convertida no valor aduaneiro – pena de multa – impossibilidade – subfaturamento qualificado – valoração aduaneira 71/5010, 200

IMPORTAÇÃO DE MEDICAMENTO

- Importação de medicamento – tratamento de doença grave – indicio de simulação – apuração de ilegalidade – independência do desembaraço aduaneiro – direitos fundamentais à saúde e à vida – prevalência 68/4801, 216

IMPORTAÇÃO DE MERCADORIAS

- Importação de mercadorias – multa – Lei nº 6.759/2009 – mercadoria enviada sem a nota fiscal pelo vendedor – má-fé do importador – ausência – imposto de importação – pagamento regular – multa – exclusão – lançamento – anulação..... 68/4802, 217

IMPORTAÇÃO DE SERVIÇOS

- Importação de Serviços e a Tributação pelo PIS, pela Cofins e pelo ISS (Anselmo Zilet Abreu)68/101

IMPOSTO SOBRE IMPORTAÇÃO

- Imposto sobre importação – retenção de mercadoria – manifestação de inconformidade – pendência de julgamento – exigibilidade – suspensão..... 70/4940, 199

IMPRUDÊNCIA

- Lancha Motor. Fato da navegação. Queda na água. Vítima fatal. Imprudência do condutor. Aplicação da 2ª parte do art. 143 da LOTM e Resolução nº 50/2020. Arquivamento (TM) 66/4634, 132

IMUNIDADE TRIBUTÁRIA

- Imunidade tributária – art. 150, VI, “c”, da Constituição Federal – ICMS – importação de bens – finalidade essencial – contribuinte de direito – sentença – manutenção 71/5011, 200

INCÊNDIO

- Navio Mercante (N/M). Incêndio. Instalações elétricas dentro da cabine da guarnição em estado precário. Negligência para com a manutenção evidenciada pela prova dos autos. Embarcação que transporta centenas de passageiros. Recomendação à Capitania dos Portos para verificar a atuação das empresas certificadoras diante do fato de a embarcação estar certificada ainda que suas instalações elétricas estivessem em estado precário. Condenação (TM) 67/4700, 85

INFORMATIVO DO TRIBUNAL MARÍTIMO

- Tribunal Marítimo Entrega Prêmio “Salvaguarda da Vida Humana no Mar” a Ribeirinho em Penedo (AL) 68/256
- Tribunal Marítimo – Resolução nº 50/2020 .. 68/258

INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA

- Infração administrativa – multa – lavratura do termo da inscrição em DAU com valor a menor – correção – possibilidade – recurso – provimento 68/4803, 217

INFRAÇÃO ADUANEIRA

- Infração aduaneira – descaminho – veículo transportador – pena de perdimento – proporcionalidade 68/4804, 218

INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

- Instalações portuárias – autorização – contrato – inadimplência de coligada – impossibilidade de celebrar ou prorrogar contrato – condição – dispensa – impossibilidade 67/4729, 156

INTERPOSIÇÃO FRAUDULENTA

- Interposição fraudulenta – importação – falsidade ideológica – real adquirente – materialidade e autoria delitivas – comprovação – dolo configurado – apelação – desprovimento .. 67/4730, 157

INTERPOSIÇÃO FRAUDULENTA

- Interposição fraudulenta – dívida ativa da União – débitos – inscrição – responsabilidade solidária – CARF – desprovimento 68/4805, 218

IPI

- IPI – arrendamento operacional – mandato de segurança – depósito integral de valores – desistência – homologação – levantamento parcial dos depósitos – possibilidade 67/4731, 158
- IPI – classificação – operações de revenda – saldo credor – multa de ofício – não confisco – taxa Selic – sentença – nulidade 70/4941, 201
- IPI – importação – usina termelétrica – ilha de energia – alíquota – desembaraço aduaneiro – compensação 66/4674, 207
- Levantamentos batimétricos periódicos – acessos aquaviários – CDRJ – concessão da cautelar – inabilitação – ausência de convocação para manifestação prévia à desclassificação 67/4732, 159

IPTU

- IPTU – empresa privada arrendatária de imóvel – Temas nºs 385/STF e 437/STF – incidência – agravo interno – improvemento 71/5012, 201
- IPTU – Porto de Santos – empresa arrendatária privada – exploração de atividade – Temas 385 e 437 do STF – revisão – impossibilidade – dissídio prejudicado 69/4871, 203

ISABELE BONZOUET C. SALLES

- A Convenção de Atenas e o Ordenamento Jurídico Brasileiro 69/30

ISSQN

- ISSQN – afretamento de embarcação – apelação – ação declaratória – inexistência de obrigação tributária – imposto – não incidência 69/4872, 204
- ISSQN – art. 1.022 do CPC – violação – ausência – exportação – Regime Especial Brasileiro (REB) – equiparação 66/4675, 207
- ISSQN – atividades geradoras de THC2 – relação jurídico-tributária – inexistência .. 69/4873, 204
- ISSQN – serviço de agenciamento marítimo – base de cálculo – valores repassados a terceiros – não incluso 70/4942, 201
- Liberação de mercadorias – manifesto de carga – ausência – regularização – pena de perdimento – desproporcionalidade – reexame e recurso – desprovimento 66/4676, 209

J

JOSÉ FERNANDES DO NASCIMENTO

- As Modalidades de Interposição Fraudulenta na Importação e o Dolo Específico Como Elemento Essencial.....67/211

JOSIANE ZORDAN BATTISTON, NADINE VIAUD GATTÁES E CAROLINE PREVIA TO SOUZA

- Da Convergência entre os Institutos da Valoração Aduaneira e *Transfêr Price*: Limites da Utilização em Desfavor aos Métodos Substitutos.....68/29

JUÍZO DE RETRATAÇÃO

- Tributário e processo civil. Juízo de retratação. Imposto de importação. Inclusão das despesas com capatazia na base de cálculo. Matéria decidida pelo stj em sede de recursos repetitivos. Resp 1.799.306. Juízo de retratação exercido (TRF 2ª R.) 68/4769, 152

L

LARISSA YUKI ICHIMURA GONÇALVES BARBOSA E ANA BEATRIZ JUNOT LONGHIN

- Antaq e Mediação de Conflitos: Transmutação dos Contratos de Arrendamento Sob o Viés Analítico da Desestatização do Porto de Santos67/25

LIBERAÇÃO DE MERCADORIA IMPORTADA

- Liberação de mercadoria importada – pena de perdimento – medida excepcional – má-fé e dano – ausência – desproporcionalidade – fato consumado..... 71/5013, 203

LICENÇA PRÉVIA E DE INSTALAÇÃO

- Licença prévia e de instalação – Estudo de Impacto Ambiental (EIA) – Relatório de Impacto Ambiental (Rima) – defesa do meio ambiente – direito fundamental – tutela de urgência – manutenção 69/4874, 205

LUCAS SARMENTO PIMENTA E MATUSALÉM GONÇALVES PIMENTA

- Responsabilidade em Manobras com Dois Ou Mais Práticos: Jurisprudência em Construção no Tribunal Marítimo.....70/106

LUI S CLAUDIO FURTADO FARIA, MARCELO PORTES DA SILVEIRA LOBO, VITOR CHAVANTES GODOY DA COSTA,

ANA CAROLINA DE OLIVEIRA MENDES E MARIANA RODRIGUES DA COSTA

- Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia – II: Breves Reflexões sobre Caso Fortuito, Força Maior ou Onerosidade Excessiva.....71/234

LUI S CLAUDIO FURTADO FARIA, VITOR CHAVANTES GODOY DA COSTA E MARIANA RODRIGUES DA COSTA

- Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia no Comércio Internacional Marítimo71/228

M

MANDADO DE SEGURANÇA

- Administrativo e processual civil. Mandado de segurança. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Demora na apreciação de procedimento administrativo. Segurança concedida. Sentença confirmada (TRF 1ª R.) ..67/4701, 90

MANIFESTAÇÃO JURÍDICA REFERENCIAL

- Manifestação jurídica referencial. Portuário. Administrativo. Minuta de termo aditivo prorrogação de convênios de delegação. Aprovação da minuta padrão68/243

MARCEL NICOLAU STIVALLETI E PAULA MARIA FRANCO

- A Regulamentação do Artigo 14 da Lei nº 14.301/2022 (“BR do Mar”) e a Determinação dos Conceitos de “Embarcação Efetivamente Operante” e “Pertencente a um Mesmo Grupo Econômico”68/91

MARCELO L. SAMMARCO, CAROLINA MARTINEZ PULA DALTOÉ E VÍVIAN AUGUSTO R. DE CARVALHO

- O Acórdão nº 1.448/2022 do Tribunal de Contas da União e a Segurança Jurídica na Regulação do Segmento Portuário Brasileiro.....70/15

MARITIME SHIPPING DISPUTES

- Maritime Shipping Disputes: the Case for Cabotage and Regional Dispute Resolution Hubs (Cesar Pereira C.Arb Fciarb e Rafael Wallbach Schwind Fciarb).....70/225

MARCELO MACHADO ENE

- Súmula Carf nº 185 – Agentes Marítimos – Breve Análise e Outras Considerações.....67/181

MARCELO PORTES DA SILVEIRA LOBO, LUI S CLAUDIO FURTADO FARIA, VITOR CHAVANTES GODOY DA COSTA, ANA CAROLINA DE OLIVEIRA MENDES E MARIANA RODRIGUES DA COSTA

- Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia – II: Breves Reflexões sobre Caso Fortuito, Força Maior ou Onerosidade Excessiva.....71/234

- MARIANA RODRIGUES DA COSTA, ANA CAROLINA DE OLIVEIRA MENDES, MARCELLO PORTES DA SILVEIRA LOBO, LUIS CLAUDIO FURTADO FARIA E VITOR CHAVANTES GODOY DA COSTA**
- Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia – II: Breves Reflexões sobre Caso Fortuito, Força Maior ou Onerosidade Excessiva.....71/234
- MARIANA RODRIGUES DA COSTA, LUIS CLAUDIO FURTADO FARIA E VITOR CHAVANTES GODOY DA COSTA**
- Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia no Comércio Internacional Marítimo.....71/228
- MARIANA SILVA BASTOS DE SENA E FERNANDO PIERI LEONARDO**
- Os Impactos da Guerra Rússia-Ucrânia no Brasil e no Comércio Exterior.....67/233
- MARINHA MERCANTE**
- Administrativo. Marinha mercante. Navegação comercial. Aquaviário. Ascensão de categoria para capitão de cabotagem. Revisão do ato administrativo. Decadência (TRF 5ª R.) 67/4705, 128
- MARINHEIRO DE CONVÉS**
- Marinheiro de convés – atividade especial – enquadramento por atividade profissional – agentes nocivos – ruído – calor – umidade – reafirmação da DER..... 66/4677, 209
- MARÍTIMO**
- Marítimo – aposentadoria por tempo de contribuição – atividade especial – concessão – ano marítimo – configuração – requisitos – preenchidos na DER – consectários – sucumbência 68/4806, 221
- MARÍTIMO EMBARCADO**
- Marítimo embarcado – aposentadoria por tempo de contribuição – equivalência mar/terra – cumulação com atividade especial – possibilidade – agentes nocivos..... 71/5014, 203
- MATHEUS CARVALHO E POLYANNA VILANOVA**
- A Torre de Babel Portuária: Reflexões sobre a (I)Licitude em Torno do THC2/SSE.....70/33
- MATUSALÉM GONÇALVES PIMENTA E LUCAS SARMENTO PIMENTA**
- Responsabilidade em Manobras com Dois Ou Mais Práticos: Jurisprudência em Construção no Tribunal Marítimo.....70/106
- MEDIDA CAUTELAR FISCAL**
- Medida cautelar fiscal – Lei nº 8.397/1992 – requisitos preenchidos – concessão – alegação de nulidade da citação por edital – comparecimento espontâneo – ausência de prejuízo – improvimento 68/4807, 222
- MERCADORIAS**
- Mercadorias – retenção – recolhimento de ICMS-Importação – discussão de natureza aduaneira – conflito de competência negativo – competência do juízo suscitado..... 67/4733, 159
- MERCADORIAS IMPORTADAS**
- Mercadorias importadas – devolução ao exterior – possibilidade – IN RFB 680/2006 – requisitos – atendimento – reexame e recurso – desprovimento..... 70/4943, 202
- MODALIDADES DE INTERPOSIÇÃO FRAUDULENTA**
- As Modalidades de Interposição Fraudulenta na Importação e o Dolo Específico Como Elemento Essencial (José Fernandes do Nascimento)67/211
- MULTA**
- Administrativo – Apelação – Multa – Representante da autoridade marítima – Embarcação de interior – Mar aberto – Evasão – Honorários advocatícios – Preciação equitativa – Valor irrisório – Recurso desprovido (TRF 4ª R.)70/4903, 155
- N**
- NADINE VIAUD GATTÁES, JOSIANE ZORDAN BATTISTON E CAROLINE PREVIATO SOUZA**
- Da Convergência entre os Institutos da Valoração Aduaneira e *Transfer Price*: Limites da Utilização em Desfavor aos Métodos Substitutivos68/29
- NAUFRÁGIO**
- Naufrágio – deficiência de manutenção – responsabilidade – companhia – imprudência 71/5015, 204
 - Naufrágio – navio Haidar – impacto ambiental – indenização – instrução processual – necessidade 71/5016, 204
- NAVEGAÇÃO FLUVIAL**
- Navegação fluvial – terrenos reservados ou marginais – servidão legal – área de preservação permanente – sobreposição – desapropriação – indenização indevida 68/4808, 224

NAVIO

- Navio – arribada e acidente de trabalho – tripulante – lesão corporal 68/4809, 225
- Navio – ingresso de clandestino – apelação criminal – gerente de segurança do porto – configuração do dolo 66/4678, 210
- Navio – tripulante – lesão – operação no porto – falha na operação de desapeação de contêineres – estivador – negligência 68/4810, 226
- Navio – vazamento de óleo no mar – dano ambiental – nexos de causalidade – ausência – provas inconclusivas – ônus da prova – inversão – apelação e remessa necessária – desprovisionamento 70/4944, 202

NAVIOS AUTÔNOMOS

- Navios Autônomos de Superfície e os Primeiros Passos para sua Regulação (Elisa Frias Villela) 71/80

NAVIO HAIDAR

- Navio Haidar – naufrágio – tema competência – rol do 1015 – taxatividade mitigada – cabimento – ação civil pública – inexistência de conexão 70/4945, 203

NAVIO MERCANTE

- Navio Mercante (N/M). Exposição a risco. Impprudência. Condenação (TM) 70/4899, 126
- Navio Mercante (N/M). Explosão no compartimento das bombas de transferência de carga, enquanto atracado e em operação de descarga no porto de Santo Antônio, Arquipélago de Fernando de Noronha, PE, com danos materiais, mas sem registro de danos pessoais ou ao meio ambiente hídrico. Falha nos procedimentos para transferência de carga (derivados de petróleo), sendo acionada a bomba de transferência de carga sem antes acionar o exaustor do compartimento de bombas, ocorrendo acúmulo de gases. Impprudência. Atenuantes. Condenação (TM) 69/4832, 108
- Navio Mercante (N/M). Queda de 46 contêineres de navio mercante que se encontrava no fundeadouro nº 3 do Porto de Santos. Condições meteorológicas que se abateram sobre a região, com presença de anticiclone tropical, com ventos fortes e mar com ondas 3/3.5 metros, com indícios de má peaço da carga, não apurada com a devida precisão. Exculpar. Arquivamento (TM) 68/4767, 140
- Navio Mercante (N/M): queda de estivador durante carregamento de contêineres a bordo de N/M provocando várias fraturas no seu braço

direito. Descumprimento da NR29 quanto a utilização de equipamento de segurança e efetiva fiscalização, aliado ao procedimento inadequado do estivador para acessar o dispositivo de travamento do contêiner. Negligência. Impprudência. Condenação. (TM) 71/4978, 120

**NILTON GOMES DE MATTOS NETO,
RAFAEL BISPO DE FILIPPIS, AMANDA COSTA
MAGNO LINS, THATIANE CAMPELLO MOITREL
TAROUQUELA E ANA CLARA MENDONÇA DO
NASCIMENTO**

- Discussões sobre a Contratação de Trabalhador Portuário sem Intermediação do OGM 69/95

NOTAS INTRODUTÓRIAS

- Notas Introdutórias aos Atos Administrativos Aduaneiros Automáticos (Raquel Segalla Reis e Rosaldo Trevisan) 71/97

NVOCC

- NVOCC – seguradora – ressarcimento – reparação – transportador de fato – condenação – valor integral – reembolso 70/4946, 204

0**OGMO**

- Ogmo – contribuições previdenciárias – bloqueio de valores – impossibilidade de recolhimento – sanções – falta de interesse de agir 71/5017, 204
- Ogmo – execução fiscal – constrição – impossibilidade – ordem legal de preferência 71/5018, 205
- Ogmo – liberdade de associação – operador portuário – associado – exclusão – art. 93, inciso IX, da Constituição Federal – afronta – não ocorrência 70/4947, 204

OPERADOR DE DRAGA

- Operador de draga – embarcação no Rio Tietê – reconhecimento da atividade por similaridade – operador de transporte fluvial 71/5019, 207

OPERADORA DO TERMINAL PORTUÁRIO

- Operadora do terminal portuário – regressiva de ressarcimento – prescrição anual – termo inicial – data do pagamento da indenização ao segurado – guarda e conservação do contêiner – negligência 70/4948, 204

OPERADORA PORTUÁRIA

- Operadora portuária – construção de terminal retroportuário – licenciamento pelo município – impossibilidade – licenciamento diretamente junto ao IMA – possibilidade 68/4811, 226

O RECEIO DE MUDANÇAS E AS CONCESSÕES PORTUÁRIAS

- Antaq e Mediação de Conflitos: Transmutação dos Contratos de Arrendamento Sob o Viés Analítico da Desestatização do Porto de Santos (Ana Beatriz Junot Longhin e Larissa Yuki Ichimura Gonçalves Barbosa)67/25
- Desestatização da Codesa, Portos de Vitória e Barra do Riacho – Procedimento Licitatório às Mudanças no Cenário Portuário (Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra e Alexandre Moreira Lopes).....67/13

O SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES (SSE). REFLEXOS DO ACÓRDÃO Nº 1.448/2022 DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

- A Torre de Babel Portuária: Reflexões sobre a (I)Licitude em Torno do THC2/SSE (Polyanna Vilanova e Matheus Carvalho).....70/33
- O Acórdão nº 1.448/2022 do Tribunal de Contas da União e a Segurança Jurídica na Regulação do Segmento Portuário Brasileiro (Marcelo L. Sammarco, Carolina Martinez Pula Daltoé e Vivian Augusto R. de Carvalho).....70/15
- Denúncias. Indícios concernentes à ilegalidade de cobrança por Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de mercadoria pelos terminais portuários. Ausência de Análise de Impacto Regulatório (AIR) previamente a edição de resolução por agência reguladora. Indícios de irregularidades nas fases preparatórias e procedimentais de audiência pública prévia ao rito de modificação de normativo. Não adoção de medida cautelar por ausência de pressupostos. Determinação para anulação do ato. Ciência (TCU).....70/4898, 54
- Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade – Nota Técnica nº 17/2022/DEE/Cade70/83

P**PAGAMENTO DE TAXA**

- Apelação. Constitucional. Tributário. Pagamento de taxa. Siscomex. Majoração. Atualização monetária. Variação de preços pelo inpc.

Compensação dos valores indevidamente recolhidos (TRF 1ª R.) 68/4768, 148

PALLETS DE MADEIRA

- *Pallets* de madeira – importação – sinais de praga – medida fitossanitária – realização – separação da carga e embalagens – possibilidade – sentença – manutenção 68/4812, 226

PARQUE INDUSTRIAL PORTUÁRIO

- Parque industrial portuário – cumprimento – licença ambiental – afastamento – danos materiais – lucros cessantes – dano moral – decorrência – aterro – drenagem – laudo pericial – manutenção – descabimento – nexo causal – associação autora 70/4949, 205

PAULA MARIA FRANCO

- Sobre-estadia – A Natureza Jurídica da *Demurrage*67/77

PAULA MARIA FRANCO E MARCEL NICOLAU STIVALLETI

- A Regulamentação do Artigo 14 da Lei nº 14.301/2022 (“BR do Mar”) e a Determinação dos Conceitos de “Embarcação Efetivamente Operante” e “Pertencente a um Mesmo Grupo Econômico”68/91

PAULO HENRIQUE REIS DE OLIVEIRA E CAMILA MENDES VIANNA CARDOSO

- Direito Marítimo Uniforme e o Transporte Internacional de Passageiros: a Convenção de Atenas e as Novas Perspectivas69/15

PEDRO HENRIQUE ALVES MINEIRO E RODRIGO MINEIRO FERNANDES

- Revisão Aduaneira71/15

PESCA EM LOCAL PROIBIDO

- Pesca em local proibido – Operação Mullet – mar territorial – art. 34, *caput*, da Lei nº 9.605/1998 – materialidade – autoria e dolo – comprovação 71/5020, 208

PIS E COFINS

- PIS e Cofins – art. 17 da Lei nº 11.033/2004 – regime monofásico – creditamento – impossibilidade 71/5021, 208

PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL

- Plano de Emergência Individual (PEI) – atraso na entrega – multa diária – cabimento – ação civil pública – cumprimento de sentença – recurso – improvemento 69/4875, 205

PENA

- Aplicação da Pena de Perdimento por Infração Imputada Como “Exportação Clandestina” (Análise Castor de Mattos)66/106

PENA DE PERDIMENTO

- Pena de perdimento – danos morais e materiais – conduta ilícita do Estado – inexistência – procedimento fiscalizatório – regularidade – absolvição penal 67/4734, 159

PESCA

- Pesca – fraude – seguro-defeso – comercialização do pescado. atipicidade – Código Penal, art. 171, § 3º – condenação – conjunto probatório insuficiente – erro de tipo – absolvição 67/4735, 160
- Pesca de arrasto – três milhas náuticas – lbama – gradação da penalidade – situação econômica do autuado – multa – manutenção..... 67/4736, 161
- Pescar – espinhel horizontal – embarcação – discrepância – TIE – Capitania dos Portos – autorização do Ministério da Pesca – auto de infração ambiental – sanções administrativas – razoabilidade 67/4737, 162

PESCA DE ARRESTO

- Mandado de segurança – Registro para atividade pesqueira – Pesca de arresto – Proibição – IN 6/2002 do Ministério do Meio Ambiente – Segurança denegada – Sentença mantida (TRF 1ª R.) 70/4900, 130

PIS

- PIS – Cofins – pagamentos realizados ao Ogmio – creditamento – vedação – decisão que não destoou da tese acolhida no REsp 1.221.170/PR 66/4679, 213

PIS/COFINS

- PIS/Cofins Importação – ICMS e contribuições – bases de cálculo – inclusão – inconstitucionalidade – erro material – configuração... 67/4738, 162

PLATAFORMAS FLUTANTES

- Plataformas flutuantes – rio federal – União – legitimidade passiva – fiscalização – apelação – desprovemento – reexame necessário – não conhecimento 68/4813, 227

POLYANNA VILANOVA E MATEUS CARVALHO

- A Torre de Babel Portuária: Reflexões sobre a (I)licitude em Torno do THC2/SSE.....70/33

PORTO

- Porto – obras de dragagem – derrocamento – procedimento licitatório – consórcio – (i)legitimidade passiva 71/5022, 210
- Porto de Santos – arrendamento da ferrovia – contratação direta – ilegalidade 71/5023, 210
- Praticagem – auditor da Receita Federal – exercício concomitante – vedação – constitucionalidade 71/5024, 211
- Previdenciário – enquadramento por categoria profissional – estivador ou transportador de cargas na área portuária – similaridade – não comprovação – atividades administrativas 71/5025, 213
- Regime de *drawback* – notas fiscais de saída – destaque do ICMS – regime do Simples Nacional – não comprovação – autuação fiscal – impossibilidade..... 71/5026, 213
- Registro de contratos marítimos – ofício de notas – escritura de dação em pagamento – vício formal – ausência..... 71/5027, 213
- Repetro-SPED – Decreto Estadual nº 46.223/2018 – Lei Estadual nº 8.890/2020 – benefícios tributários – ausência – inconstitucionalidade da incidência de ICMS – condicionante imposta pelo ente estadual – não autorização 71/5028, 214
- Seguro – ação regressiva – transportadora marítima – porto seco – operação coligada – comprovação – ausência – regulação do sinistro 71/5029, 215
- Siscomex – liberação da manifestação/guia de inexigibilidade de ICMS – desembaraço da mercadoria com suspensão da exigibilidade do ICMS – comprovação do *fumus boni iuris* – não comprovação 71/5030, 216
- Tarifa de armazenagem – Tabela Pública de Preços – terminal portuário – cobrança – legitimidade – abusividade – não configuração 71/5031, 216
- Tarifa portuária – desconto – aplicabilidade – levantamento integral de depósito 71/5032, 216
- Terminal de Barra do Riacho/ES – início das obras – autorização – licenciamento – ausência – indenização à contratada – limite legal para aditivos contratuais – extrapolação 71/5033, 218
- Terminal Graneleiro da Babitonga – plano diretor – inobservância do processo legislativo – inoportunidade 71/5034, 218
- Terminal portuário – indenização – adernamento e naufrágio de embarcação – contratação de terceira empresa – operação de transferência

- de carga – denúncia da lide – possibilidade 71/5035, 219
- Terminal Sepetiba – carga – contêiner – RFB – autorização – desova – inércia – Juízo Arbitral – cláusula – aplicabilidade 71/5036, 220
 - Trabalhador marítimo – previdenciário – cômputo de tempo especial – condições especiais – ruído – hidrocarbonetos – EPI – ineficácia 71/5037, 221
 - Transporte marítimo – contêineres – entrega parcial – inviabilizando o processo de desembaraço aduaneiro – inviabilização – despesas adicionais de armazenagem – ressarcimento 71/5038, 223
 - Transporte marítimo – falta de carga importada – prazo decadencial para reclamação à transportadora – art. 754 do Código Civil – efetiva notificação – ausência 71/5039, 224
 - Transporte marítimo internacional – contêineres – abandono – house to house – desunitização – consignatária – obrigação – recurso – desprovimento 71/5040, 224
 - Trabalhador portuário avulso – adicional de indenização – direito – cancelamento de seu registro – pedido oportuno – fato gerador do adicional – não comprovação – desprovimento 71/5041, 225
 - Valoração aduaneira – importação – matéria-prima – valor de transação – princípios do AVA-GATT – valores fictícios ou arbitrários – exclusão – ajuste do valor aduaneiro – inviabilidade 71/5042, 225
 - Zona portuária – sede de empresa – multa – lei municipal – taxa de licença – exercício do poder de polícia – agravo regimental a que se nega provimento 71/5043, 226
- PORTO DE ÍMBITUBA**
- Porto de Imituba – concessão – débitos – ilegitimidade ativa – débitos da concessionária perante terceiros – ilegitimidade passiva 68/4814, 228
- PORTO DE ITAJÁ**
- Porto de Itajaí – Mapa – limitação de acesso – necessidade de agendamento – Poder Judiciário – ato administrativo – reapreciação – impossibilidade – ilegalidade – ausência – mérito administrativo 69/4876, 206
- PORTO DE RIO GRANDE**
- Porto de Rio Grande – Antaq – multa – pessoa jurídica de direito público – art. 910 do CPC – observância – impenhorabilidade dos bens públicos. não violação – modificação do valor da multa – impossibilidade 68/4815, 229
 - Porto de Rio Grande – execução fiscal – bens públicos – impenhorabilidade – não violação – Antaq – multa em face da administração pública – possibilidade – modificação do valor – impossibilidade 69/4877, 206
- PORTO DE SANTOS**
- Porto de Santos – Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) – contrato de arrendamento – contratação direta – ilegalidade – não prorrogação do contrato – determinação – recurso – não provimento 70/4950, 205
- PORTOS**
- Porto – vazamento de etanol – acordo – ação civil pública – dever de indenizar – não verificado – dano não demonstrado 67/4739, 163
 - Porto de Itajaí – contrato de arrendamento – termo aditivo – nulidade – queda dos berços de atracação – nexo causal – comprovação – seguro – contratação – responsabilidade 67/4740, 164
 - Porto de Paranaguá – ação civil pública – manifestações – obstrução do canal de acesso aquaviário – fundeio – proibição – área de segurança 67/4741, 165
 - Porto de Paranaguá – transporte terrestre – acesso – bloqueio – sanção imposta pela concessionária de serviço público – ilegalidade do ato – poder de polícia – ausência – desrespeito aos princípios da administração pública 67/4742, 166
 - Portos e estaleiros em Cuba – serviços de engenharia – exportação – financiamentos do BNDES 67/4743, 166
- PRATICAGEM**
- Praticagem – prestação de serviços – ação de cobrança – duplicata – agência marítima – mandatária – responsabilidade pelo pagamento – ausência – art. 663, do Código Civil 69/4878, 207
 - Praticagem – prestação de serviço – Centronave – armadores estrangeiros – legitimidade – fixação de preço – legalidade – natureza privada – livre negociação 66/4680, 216
- PRÁTICOS**
- Práticos – zonas de praticagem de Sergipe e Alagoas – remanejamento – supostas irregularidades – remanejamento legal – interesse público 67/4744, 166
- PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS**
- Prestação de serviços portuários – embarque de mercadorias – demora – espaço mínimo para

atracação – inexistência – gastos extraordinários – condenação – manutenção 70/4951, 205

PREVIDENCIÁRIO

- Previdenciário – ano marítimo – cômputo de tempo especial – concomitância – fracionamento – ausência de amparo legal – condições especiais – direito adquirido – ruído 69/4879, 209
- Previdenciário – RGPS – Pedido de aposentadoria especial ou aposentadoria por tempo de contribuição integral/proporcional – Pedido alternativo de aposentadoria pelas novas regras de transição trazidas pela EC 103/2019 – Tempo especial insuficiente – Tempo comum total inferior a 35 anos na data do requerimento administrativo – Idade e pontuação inferior aos exigidos na nova legislação – Tempo de contribuição inferior ao exigido no art. 17 da nova lei previdenciária – Provedimento da apelação do INSS – Honorários advocatícios – Justiça gratuita – Improcedência do pedido (TRF 5ª R.) 71/4983, 160
- Previdenciário – tempo de serviço urbano – atividade especial – agentes nocivos – pescador – ano marítimo – cumulação – contagem diferenciada – possibilidade – especialidade – reconhecimento – aposentadoria especial – concessão 69/4880, 210

PROCESSUAL CIVIL

- Processual civil. Embargos declaratórios. Tributário. Importação. Desembaraço aduaneiro. Erro na classificação fiscal da mercadoria. Re 1090591/sc, julgado sob a sistemática da Repercussão Geral (Tema 1042). Manifestação de inconformidade oposta. Necessidade de concessão de prazo para que a Fazenda Nacional proceda ao lançamento do tributo. Reabertura de discussão (TRF 5ª R.) 69/4837, 165

PROGRAMA DE RASTREAMENTO

- Programa de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras (PREPS) – crime ambiental – art. 34 da Lei nº 9.605/1998 – materialidade da prova única – imagens de satélite – insuficiência – absolvição mantida 66/4681, 217

PROPRIEDADE DA EMBARCAÇÃO

- Propriedade da embarcação – registro – transferência – exigência de CND – Portaria nº 53/2020 do Tribunal Marítimo – art. 9º, parágrafo único, c da Lei nº 7.652/1988 – liminar – indeferimento – manutenção 69/4881, 212

R

RAFAEL BISPO DE FILIPPIS, NILTON GOMES DE MATTOS NETO, AMANDA COSTA MAGNO LINS, THATIANE CAMPELO MOITREL TAROUQUELA E ANA CLARA MENDONÇA DO NASCIMENTO

- Discussões sobre a Contratação de Trabalhador Portuário sem Intermediação do OGM 69/95

RAFAEL VAN ERVEN LUDOLF E STELLA REGINA REIS DA COSTA

- A Exportação de Gado Vivo no Brasil e a Regra Constitucional da Vedação da Crueldade: um Estudo de Caso sobre o Navio MV NADA 66/9

RAFAEL WALLBACH SCHWIND FCIARB E CESAR PEREIRA C.ARB FCIARB

- Maritime Shipping Disputes: the Case for Cabotage and Regional Dispute Resolution Hubs 70/225

RAQUEL SEGALLA REIS E ROSALDO TREVISAN

- Notas Introdutórias aos Atos Administrativos Aduaneiros Automáticos 71/97

RAZIEL HAIN CALVET DE MAGALHÃES

- A Responsabilidade Civil Objetiva da Agência Marítima e do Armador por Dano Ambiental: Estudo de Caso 69/51

RECINTO ALFANDEGADO

- Recinto alfandegado – fiel depositária – obrigação – devolução do contêiner – Receita Federal do Brasil 66/4682, 217

RECLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIA

- Reclassificação de mercadoria – recursos ao regime dos recursos repetitivos (Tema STF 1042) – inaplicabilidade 68/4816, 230

REGIME DE ADMISSÃO TEMPORÁRIA

- Regime de admissão temporária – nacionalização da mercadoria – extinção do regime – multa – art. 72, i, da Lei nº 10.833/2003 – inaplicabilidade – mora – inexistência – penalidade pecuniária – afastamento – apelação e remessa oficial – desprovidimento 67/4745, 167

REGIME ESPECIAL DE ENTREPOSTO ADUANEIRO

- Tributário – Regime especial de entreposto aduaneiro – Pandemia do Covid-19 – Prorrogação do prazo para cinco anos – Impossibilidade – Aplicação do Decreto 6.759/2009 – Provedimento (TRF 5ª R.) 70/4904, 162

REGISTRO DE ARMADOR

- Registro de armador de pesca – renovação – Portaria nº 105/2015 do Tribunal Marítimo – regularidade fiscal – exigência – ilegalidade 66/4683, 218

REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO (REB)

- Registro Especial Brasileiro (REB) – embarcação – Empresa Brasileira de Navegação (EBN) – operação no exterior – impedimentos normativos – Antaq – inexistência 68/4817, 231

REGISTRO GERAL DE ATIVIDADE PESQUEIRA (RGP)

- Registro Geral de Atividade Pesqueira (RGP) – pedido de inscrição – demora injustificada – princípios constitucionais da eficiência e da razoável duração do processo – multa 68/4818, 232

REJULGAMENTO

- Processual civil. Ambiental. Rescisória. Embargos de declaração interpostos pelo Ibama. Rejulgamento. impossibilidade (TRF 5ª R.) 66/4639, 163

RENATA CRISTINA VASCONCELOS PACHECO

- As Assimetrias Regulatórias do Setor Portuário: Arrendamentos Portuários e Terminais de Uso Privado 69/225

REPETRO

- Repetro – importação de embarcação – umbilicais para exploração de petróleo – descrição na declaração de importação – ausência – perdimento – elemento subjetivo – ausência – presunção de má-fé – impossibilidade – pena – conversão – multa 68/4819, 233
- Repetro e os Aspectos Controvertidos do Convênio ICMS nº 220/2019 (Flávia Holanda Gaeta) 67/37
- Tributário. Embargos de declaração. Apelação em ação anulatória. Repetro. Peças e partes destinadas à embarcação. Substituição de beneficiário. Necessidade de baixa do termo de responsabilidade e de atendimento dos requisitos e formalidades indispensáveis à concessão de novo regime aduaneiro especial. Art. 37 da Lei 9.784/99. Aplicabilidade. Inexistência de omissão apta a justificar a integração do julgado (TRF 2ª R.) 67/4702, 99

RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA

- A Responsabilidade Civil Objetiva da Agência Marítima e do Armador por Dano Ambiental: Estudo de Caso (Raziel Hain Calvet de Magalhães) 69/51

RESPONSABILIDADE EM MANOBRAS

- Responsabilidade em Manobras com Dois Ou Mais Práticos: Jurisprudência em Construção no Tribunal Marítimo (Matusalém Gonçalves Pimenta e Lucas Sarmento Pimenta) 70/106

RETIRADA DE BALSAS DE PORTOS

- Retirada de balsas de portos – tutela de urgência – fiscalizações constatadas – ausência de provas contemporâneas – agravo – provimento 69/4882, 213

RETENÇÃO DE MERCADORIAS

- Retenção de mercadorias – IN SRF 228/2002 – legalidade – recurso – desprovemento 66/4684, 219

REVISÃO ADUANEIRA

- Procedimento Fiscal Aduaneiro e a Análise da (I)Legalidade da Revisão Aduaneira após Conferência em todos os Canais de Parametrização (Anna Dolores Barros de Oliveira Sá Malta) 71/40
- Revisão Aduaneira (Rodrigo Mineiro Fernandes e Pedro Henrique Alves Mineiro) 71/15
- Processual civil e tributário. Negativa de prestação jurisdicional. Não ocorrência. Desembaraço aduaneiro. Canais vermelho e amarelo. Revisão. Possibilidade. Multa de ofício. Fundamentação. Deficiência. (STJ) 71/4967, 57
- Classificação aduaneira equivocada – análise de laudo pericial – apelação da parte autora – provimento – remessa necessária e apelação da União – desprovemento 71/4968, 67
- Desembaraço aduaneiro Desembaraço aduaneiro – conferência – canais vermelho e amarelo – classificação fiscal – revisão aduaneira – possibilidade 71/4969, 67
- Imposto de importação – classificação tarifária – lançamento – revisão – auto de infração – multa – inteligência dos arts. 50, 138 e 139 do Decreto-Lei nº 37/1966, e dos arts. 149 e 150, § 4º do CTN 71/4970, 68
- Mercadoria importada – isenção fiscal – concessão – erro de direito – revisão aduaneira – impossibilidade – auto de infração – anulação – art. 146 do CTN – aplicabilidade 71/4971, 70
- PIS/Cofins-Importação – exclusão ICMS – IPI – revisão aduaneira – vigência do Decreto nº 6.759/2009 – classificação incorreta – multa de ofício – descabimento 71/4972, 71
- Reclassificação fiscal – alteração de critério jurídico – Súmula nº 227-TFR – art. 146 do CTN – âmbito de aplicação – desembaraço aduaneiro – homologação de lançamento – ine-

- xistência – revisão aduaneira – possibilidade71/4973, 74
- Recurso especial – revisão aduaneira – possibilidade71/4974, 77
 - Revisão aduaneira – canais de parametrização – classificação fiscal – multas – classificação incorreta – diferença de tributação – manutenção71/4975, 77
 - Revisão aduaneira – importação parametrizada em canal vermelho – classificação fiscal – mudança de critério jurídico – caracterização71/4976, 77
 - Revisão aduaneira – Vigência do Decreto nº 6.759/2009 (RA-2009) – sistemática de lançamento por homologação – classificação tarifária – alteração – possibilidade.....71/4977, 78

RODRIGO MINEIRO FERNANDES E PEDRO HENRIQUE ALVES MINEIRO

- Revisão Aduaneira.....71/15

ROSALDO TREVISAN E RAQUEL SEGALLA REIS

- Notas Introdutórias aos Atos Administrativos Aduaneiros Automáticos.....71/97

S

SEGURO

- O Seguro e a BR do Mar: Regulamentar Ou Não? Não É Essa a Questão! (Darcio José da Mota)70/86
- Seguro – transporte marítimo internacional – responsabilidade da transportadora – perda de mercadoria inferior a 2% 67/4746, 168

SERVIÇO DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

- Serviço de transporte aquaviário de passageiros – decreto estadual – ICMS – inconstitucionalidade..... 67/4747, 168

SERVIÇOS DE MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CARGA PORTUÁRIA

- Serviços de movimentação e armazenagem de carga portuária – competência territorial relativa – contrato escrito e cláusula de eleição de foro – ausência – cobrança de contraprestação por serviços..... 67/4748, 169

SILVANA ALVES

- Os Desafios da Obrigatoriedade da Vacinação para os Trabalhadores Que Atuam nas Atividades Portuárias66/122

SISCOMEX

- Siscomex – habilitação – estimativa – revisão – submodalidade ilimitada – comprovação de capacidade financeira – aplicação em instituição financeira – indícios de liquidação imediata 69/4883, 213
- Siscomex – habilitação – suspensão automática e reativação – capacidade operacional – restrição – ato administrativo – motivação – ausência – IN RFB 1603/2015 – excesso de prazo – indenização..... 67/4749, 170
- Siscomex – taxa – Portaria MF nº 257/2011 – IN RFB 1.158/2011 – majoração – impossibilidade – INPC – aplicabilidade 66/4685, 219

SISCOMEX CARGA

- Siscomex Carga – auto de infração – informações – prestação intempestiva – autuação – legalidade – denúncia espontânea – inaplicabilidade – apelação – provimento..... 70/4952, 206

SISCOSERV

- Siscoserv – obrigação acessória autônoma – prestar informações – proporcionalidade – denúncia espontânea – inaplicabilidade 69/4884, 214

SOBRE-ESTADIA

- Sobre-estadia–A Natureza Jurídica da Demurrage (Paula Maria Franco).....67/77
- Sobre-estadia – livre fixação de preços – natureza indenizatória – termo de responsabilidade – assinatura – Incoterms – inaplicabilidade 69/4885, 216
- Sobre-estadia – retenção do pagamento – ausência de adimplemento – compensação – descabimento 67/4750, 171

STELLA REGINA REIS DA COSTA E RAFAEL VAN ERVEN LUDOLF

- A Exportação de Gado Vivo no Brasil e a Regra Constitucional da Vedação da Crueldade: um Estudo de Caso sobre o Navio MV NADA66/9

SUBVALORAÇÃO

- Subvaloração – métodos de valoração aduaneiro – desrespeito – retenção de mercadorias – IN SRF 228/2002 – ilegalidade – reexame e recurso – provimento..... 68/4820, 233

SÚMULA CARF

- Súmula Carf nº 185 – Agentes Marítimos – Breve Análise e Outras Considerações (Marcelo Machado Ene).....67/181

SUPER PORTO SUDESTE

- Super Porto Sudeste – danos morais individuais – impacto ambiental – dano e do nexo causal – comprovação 67/4751, 172

T**TARIFA DE ARMAZENAGEM**

- Tarifa de armazenagem – mercadoria apreendida ou abandonada – Receita Federal do Brasil – responsabilidade 66/4686, 220

TARIFA DE ARMAZENAGEM PORTUÁRIA

- Tarifa de armazenagem portuária – terminal alfandegário – preço público – possibilidade – condenação da União – impossibilidade – apelação e reexame necessário – desprovemento 68/4821, 234

TARIFA PORTUÁRIA

- Tarifa portuária – CDA – requisitos legais – ausência de nulidade – notificação prévia da devedora – demonstração..... 70/4953, 208
- Tarifa portuária – execução fiscal – embargos – nulidade da CDA – incorrência 69/4886, 216
- Tarifa portuária – execução fiscal – embargos à execução – dívida não tributária – CDA – nulidade do título – incorrência..... 68/4822, 235
- Tarifa portuária – revisão – Antaq – Resolução nº 4.092/2015 – Porto de Porto Alegre – desproporcionalidade – prova pericial – cerceamento de defesa – sentença – anulação..... 68/4823, 235
- Tarifas portuárias – administrativo – revisão – serviços portuários – Resolução nº 4.092/2015 da Antaq – princípio da modicidade tarifária – violação – incorrência 68/4824, 235
- Tarifas portuárias – validade e exigibilidade das tarifas estipuladas – legalidade..... 67/4752, 172

TARIFAS PORTUÁRIAS NOVAS

- Tarifas portuárias novas – postergação da vigência – ordem pública – lesão – não ocorrência – *error in procedendo* e *error in iudicando* – arguição – matérias não cognoscíveis em suspensão de liminar – agravo regimental – desprovemento 69/4887, 216

TATIANA SCARANELLO CARREIRA

- Os Impactos da Reforma Tributária nos Investimentos de Infraestrutura Portuária70/95

TAXA DE UTILIZAÇÃO PORTUÁRIA (TUP)

- Taxa de Utilização Portuária (TUP) – preço do serviço – ISS – base de cálculo – inconstitucionalidade – ausência 70/4954, 208

TERMINAIS AQUAVIÁRIOS DE PASSAGEIROS

- Terminais aquaviários de passageiros – IPTU – execução fiscal – concessionária de serviço público – transporte aquaviário de passageiros – coisa julgada – relação jurídico-tributária – ausência – cobrança – impossibilidade 69/4888, 218

TERMINAIS PESQUEIROS

- Terminais pesqueiros públicos – desestatização – irregularidades graves – ausência – concessão – prosseguimento – divergência entre requisitos do edital e da modelagem financeira – determinações 67/4755, 173
- Trabalhador portuário Trabalhador portuário – capatazia – porto privado de uso misto – contratação com vínculo de emprego por tempo indeterminado – representação sindical 67/4756, 173
- Trabalhador portuário avulso – indenização por cancelamento do registro de trabalho – sentença de improcedência – irrisignação do demandante – descabimento..... 67/4757, 175
- Trabalhadores avulsos Trabalhadores avulsos – contratação – comprovar a mão de obra contratada – ônus 67/4758, 175

TERMINAL FLUTUANTE

- Terminal flutuante – construção – contratos administrativos – subcontratação – pagamento à contratante originária – regularidade – repasse ao terceiro – pagamento em favor da apelante 69/4889, 218

TERMINAL PORTUÁRIO

- Terminal portuário – desestatização – arrendamento – SUA07 – movimentação e armazenagem – granéis minerais e carga geral – irregularidades ou impropriedades – ausência – recomendação – ciência 67/4753, 172
- Terminal portuário – despesas de armazenagem – importação por conta e ordem de terceiro – consignatária – responsabilidade passiva configurada 70/4956, 213
- Terminal portuário – incêndio – danos à saúde – indenização por danos morais – comprovação – necessidade 67/4754, 172
- Terminais portuários – inspeção não invasiva – cobrança de tarifa – possibilidade – IN RFB nº 680/2006 – inaplicabilidade 70/4955, 209

- Terminal portuário – paralisação – autônomos – prejuízo – não comprovação 66/4689, 223

TERMINAL ILHA DA GUAÍBA

- Terminal Ilha da Guaíba (TIG) – multas ambientais – ausência de licença ambiental – suspensão da exigibilidade – final julgamento da demanda 66/4687, 221
- Terminal portuário – derramamento de óleo e de carga de açúcar – nexo de causalidade presente – dano ambiental configurado – valor da indenização – proporcionalidade e a razoabilidade 66/4688, 222

THÁLIS ANDRADE

- Uso de Regras de Preços de Transferência na Valoração Aduaneira: a Desconsideração dos Métodos até a Apuração de Valores Fictícios...68/95

THATIANE CAMPELLO MOITREL TAROUQUELA,
AMANDA COSTA MAGNO LINS, NILTON GOMES
DE MATTOS NETO, RAFAEL BISPO DE FILIPPIS E
ANA CLARA MENDONÇA DO NASCIMENTO

- Discussões sobre a Contratação de Trabalhador Portuário sem Intermediação do OGMO69/95

TRABALHADOR PORTUÁRIO

- Trabalhador portuário – Ogmo – IRPF – imposto sobre a renda de pessoa física – descanso semanal remunerado – incidência tributária 68/4825, 236

TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

- Trabalhador portuário avulso – acidente in itinere – nexo causal – reconhecimento – auxílio-acidente devido a partir do dia seguinte ao da alta médica – valores em atraso – atualização mês a mês – Tema 810 do STF..... 66/4690, 224
- Trabalhador portuário avulso – aposentadoria espontânea – Ogmo – cancelamento do registro – interpretação da Lei nº 8.630/1996 – repercussão geral – ausência 69/4890, 219
- Trabalhador portuário avulso – estivador – previdenciário – uso de EPI – atividade especial – afastamento – insuficiência – averbação 68/4826, 236
- Trabalhador portuário avulso – imposto de renda – valor pago a título de descanso semanal remunerado – natureza remuneratória – incidência..... 70/4957, 214
- Trabalhador portuário avulso – Ogmo/ES – processo seletivo – candidato regularmente desclassificado – processo privativo de seleção – desprovidimento 66/4691, 224
- Trabalhador portuário avulso – prescrição – termo inicial – Ogmo – término do contrato

- acórdão impugnado – precedente do STF – harmonia – agravo regimental – desprovidimento 69/4891, 220

TRABALHADORES PORTUÁRIOS

- Trabalhadores portuários – sindicato – Sociedade de Economia Mista Municipal de Administração Portuária (Comap) – acordo coletivo – fonte de custeio – falta de indicação – desproporcionalidade dos inéditos benefícios 69/4892, 220
- Trabalho portuário e avulso – Ogmo – improcedência – falta de provas – não cabimento – sentença – cassação..... 69/4893, 221
- Transporte fluvial – segurança – crime continuado – reiteração – transporte de passageiros – superlotação 69/4894, 222
- Transporte marítimo – exportação – destino – consignatário – alteração unilateral – prazo e procedimentos da transportadora – inobservância – sobre-estadia – responsabilidade – exportador – recurso conhecido – desprovidimento 69/4895, 223
- Transporte marítimo – modalidade *Cost and Freight* (CFR) – desembarque – atraso – *demurrage* – ressarcimento – prova do dano – ausência – improcedência 69/4896, 223
- Transporte marítimo internacional – chegada ao porto adiantada – multa e despesas – indenização – aviso do transportador – obrigação – inexistência 69/4897, 223

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

- Administrativo. Processual civil. Apelação cível. Ação civil pública. Transporte aquaviário. Antaq. Ilegitimidade ativa. Sindicato. Estatuto social. Pertinência temática. Ausência. Direito difuso (TRF 4ª R.)..... 66/4638, 156
- Transporte aquaviário – lancha escolar – estudantes integrantes de comunidade tradicional caiçara – ação civil pública 68/4827, 237

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE PASSAGEIROS

- Transporte aquaviário de passageiros – concessão de serviços públicos – contrato administrativo – rescisão – pedido – indenização 67/4759, 176

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

- Transporte de passageiros – morte – eletrocussão – fato da navegação 70/4958, 214

TRANSPORTE FLUVIAL DE MADEIRAS E CELULOSE

- Transporte fluvial de madeiras e celulose – movimentação (investimento) e de armazena-

gem – contrato – ações de cobrança e de rescisão 68/4828, 239

TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS

- Transporte fluvial de passageiros – condições de tempo adversas – naufrágio – óbito – falta de coletes e equipamentos de salvatagem – excesso de passageiros – autoridade portuária – omissão – indenização – cabimento 70/4959, 214

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS

- Transporte internacional de cargas – restrição no CE-Mercante – pendência no frete – conhecimento de embarque – retenção – liberação de mercadorias – desprovimento 70/4960, 217

TRANSPORTE MARÍTIMO

- Transporte marítimo – armazenagem incontra-versa – mercadoria – liberação imediata – caução – necessidade 67/4760, 176
- Transporte marítimo – avaria de carga – granel – dano – comprovação –nexo causal com o transporte – afastamento – responsabilidade objetiva do transportador – inexistência 70/4961, 218
- Transporte marítimo – desunitização – carga abandonada – terminal portuário – devolução de contêiner – requisitos do art. 300, caput, do CPC – necessidade – contrato *house to house* – consignatária – obrigação 67/4761, 177
- Transporte marítimo – extravio de carga – seguradora – ação regressiva – prazo prescricional ânua – termo inicial – pagamento da indenização ao segurado – prescrição – reconhecimento 68/4829, 239
- Transporte marítimo – sobreestadia – arts. 6º, inciso III e 46 do CDC – incidência – Procedimento Especial de Controle Aduaneiro – ausência de informação 66/4692, 224
- Transporte marítimo – sobreestadia – embarque – falha na prestação do serviço – cisão dos cofres em duas embarcações – desembaraço aduaneiro – retardamento – NVOCC – responsabilidades da movimentação da carga de ponto a ponto 66/4693, 225
- Transporte marítimo internacional de cargas – sobreestadia – consignatária – pagamento – ressarcimento – possibilidade 68/4830, 240
- Transporte marítimo de mercadorias Transporte marítimo de mercadorias – ação regressiva – indenização decorrente de avaria de mercadorias em transporte de cargas –nexo causal 67/4762, 177
- Transporte marítimo de passageiros – Ilha do Campeche – Iphan – município – termo de ajustamento de conduta – tombamento – proteção ambiental e cultural 66/4694, 226

- Transporte marítimo internacional – avarias – momento da ocorrência – ônus probatório da autora 66/4695, 227
- Transporte marítimo internacional – custos extras de armazenagem – indenização por danos materiais – responsabilidade objetiva do transportador – agente de cargas – anulação 66/4696, 228
- Transporte marítimo internacional – granel – diminuição do peso da carga – prazo prescricional ânua – art. 8º do Decreto-Lei nº 116/1967 – Lei Especial – observância 66/4697, 229
- Transporte marítimo internacional – “porta-a-porta” – NVOCC – legitimidade passiva – armadora – excludentes – ausência – dano moral – configuração 66/4698, 229

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

- Transporte marítimo internacional – bagagem – liberação das mercadorias – avarias – entrega em local diverso do contratado – danos materiais e morais 67/4763, 178
- Transporte marítimo internacional – conhecimento de transporte – emissão – CE Mercante – alimentação – falhas – desembaraço aduaneiro – atraso – indenização – possibilidade 67/4764, 179
- Transporte marítimo internacional – desunitização e unitização das cargas – conferência aduaneira – terminal portuário – local para movimentação e armazenagem de mercadoria retida ou apreendida – dever 70/4962, 219
- Transporte marítimo internacional – perdas e danos – falha – peso – transportador – responsabilidade civil – reparação – necessidade – arts. 749, 750 e 754 do CC – aplicabilidade 70/4963, 220
- Transporte marítimo internacional – seguro – ação regressiva – reefer – termógrafo – oscilações – competência da Justiça brasileira – obrigação – desencadeamento – Brasil – oscilações – termógrafo – carga – perda – transportadora – responsabilidade 70/4964, 220
- Transporte marítimo internacional – seguro – ação regressiva – transportadores – agente de carga – responsabilidade solidária – cláusula de eleição de foro – inaplicabilidade – decadência – afastamento – indenização – cabimento 70/4965, 221
- Transporte marítimo internacional – suprimentos de bordo – Siscomex – registro de recepção – agente marítimo – obrigação de pagamento – prova – inexistência 67/4765, 180

TRANSPORTE MARÍTIMO UNIMODAL

- Transporte marítimo unimodal – frete marítimo de porto a porto – *demurrage* – prescrição quinquenal (Tema Repetitivo nº 1.035 do STJ) – natureza jurídica – indenização – regime jurídico aplicável às cláusulas penais – não incidência – improcedência 70/4966, 222

TRAVESSIA FLUVIAL

- Travessia fluvial – queda de caminhão – excludente de culpa exclusiva da vítima – inocorrência – negligência da administração – embarcação que não dispunha de condições ideais de navegação 66/4699, 230

TRIBUTÁRIO

- Tributário. Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – Afrmm. Ec 33/01. Art. 149, § 2º, Iii, a, da Cf. Art. 5º, da Lei 10.893/04. Gatt. Princípio do tratamento do nacional. Acordo Sobre Facilitação do Comércio. Decreto 9.326/18 (TRF 4ª R.) 69/4836, 160
- Tributário – Aduaneiro – Agente marítimo – Obrigação acessória – Multa – Inexigibilidade (TRF 4ª R.) 71/4982, 155
- Tributário – Apelação – Ação de procedimento comum – Lançamento fiscal – Revisão de ofício após ajuizamento da ação – Cancelamento do débito – Perda superveniente do interesse de agir – Extinção do processo sem resolução do mérito – Princípio da causalidade – Honorários advocatícios – Condenação da parte ré (TRF 2ª R.) 71/4980, 141
- 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.)..... 69/4834, 132

U**USUCAPÃO**

- Usucapião – imóvel da RFFSA, originariamente – SPU/PR – requisitos para a transferência do domínio – preenchimento..... 68/4831, 241

V**VACINAÇÃO**

- Os Desafios da Obrigatoriedade da Vacinação para os Trabalhadores Que Atuam nas Atividades Portuárias (Silvana Alves).....66/122

VALORAÇÃO ADUANEIRA E TRANSFER PRICE

- Valoração Aduaneira. Desclassificação do valor de transação. Utilização de métodos substitutos do acordo de valoração aduaneira – Ava/Gatt (CARF)68/4766, 46
- Da Convergência entre os Institutos da Valoração Aduaneira e *Transfer Price*: Limites da Utilização em Desfavor aos Métodos Substitutivos (Josiane Zordan Battiston, Nadine Viaud Gattães e Caroline Previato Souza).....68/29
- Uso de Regras de Preços de Transferência na Valoração Aduaneira: a Desconsideração dos Métodos até a Apuração de Valores Fictícios (Thális Andrade).....68/9

VAZAMENTO

- Ação civil pública – Ambiental – Vazamento de óleo no mar – Dano ambiental configurado – Ausência de nexo de causalidade – Provas inconclusivas – Inversão do ônus da prova – Apelação e remessa necessária desprovidas (TRF 3ª R.) 70/4902, 147

VITOR CHAVANTES GODOY DA COSTA, MARIANA RODRIGUES DA COSTA, ANA CAROLINA DE OLIVEIRA MENDES, MARCELLO PORTES DA SILVEIRA LOBO E LUIS CLAUDIO FURTADO FARIA

- Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia – II: Breves Reflexões sobre Caso Fortuito, Força Maior ou Onerosidade Excessiva.....71/234

VITOR CHAVANTES GODOY DA COSTA, MARIANA RODRIGUES DA COSTA E LUIS CLAUDIO FURTADO FARIA

- Impactos da Guerra entre Rússia e Ucrânia no Comércio Internacional Marítimo71/228

VÍVIAN AUGUSTO R. DE CARVALHO, MARCELO L. SAMMARCO E CAROLINA MARTINEZ PULA DALTOÉ

- O Acórdão nº 1.448/2022 do Tribunal de Contas da União e a Segurança Jurídica na Regulação do Segmento Portuário Brasileiro.....70/15

W**WELBER BARRAL**

- Comércio Internacional e Obrigações Ambientais: o Novo SGP Norte-Americano66/231

WELLINGTON NOGUEIRA CAMACHO

- O Transporte de Carga Viva (*Livestock Carrier*) sob a Ótica da Autoridade Marítima Brasileira66/47

Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

ÍNDICE RESUMIDO DOS TEMAS ABORDADOS NO X CONGRESSO NACIONAL DAS COMISSÕES
DE DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E ADUANEIRO DA OAB

SALVADOR/BA – 27 E 28 DE OUTUBRO DE 2022

Painéis

Primeiro Painel – Tema: A desestatização dos portos e a perspectiva para o futuro do setor portuário nacional

Segundo Painel – Tema: BR do Mar (Lei nº 14.301/2022) – Da legislação à prática

Terceiro Painel – Tema: O mercado de cargas containerizadas e os desafios pós-pandemia em período de guerra

Quarto Painel – Tema: Inovação e sustentabilidade

Quinto Painel – Tema: Direito marítimo – Segurança da navegação

Sexto Painel – Tema: O mercado de cargas containerizadas e os desafios pós-pandemia em período de guerra

Sétimo Painel – Tema: Multimodalidade – A importância das políticas públicas de interação de modais para a logística nacional (aspectos estruturais e regulatórios)

Oitavo Painel – Tema: SSE/THC2 20 anos – Segurança jurídica e regulação

Nono Painel – Tema: *Maritime Labor Convention 2006* – Ratificado em Abril/2022

Décimo Painel – Tema: Por que ter um regulamento aduaneiro?

Apoiadores

Índice Alfabético e Remissivo

