

# Revista

## Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Edição Suplemento 2023

Anais do XI Congresso Nacional das Comissões de  
Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB –  
(Curitiba, PR, Outubro 2023)

Realizado em 04, 05 e 06 de Outubro de 2023 em Curitiba – PR

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



# Revista

## Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

EDIÇÃO SUPLEMENTO 2023

Anais do XI Congresso Nacional das Comissões de  
Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB —  
(Curitiba, PR, Outubro 2023)

Realizado em 04, 05 e 06 de Outubro de 2023 em Curitiba — PR

### 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 — Despacho PA SEI nº 0004428-63.2021.4.05.7000, de 10.07.2023

### 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, Mário Povia, Nelson Cavalcante e Silva Filho,  
Oswaldo Agripino de Castro Júnior, VA Ralph Dias da Silveira Costa, Wilson Pereira de Lima Filho

### COMITÊ TÉCNICO

Alexandre Moreira Lopes, Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra, Cláudio Augusto Gonçalves Pereira,  
Fernando Pieri Leonardo, Karolina Manuel, Ingrid Zanella, João Paulo Alves Justo Braun, 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 XI Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, ocorrido nos dias 04, 05 e 06 de outubro de 2023, organizado, de forma presencial, pela Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB do Estado do Paraná.

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](mailto: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 : 246 p. ; 23 cm.

Anual

Edição suplementar publicado com Anais do XI Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, organização e realização OAB/PR, realizado em 04, 05 e 06 de Outubro de 2023 em Curitiba, PR. ISSN 2236-5338

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

CDU 347.79

CDD 342.29

---

Bibliotecária responsável: Nádía 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](mailto:contato@estudosmaritimos.com.br)

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



Estimados(as) Leitores(as),

Prefaciар obras especializadas na área de Direito Marítimo é sempre uma honra e uma felicidade. Esse sentimento se amplia quando se trata de uma coletânea cujos temas foram apresentados no XI Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, ocorrido nos dias 4, 5 e 6 de outubro de 2023 e organizado pela Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB Seccional Paraná.

Considerando a importância desta obra e o currículo ímpar de seus colaboradores, tomamos cuidado para transmitir, com fidelidade, aos leitores e aos estudiosos a relevância e originalidade desta coletânea.

Inicialmente, importa parabenizar a Comissão de Direito Marítimo e Aduaneiro da Seccional Paranaense pelo primoroso trabalho, com destaque especial para a liderança exemplar do seu Presidente, Dr. Leandro Alberto Bernardi, ladeado de seus ilustres membros. As congratulações especiais se estendem à Diretoria da Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional Paraná, na pessoa de sua Presidente, Dra. Marilena Indira Winter, a qual conferiu apoio fundamental ao evento.

Da mesma forma, saudamos a iniciativa da Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário pela organização dos Anais do Congresso – pelo segundo ano – com acuidade na abordagem dos debates e das palestras, consolidando uma excelente fonte de pesquisa para os estudiosos da matéria, com destaque para a produção da Ordem dos Advogados do Brasil, por meio de suas comissões temáticas organizadas em diversas Seccionais.

Esta coletânea vem suprir uma lacuna doutrinária no Brasil no campo do Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, que, mesmo sendo um país maritimamente privilegiado, ainda carece de obras especializadas. A sua originalidade consiste em agregar, de forma pioneira e por meio de uma abordagem ampla e interdisciplinar, diversos temas controversos e atuais.

Vivemos em um universo de expansão de conceitos. O Direito é uma ciência de transformação social. A diversidade e a complexidade das relações exigem um sistema jurídico legitimamente adaptável. Portanto, os temas registrados nesses Anais não poderiam ser mais oportunos, e nem abordados da melhor forma, pelas autoridades que participaram ativamente do congresso.

Assim, foram debatidos alguns temas, como: i) *Smart Ports*; ii) *compliance* e contencioso aduaneiro; iii) tendências de aprimoramento da exploração de

portos; iv) acidentes marítimos e repercussões jurídicas; v) trabalho marítimo e portuário; vi) interações regulatórias; vii) resolução de conflitos, entre outros, sempre com foco na segurança jurídica e no desenvolvimento econômico e sustentável do Brasil.

No que concerne ao trabalho marítimo, registra-se a contribuição da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB, presidida pela Dra. Ingrid Zanella Andrade Campos, com a elaboração do PARECER AO MINISTÉRIO DO TRABALHO, contendo proposições de ajustes na regulamentação da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, conforme Consulta Pública nº 6/2022.

Em novembro de 2022, a Portaria MTE nº 3.802/2022, que regulamenta a Convenção, foi publicada com os ajustes sugeridos pela OAB. A comissão nacional cumpre, desse modo, o seu objetivo de fomentar a segurança jurídica, valor indispensável para o fortalecimento da advocacia e do Estado Democrático de Direito.

O Brasil é um país maritimamente privilegiado, 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 e manutenção do Brasil no mercado internacional.

Nosso País ainda tem a Amazônia Azul, que possui 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 pela Lei nº 14.301/2022<sup>1</sup> e pelas reformas portuárias, a extensão da plataforma continental, a exploração do gás natural e outros recursos demonstram a necessidade do fomento à segurança jurídica e à produção de instrumentos concretos de prevenção.

Em setembro de 2019, o Brasil sofreu um extenso dano em seu meio ambiente marítimo e costeiro em razão do aparecimento de manchas de óleo, sem que se soubesse a origem, o local do vazamento ou os possíveis responsáveis. Infelizmente, em virtude da enorme extensão do vazamento, até o presente momento, algumas manchas de óleo voltam a aparecer nas praias do nordeste brasileiro.

---

1 Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm) . Acesso em 28 de setembro de 2023.

Da mesma forma, o Brasil foi palco de um caso com repercussão internacional ambiental, material e moralmente desgastante, envolvendo o naufrágio de um porta-aviões desativado em São Paulo. O NAE São Paulo (A-12) foi um porta-aviões da classe Clemenceau, que esteve a serviço da Marinha do Brasil entre 2000 e 2014, e fora descomissionado em 2020. O seu casco foi leiloado para a empresa turca Sök Denizcilik Tic Sti (Sök), em 2021. Após várias tentativas frustradas de exportação para reciclagem sustentável, a Marinha do Brasil determinou o naufrágio da referida embarcação.

Casos dessa natureza servem de alerta e aprendizado para que o Brasil produza mecanismos internos que possibilitem soluções seguras e com ampla responsabilização para casos de acidentes marítimos, bem como fortalecer a interlocução com as Convenções Internacionais, sob pena de desvirtuar o objetivo da lei.

Ainda, em 2020, tanto as atividades de transporte e entrega de cargas em geral, como as atividades portuárias, foram acertadamente reconhecidas como atividades essenciais. Por essa razão é indispensável a ampliação do debate no campo do direito marítimo, o que torna 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 William 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)

### **APOIADORES MASTER**

- KINCAID MENDES VIANNA Advogados
- MATTOS FILHO
- RÜCKER E CURI Advocacia e Consultoria Jurídica
- SALOMÃO, KAIUCA, ABRAHÃO, RAPOSO E COTTA
- SOLON SEHN e Advogados Associados

### **APOIADORES**

- AGRIPINO & FERREIRA Advogados
- ARB.LEGAL ADVOCACIA ROCHA BAPTISTA
- BARRAL, PARENTE E PINHEIRO Advogados
- FARDIM & BURIAN Advogados Associados
- GALLOTTI e Advogados Associados
- GARBOIS E MELO Advogados
- HLL & PIERI Advogados
- KÜSTER MACHADO Advogados
- MANUEL & VITTA Sociedade e Advogados
- MARTARELLO Advogados
- MENEGHINI & MENEGHINI Advogados
- QUEIROZ CAVALCANTI Advocacia
- REIS BRAUN E REGUEIRA Advogados Associados
- REIS GONÇALVES Associados
- SAMMARCO Advogados
- TUSSI & PLATCHEK Advogados Associados
- VIEIRA REZENDE Advogados
- ZOUAIN, RIZK, COLODETTI & Advogados Associados

# Comissões Especializadas da OAB (2022 a 2024)

## 2 COMISSÕES ESPECIAIS NO CONSELHO FEDERAL

## 30 COMISSÕES NOS CONSELHOS SECCIONAIS

### 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](mailto: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](mailto:comissoes@oab.org.br)

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

### Conselho Seccional – Amazonas

#### **Comissão de Direito Aduaneiro**

Presidente: Rummenigge Cordovil Grangeiro

Coordenadora-Adjunta: Maria Florencia Silva

Vice-Presidente: Rommel Júnior Queiroz Rodrigues

Endereço: Avenida Jornalista Umberto Calderaro Filho, nº 2000,  
Adrianópolis, Manaus/AM, CEP 69057-021

Telefone: (92) 99128-8118

*E-mail*: [direito.aduaneiro@oabam.org.br](mailto:direito.aduaneiro@oabam.org.br) ou [coordenacao@oabam.org.br](mailto:coordenacao@oabam.org.br)

*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

Vice-Presidente: Danielle Carollo de Oliveira Ovalhe

Secretária: Marina Morena Alves

Secretário Adjunto: João Vítor Souza Rodrigues

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](mailto: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: Silvia Andréa de Aquino

Secretário-Geral Adjunto: Eduardo Martins da Silva

Endereço: Avenida Washington Soares, nº 800, Guararapes, Fortaleza/CE, CEP 60810-300

Telefone: (85) 3216-1600

*E-mail*: [cdmpaa@oabce.org.br](mailto:cdmpaa@oabce.org.br)

*Site* Oficial: <https://oabce.org.br/2019/04/cdm-paa-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

Secretário-Geral Adjunto: Marcelo Kanitz  
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 e 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: Carla Adriana Comitre Gibertoni Fregona  
Secretária-Geral: Flávia Fardim Antunes Bringhenti  
Endereço: Rua Alberto de Oliveira Santos, nº 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, nº 1, 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  
Vice-Presidente: Andréa Afif Elossais  
Secretária-Geral: Mariana Teixeira Thomé  
Secretária-Geral Adjunta: Mikaella Lorena Marques Mendes Araujo

Endereço: Avenida Mato Grosso, nº 4700, B. Carandá Bosque,  
Campo Grande/MS, CEP 79.031-001

Telefone: (67) 3318-4720

*E-mail:* lenie@oabms.org.br

*Site* Oficial: [https://oabms.org.br/coordenadoria\\_de\\_comissoes/comissao-de-direito-aduaneiro/](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, nº 250, Bairro Cruzeiro, Belo Horizonte/MG,  
CEP 30310-160

Telefone: (31) 2102-5800 / (31) 98492-4023

*E-mail:* [direitoaduaneiro@oabmg.gov.br](mailto:direitoaduaneiro@oabmg.gov.br)

*Site* Oficial: <https://www.oabmg.org.br/Institucional/Home/ComissaoMembros/143>

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

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

## **Conselho Seccional – Pará**

### **Comissão de Direito Marítimo e Aduaneiro**

Presidente: Samara da Silva Gualberto

Vice-Presidente: Yasmin Silva Correa

Vice-Presidente: Renã Margalho Silva

Secretária-Geral: Edmara Roberta Pereira de Castro

Endereço: Praça Barão do Rio Branco, nº 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/index.php/comissoes>

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, nº 253, Bairro Ahú, Curitiba/PR,  
CEP 80540-340

Telefone: (41) 3250-5745/5749

*E-mail:* [comissoes@oabpr.org.br](mailto:comissoes@oabpr.org.br)

*Site Oficial:* [https://www.oabpr.org.br/comissao-composicao/?cd\\_subsecao=01&cd\\_suborgao=655](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: José Antônio Schuller da Cruz

Vice-Presidente: Bruno Maidl

Secretária-Geral: Nataly Noronha de Lima Rosa

Secretária-Geral Adjunta: Sibebe de Souza Silva

Tesoureiro: Nilson dos Santos Wistuba

Endereço: Rua Xavier da Silva, nº 136, Tuiuti, Paranaguá/PR,  
CEP 83203-620

Telefone: (41) 3425-2256 (WhatsApp)

*E-mail:* [paranagua@oabpr.org.br](mailto: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: Vinícius Ratti

Vice-Presidente: Patrique Mattos Drey

Secretária-Geral: Ana Paula Tecchio Gonçalves

Secretária-Geral Adjunta: Franco Zelírio Ferrari

Tesoureira: Josiane Gonçalves de Almeida

Endereço: Rua Cristalino Silveira Machado, nº 156, Sala 3, Centro,  
Barracão/PR, CEP 85700-000

Telefone: (49) 3197-3020

*E-mail:* [trifronteira@oabpr.org.br](mailto: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: Helen Lúcia de Jesus Tavares

Endereço: Rua do Imperador Dom Pedro II, nº 346, Bairro Santo Antônio, Recife/PE, CEP 50010-240

Telefone: (81) 3424-1012

*E-mail:* [comissoes@oabpe.org.br](mailto:comissoes@oabpe.org.br)

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

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: Rua do Imperador Dom Pedro II, nº 346, Bairro Santo Antônio, Recife/PE, CEP 50010-240

Telefone: (81) 3424-1012

*E-mail:* [comissoes@oabpe.org.br](mailto:comissoes@oabpe.org.br)

*Site* Oficial: <https://oabpe.org.br/comissao-de-direito-maritimo-portuario-e-do-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 Soares

Endereço: Avenida Marechal Câmara, nº 150, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20020-080

Telefone: (21) 2730-6525 – Ramal 2191

*E-mail:* [cdmpm@oabRJ.org.br](mailto: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

Vice-Presidente: Giovanna Martins Wanderley

Endereço: Rua Nossa Senhora de Candelária, nº 3382, Candelária,  
Natal/RN, CEP 59065-490

Telefone: (84) 4008-9416

Coordenação: (84) 4008-9415

*E-mail:* [comissao@oabrn.org.br](mailto:comissao@oabrn.org.br)

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

## **Conselho Seccional – Rio Grande do Sul**

### **Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário**

Presidente: José Augusto Mendes Marques

Vice-Presidente: Andréia Propp Arend

Secretário: Valter Tremarin Junior

Endereço: Rua Washington Luiz, nº 1110, Centro, Porto Alegre/RS,  
CEP 90010-460

Telefone: (51) 3287-1800

*E-mail:* [comissoesespeciaissec5@oabrs.org.br](mailto: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 – Cedimpa**

Presidente: Sérgio Lipinski Brandão Júnior

Vice-Presidente: Gustavo Cestari Dumont

Secretário: Bruno da Silva Alfaro

Endereço: Avenida Silva Paes, nº 266, Sala 302, Rio Grande/RS,  
CEP 96200-340

Telefone: (53) 3231-2744 (Contato na Secretaria das Comissões:  
Fátima)

*E-mail:* [riogrande@oabrs.org.br](mailto: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, nº 4860, Florianópolis/SC,  
CEP 88025-255

Telefone: (48) 3239-3500

*E-mail:* [comissoes@oab-sc.org.br](mailto: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

Secretária: Josiane Lader

Secretário Adjunto: Gabriel Leonardo Alves

Endereço: Rua Paschoal Apóstolo Pítsica, nº 4860, Florianópolis/SC,  
CEP 88025-255

Telefone: (48) 3239-3500

*E-mail:* [comissoes@oab-sc.org.br](mailto: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, nº 100, Bairro  
Carvalho, Itajaí/SC, CEP 07713-000

Telefone: (47) 3348-4152

*E-mail:* [comissoes@oabitajai.com.br](mailto: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, nº 46, Bairro Saguazu, Joinville/SC,  
CEP 89221-050

Telefone: (47) 3433-0771 (Contato na Secretaria das Comissões:  
Maria)

*E-mail:* aduaneiro@oabjoinville.org.br

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

Instagram: aduaneiro.oab.jille

### **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, nº 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, nº 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-aduaneiro/](http://www.oabcampinas.org.br/comissoes-2/direito-aduaneiro/)

## **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: Ângela Llase Gonçalves

Endereço: Rua José Borges Neto, nº 703, Nova Mirim, Praia Grande/SP,  
CEP 11705-010

Telefone: (13) 3592-3559

*E-mail:* [comissoes@oabpraiagrande.org.br](mailto:comissoes@oabpraiagrande.org.br)

*Site Oficial:* <https://oabpraiagrande.org.br/comissoes/>

## **Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Santos**

### **Comissão de Direito Aduaneiro**

Presidente: Karolina dos Santos Manuel

Vice-Presidente: Deborah Calomino Mendes

Endereço: Praça Patriarca José Bonifácio, nº 55, Centro, Santos/SP,  
CEP 11013-190

Telefone: (13) 3226-5900

*E-mail:* [comissoes@oabsantos.org.br](mailto: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, nº 55, Centro, Santos/SP,  
CEP 11013-190

Telefone: (13) 3226-5900

*E-mail:* [santos@oabsp.org.br](mailto: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, nº 55, Centro, Santos/SP,  
CEP 11013-190

Telefone: (13) 3226-5900 – Ramal: 2

*E-mail:* [comissoes@oabsantos.org.br](mailto:comissoes@oabsantos.org.br)

*Site Oficial:* <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 Fátima Martins Faria

Endereço: Praça Patriarca José Bonifácio, nº 55, Centro, Santos/SP,  
CEP 11013-190

Telefone: (13) 3226-5900

*E-mail:* [comissoes@oabsantos.org.br](mailto:comissoes@oabsantos.org.br)

*Site Oficial:* <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: Jaqueline Rodrigues Santana da Motta

Vice-Presidente: Roberto Eduardo Silva Júnior

Secretária-Geral: Alice Braz Rodrigues

Secretário Adjunto: Marco Antônio Rego Câmara

Tesoureira: Graziela Santos

Endereço: Alameda Vereador Mário Olegário Leite, nº 50, São  
Sebastião/SP, CEP 11608-536

Telefone: (12) 3892-2349

*E-mail:* [sao.sebastiao@oabsp.org.br](mailto:sao.sebastiao@oabsp.org.br)

*Site Oficial:* <https://www2.oabsp.org.br/asp/subsecoes/subsecao.asp?codsub=136>

# Patrocinam o Evento

## CATEGORIA OURO

- Itapoá Terminais Portuários S/A
- Justen, Pereira, Oliveira e Talamini – Sociedade de Advogados
- Lara & Advogados Associados
- Portonave S/A – Terminais Portuários de Navegantes
- Portos do Paraná
- Santos Brasil Participações S/A
- TCP – Terminal de Contêineres de Paranaguá

## CATEGORIA PRATA

- Abratec – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres
- ABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários
- ATP – Associação de Terminais Portuários Privados
- Paranaguá Pilots – Sindicato dos Práticos Práticos dos Portos e Terminais Marítimos

## CATEGORIA BRONZE

- Abac – Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem
- Cargill Agrícola S/A
- Cattalini Terminais Marítimos S.A.
- Cotriguaçu Cooperativa Central
- DP World Santos
- Federação Nacional das Operações Portuárias – Fenop
- Pasa – Paraná Operações Portuárias S/A
- PCFA – Pedro Calmon Filho & Associados
- Sindop – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná
- Tibagi Serviços Marítimos Eireli ME

## APOIO

- Grupo Escoteiros do Mar Ilha do Mel de Paranaguá

## Relatores(as) dos Painéis (em Ordem Alfabética)

A Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro do Conselho Seccional da Ordem dos Advogados do Estado do Paraná, agradece aos seguintes membros que colaboraram com a elaboração dos relatórios de conteúdo dos painéis:

- Alysson Amorim Yamasaki
- Ana Paola Ghizoni de Macedo
- Analice Castor de Mattos
- Diogo Bianchi Fazolo
- Eduardo Souza Navarro Bezerra
- Fernando Bueno de Castro
- Francielle Soares Yamasaki
- Juliana Goetzke Almeida
- Larissa Gonçalves Costa
- Melina Gonçalves Gimenez Hidalgo
- Rafael Wallbach Schwind
- Steeve Beloni Correa Dielle Dias

# Temas Atuais de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro e a (In)Segurança Jurídica

## APRESENTAÇÃO

Essa foi a proposta de nosso Congresso e este desafio foi lançado aos painelistas e debatedores, os quais fomos privilegiados em ouvir, e que cumpriram a tarefa com louvor.

Penso que fomos muito felizes na proposição do tema, idealizado em outubro 2022, logo após o Congresso de Salvador, haja vista a ressignificação de alguns cânones jurídicos pela suprema corte. Exemplifico citando o Tema nº 881 que trata dos limites da coisa julgada em matéria tributária, entre outras questões de extrema controvérsia.

De outra sorte, também com relação à decisão do STF (na Reclamação nº 43.007), quando este concluiu monocraticamente pela anulação das provas produzidas em processo criminal processado e julgado, invalidando as provas produzidas a partir de acordos de leniência no âmbito da Operação Lava Jato, publicamente parabenizo a Dra. Marilena Winter e a Diretoria da OAB/PR, que, em corajosa manifestação datada de 13.09.2023, firmou posição a respeito.

Precisamos urgentemente de estabilidade jurídica. A insegurança é ruim, afasta investidores e atinge de uma forma ou de outra todo o espectro social, aprofundando as mazelas que conhecemos.

Aos exemplos que citei, outros se acumulam, e confirma-se a triste e celebre frase que “este País não é para amadores”.

Entretanto, em contraposição, esse ambiente instável tem a característica de formar os melhores.

Fazendo todo o sentido outra constatação: mares calmos não fazem bons marinheiros, ou seja, bons navegantes se fazem em mares tormentosos.

Por isso minha admiração aos meus pares que pertencem aos quadros da Ordem dos Advogados do Brasil que se lançam ao bom combate, com ética, disciplina e estudo, sem desistir ou esmorecer.

Minha admiração dobrada a quem confia nesses batalhadores para fazerem valer seus direitos.

E a todos que acreditam que a melhor forma de progresso seja o de ensinar a pescar em um ambiente de liberdade, respeito e responsabilidade. Seja aonde for, com o que for e com quem for.

E senhores, o mundo mudou e avançou.

No ambiente integrado de mar e porto, a tecnologia se faz presente e de forma inexorável, revolucionária e irreversível.

Hoje falamos com naturalidade em *smarts ports*, *ghost ports*, *startups* marítimas e portuárias, navios a vela mecânica (que, recentemente, esteve em Paranaguá/PR), embarcações autônomas, controle de emissão de poluentes, descarbonização, *compliance*, etc.

Em paralelo, controvérsias acirradas. Cito algumas:

A verticalização portuária, o aprimoramento de modelos regulatórios, a integração de modais, a concessão de canais de acesso, a preferência e a multifuncionalidade no trabalho portuário avulso, as sobre-estadias de contêineres e a sua regulação necessária, a navegação de cabotagem, e tantos outros temas deste universo em constante movimento.

Diante dos avanços tecnológico e dinâmico das relações que presenciemos, não podemos jamais esquecer dos fatores humano e social envolvidos nas atividades portuárias, e a integração, nem sempre pacífica, de porto-cidade.

Nosso Congresso tratou de vários desses temas. Esperamos que tenha sido a oportunidade de pensar sobre os caminhos do direito marítimo, do direito portuário e do direito aduaneiro.

Aproveito a tribuna livre, e me permitam trazer outros pontos de reflexão sobre momentos atuais.

Um dos faróis que iluminam meus passos trago da vida acadêmica.

Quando jovem estudante, assisti a palestra do Dr. Oto Luiz Sponholz, Presidente da OAB/PR de 1983 a 1985. Assumiu o cargo de Desembargador pelo quinto constitucional em 1986. Foi presidente do TJPR de 2003 a 2004, aposentando-se em 2011. Nos deixou precocemente aos 74 anos, em 17 de dezembro de 2015.

Dr. Cassio Lizandro Telles assim descreveu o jurista paranaense:

Oto Sponholz dignificou a magistratura e a advocacia. Como advogado foi um amante da liberdade e um ativo combatente em prol da democracia, olhando para todos, especialmente os que sofreram no cárcere por conta da privação

da liberdade. Foi dirigente da ordem, no período de redemocratização, um momento conturbado da história que exigiu muita firmeza e coragem.

Com essa firmeza e coragem, Dr. Oto Sponholz proferiu marcante discurso, encerrando com a citação de parte do poema de Eduardo Alves da Costa, escrito em 1960, “No caminho, com Maiakovski”, assim:

*Tu sabes,*

Conheces melhor do que eu a velha história.

*Na primeira noite* eles se aproximam

E roubam uma flor do nosso jardim.

*E não dizemos nada.*

*Na segunda noite,* já não se escondem:

Pisam as flores,

Matam nosso cão,

*E não dizemos nada.*

*Até que um dia,*

*O mais frágil deles* entra sozinho em nossa casa,

Rouba-nos a luz, e,

Conhecendo nosso medo,

Arranca-nos a voz da garganta.

*E já não podemos dizer mais nada.*

Nos dias que correm

A ninguém é dado

Repousar a cabeça alheia ao terror.

Os humildes baixam a cerviz,

E nós, que não temos pacto nenhum

Com os senhores do mundo,

Por temor nos calamos. Isso posto, ergamos âncora, e em manobra normalmente efetuada contra o vento, icemos vela, que navegar é preciso. Rumo a Vitória/ES, sede do XII Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da Seccionais da OAB.

Paranaguá, 26 de outubro de 2023.

**Leandro Alberto Bernardi**

Presidente da Comissão de Direito Marítimo,  
Portuário e Aduaneiro da OAB/PR



# Programação

## XI Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Temas Atuais e a (In)Segurança Jurídica  
04 a 06 de Outubro de 2023

### **DIA 1: 04.10.2023 – QUARTA-FEIRA**

**18h – 19h: Abertura**

**19h – 20h: Palestra de Inauguração**

**Challenges in Port Development** (“Desafios no Desenvolvimento dos Portos”) – Peter W. de Langen – Proprietário e principal consultor da Ports & Logistics Advisory, com sede em Málaga, Espanha. Professor na Copenhagen Business School (Dinamarca). Integrou a Autoridade Portuária do Porto de Rotterdam como consultor sênior. Codiretor da [www.porteconomics.eu](http://www.porteconomics.eu).

**20h – 21h30: Coquetel de boas-vindas!**

### **DIA 2: 05.10.2023 – QUINTA-FEIRA**

**08h45 – 09h: Abertura (Homenagem ao Dr. José Lucio Glomb)**

**09h – 10h30: Painel 1 – Aduaneiro**

**Tema:** *Compliance* Aduaneiro e Facilitação

Presidente de mesa: Melina Hidalgo (Advogada)

Debatedor: Luciana Mattar Vilela Nemer (Advogada, Conselheira Federal)

Conferencista 1: Renata Sucupira Duarte (Advogada)

Conferencista 2: Rosaldo Trevisan (Conselheiro do Carf)

Conferencista 3: Thális Andrade (Advogado, Professor)

**10h30 – 11h: Coffee break 1**

## **11h – 12h30: Painel 2 – Portuário**

**Tema:** Tendências de Aprimoramento da Exploração de Portos e Segurança Jurídica  
Presidente de mesa: Almirante Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa (Diretor Presidente da ATP)

Debatedor: Rafael Stein Santos (Advogado)

### **Subtemas do painel:**

- Modelos de Concessão e Exploração Portuária – Ana Luiza Salles (Advogada, Ex Diretora do MInfra e PPI)
- Privatizações e Concessões de Portos: o Ponto de Vista do Setor Privado – Roberta Carvalhal (Advogada, Presidente do Conselho da Abratec)
- Concessão de Canais de Acesso: Solução para o Eterno Problema da Dragagem? – Disney Barroca Neto (Especialista de Gestão Pública e Portuária)
- Teremos Portos Inteligentes no Brasil? O Papel das Novas Tecnologias no Setor Portuário – Luiz Fernando Garcia da Silva (Diretor Presidente da Portos do Paraná)

## **12h30 – 14h: Almoço**

## **14h – 15h30: Painel 3 – Portuário**

**Tema:** Administração Contratual, Resolução de Conflitos e Segurança Jurídica no Setor Portuário

Presidente de mesa: Jesualdo Conceição Silva (Presidente ABTP)

Debatedor: Gabriel Jacques de Moura (Advogado)

### **Subtemas do painel:**

- Mediação e Arbitragem pela Antaq: Experiências e a Regulamentação pela Agência – Flávia Moraes Lopes Takafashi (Diretora Antaq)
- Resolução Consensual de Conflitos no TCU: Alcance e Procedimento – Rafael Wallbach Schwind (Advogado)
- O Papel do TCU na Regulação do Setor Portuário – Odilon Cavallari de Oliveira (Assessor de Ministro do TCU)
- Delegação de Competência para Arrendamento de Área Portuária e o Procedimento Licitatório – Marcus Vinicius Freitas (Diretor Jurídico da Portos do Paraná)

## **15h30 – 16h: *Coffee break 2***

### **16h – 17h30: Painel 4 – Marítimo**

**Tema:** E Se o Caso Ever Given Ocorresse no Brasil?

Presidente de mesa: Maurício do Vale (Advogado)

Debatedor: Godofredo Mendes Vianna (Advogado)

Conferencista 1: Eliane M. Octaviano Martins (Advogada)

Conferencista 2: Marcelo David (Professor, Desembargador Federal do Tribunal Marítimo)

Conferencista 3: Steeve Beloni Correa Dielle Dias (Advogado)

Conferencista 4: Paulo Henrique Cremonese (Advogado)

### **17h30 – 18h30: Palestra – Portuário**

**Tema:** Mutabilidade dos Contratos de Exploração de Infraestruturas Portuárias – Marcos Nóbrega (Professor, Conselheiro Substituto TCE/PE)

Presidente de mesa: Frederico Messias (Juiz de Direito)

Debatedores: Thiago Miller (Advogado)

Najla Buhatem Maluf (Advogada)

Ana Paola Ghizoni de Macedo (Advogada)

## **DIA 3: 06.10.2023 – SEXTA-FEIRA**

### **09h – 10h30: Painel 5 – Marítimo e Portuário**

**Tema:** Trabalho Marítimo e Portuário

Presidente de mesa: Bruno Tussi (Advogado)

Debatedor: Ingrid Zanella (Advogada)

#### **Subtemas do painel:**

- Preferência e Multifuncionalidade – Shana Carolina Colaço Bertol (Diretora Executiva OGMO/PGUÁ)
- Regime do Trabalhador Marítimo – Desafios para a Segurança Jurídica – Pedro Calmon Neto (Advogado)
- Decisões do Tribunal Marítimo nos Acidentes: Suspensão da Responsabilidade Civil e a Segurança Jurídica – Nelson Cavalcante e Silva Filho (Juiz do Tribunal Marítimo)
- O Trabalho Portuário sob a Ótica dos Operadores Portuários – Sergio Aquino (Presidente da Fenop)

### **10h30 – 11h: *Coffee break 3***

### **11h – 12h30: Painel 6 – Portuário**

**Tema:** Interações Regulatórias – Porto e Navegação

Presidente de mesa: Fernando Castro (Advogado)

Debatedor: James Winter (Advogado)

#### **Subtemas do painel:**

- Liberdade de Preços e Tarifas de Terminais e Concessionários e o Controle Regulatório – Eduardo Nery (Diretor-Geral da Antaq)
- Sobre-estadia de Armazenagem e Seu Aprimoramento Regulatório – Lorena Xisto (Advogada)
- Racionalidade Econômica dos Preços sob a Perspectiva dos Terminais Portuários: Investimentos x Remuneração – Osmari de Castilho Ribas (Diretor da Portonave)
- A Segurança Jurídica na Regulação da Cabotagem – Luís Fernando Resano (Presidente-Executivo da ABAC)

### **12h30 – 14h: Almoço**

### **14h – 15h30: Painel 7 – Aduaneiro**

**Tema:** Desafios do Contencioso Aduaneiro

Presidente de mesa: Raquel Segalla Reis (Advogada)

Debatedor: Eduardo Navarro (Advogado)

Conferencista 1: Solon Sehn (Advogado, Professor)

Conferencista 2: Vera Lucia Feil (Juíza Federal)

Conferencista 3: Laércio Cruz Uliana Junior (Conselheiro do Carf)

### **15h30 – 16h: *Coffee break 4***

### **16h – 17h30: Palestra – Aduaneiro**

**Tema:** Integração Regional – Ricardo Xavier Basaldúa – Argentina (Advogado, Professor)

Debatedores: Diogo Fazolo (Advogado)

Bruno Eduardo Budal Lobo (Advogado)

Alysson Yamazaki (Advogado)

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

### Painéis

#### **Palestra de Inauguração – Tema: *Challenges in Port Development/ Desafios no Desenvolvimento dos Portos* ..... 31**

1. Primeiro Painel – Aduaneiro – Tema: *Compliance* aduaneiro e facilitação do comércio exterior ..... 41
2. Segundo Painel – Portuário – Tema: Tendências de aprimoramento da exploração de portos e segurança jurídica..... 56
3. Terceiro Painel – Portuário – Tema: Administração contratual, resolução de conflitos e segurança jurídica no setor portuário ..... 65
4. Quarto Painel – Marítimo – Tema: E se o caso *Ever Given* ocorresse no Brasil ..... 78

#### **Palestra – Portuário – Tema: Mutabilidade dos Contratos de Exploração de Infraestrutura Portuária..... 108**

5. Quinto Painel – Marítimo e portuário – Tema: Trabalho marítimo e portuário ..... 115
6. Sexto Painel – Portuário – Tema: Interações regulatórias – Porto e navegação..... 123
7. Sétimo Painel – Aduaneiro – Tema: Desafios do contencioso aduaneiro..... 150

#### **Palestra – Aduaneiro – Tema: Integração Regional ..... 170**

#### **Apoiadores ..... 174**



## Palestra de Inauguração

### Tema: *Challenges in Port Development*/Desafios no Desenvolvimento dos Portos

<https://www.youtube.com/watch?v=ggODTFTYR1Y>



- [1] **Palestra de Inauguração: Peter W. de Langen.** Proprietário e principal consultor da *Ports & Logistics Advisory*, com sede em Málaga, Espanha. Professor na Copenhagen Business School (Dinamarca). Integrou a Autoridade Portuária do Porto de Rotterdam como consultor sênior. Codiretor da Port Economics ([www.porteconomics.eu](http://www.porteconomics.eu)).
- [2] **Abertura do Congresso – Dra. Marilena Winter.** O texto a seguir compila os pontos principais das considerações iniciais, cuja íntegra poderá ser consultada no *link* informado supra.

A Dra. **Marilena Winter**, Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, Seção do Paraná, declarou, em nome da Diretoria, aberto o XI Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, cumprimentando os colegas integrantes da mesa de abertura, primeiramente, o Membro Honorário Vitalício, Presidente, Medalha Vieira Neto da OAB Paraná, Dr. José Lúcio Glomb; após, a Diretora da Jovem Advocacia da OAB Paraná, Dra. Fernanda Valério, e o Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro (“Comissão”) da OAB Paraná, Dr. Leandro Alberto Bernardi. Aproveitou a oportunidade para saudar todos os membros de comissão, conselheiros estaduais e federais, e todos aqueles que vieram aqui prestigiar o Congresso. A Presidente ressaltou, ainda, a importância e relevância dos trabalhos desenvolvidos pela Comissão.

***Transição.** Após breve agradecimento aos patrocinadores do Congresso pela mestre de cerimônias, foi dado início ao painel de abertura do Congresso, conferindo-se a palavra ao Dr. Leandro Alberto Bernardi.*

***Considerações Iniciais. Palestra de Abertura. Dr. Leandro Alberto Bernardi.** O texto a seguir compila os pontos principais das conside-*

*rações iniciais, cuja íntegra poderá ser consultada no link informado supra.*

O Dr. Leandro Alberto Bernardi agradeceu, inicialmente, a Diretoria da OAB Paraná, na pessoa da Dra. Marilena Winter, Presidente da Seção do Paraná, do Vice Presidente, Dr. Fernando Estevão Deneka, e da Dra. Rafaela Küster, coordenadora do Setor de Comissões. Agradeceu também a presença da Dra. Fernanda Valério, Diretoria da Jovem Advocacia, e todo o apoio para a organização do Congresso. Atribuiu especial menção e agradecimento ao Dr. José Lúcio Glomb, idealizador da Comissão de Direito Marítimo e Portuário e Presidente da OAB Seção do Paraná nos anos de 2010 a 2012, ao Setor de Eventos da Seção, nas pessoas da Professora Danielli Satake, Gustavo Ricobom e Sheila Godoi, e à diretoria da Comissão, nas pessoas das Dras. Melina Gonçalves Gimenez Hidalgo e Ana Paola Ghizoni de Macedo. Agradeciu o grupo de trabalho formado para a organização do Congresso, composto pelos Drs. Maurício Andrade do Vale, Diogo Bianchi Fazolo, Eduardo Souza Navarro Bezerra, Fernando Bueno de Castro, Laércio Cruz, Juliana Júnior, Lorena Cristina Auchewski Xisto, Maicon Borba, Marcos Eduardo Tavares de Andrade, Rafael Wallbach Schwind e Romênia Marinho, enfatizando a dedicação, o desempenho, o profissionalismo e a paciência, e homenageou os demais integrantes da Comissão pelo excepcional trabalho desenvolvido até o momento. Aos apoiadores do Congresso, agradeceu a confiança no projeto do Congresso e a visão de futuro, ao compreender a importância do evento ao segmento portuário. Em um cenário marcado pela integração de interesses no âmbito do direito marítimo, portuário e aduaneiro, o Dr. Leandro reconheceu e expressou a sua gratidão às importantes figuras que lideram a Comissão Nacional de Direito Marítimo Portuário e a Comissão Nacional de Direito Aduaneiro da OAB, destacando as doutoras Ingrid Zanella e Luciana Mattar Vilela Nemer, que, sob suas competentes lideranças, têm oferecido apoio contínuo. Um agradecimento especial foi estendido às comissões coirmãs das Seccionais da OAB, um total de 15, com destaque para a representação de Santa Catarina.

Neste contexto, expressou também a sua gratidão aos 62 participantes dos 10 painéis que, de forma corajosa, aceitaram o convite para compartilhar as suas experiências e perspectivas ao longo desses três dias de intensa atividade intelectual.

Informou que a jornada do Congresso se inicia com a palestra inaugural proferida pelo renomado Professor **Peter Lang**, uma referência mundial em portos e logísticas, responsável pela gestão logística no Porto de Rotterdam.

A sua presença honra o evento, proporcionando *insights* sobre os desafios no desenvolvimento portuário. Enfatizou que, nos próximos dias, seriam explorados temas cruciais, como direito aduaneiro, aprimoramento da exploração de portos, segurança jurídica, administração contratual, resolução de conflitos, mutabilidade dos contratos de infraestruturas portuárias, entre outros. O Dr. Leandro ainda reforçou que, ao abordarmos temas atuais de direito marítimo, portuário e aduaneiro, não podemos ignorar a insegurança jurídica que permeia o ambiente. Essa é a “proa” do Congresso, segundo ele, o desafio lançado aos painelistas e debatedores. Diante das mudanças e dos avanços no cenário integrado de mar e porto, é crucial reconhecer o impacto da tecnologia, das *startups* marítimas e portuárias, da descarbonização e de outros avanços, sempre lembrando do fator humano e social envolvido nas atividades portuárias. Em um momento de instabilidade jurídica, fez referência à manifestação corajosa da Paraná em relação a decisões controversas, destacando a necessidade urgente de estabilidade jurídica para atrair investidores e promover o progresso. Por fim, compartilhou as suas reflexões sobre a importância de enfrentar os desafios com ética, disciplina e estudo, destacando a necessidade de confiar nos profissionais do direito para garantir os direitos de todos. O mundo mudou, e o Congresso oferece a oportunidade de refletir sobre os caminhos do direito marítimo, portuário e aduaneiro. Ao final, agradeceu novamente a todos os presentes e convidou os palestrantes e debatedores para contribuírem com seus conhecimentos, fazendo votos de um congresso produtivo e enriquecedor.

***Transição.** Ao começar a palestra de abertura, a organização informou aos presentes que a apresentação seria realizada em inglês. Na lateral direita do auditório, ao final, foram disponibilizados fones de ouvido para aqueles que precisassem de tradução simultânea. A equipe encorajou os participantes que ainda não haviam obtido os fones na entrada a se dirigirem até o local designado. Antes de dar início à palestra, um lembrete foi feito a todos sobre o coquetel programado para ocorrer após o evento na saída do auditório. Expressaram um agradecimento caloroso pela presença do público, seguido por uma salva de palmas dedicada à mesa de honra. A equipe organizadora convidou para compor a segunda mesa da noite o palestrante principal, o Dr. Peter Langen, juntamente com o Dr. Leandro Alberto Bernardi. Além disso, foram chamadas ao palco a Melina Gonçalves Gimenez Hidalgo e Ana Paola Ghizoni de Macedo. O tema central do painel consistiu em “Desafios no Desenvolvimento dos Portos”, com o Dr. Peter Langen, proprietário e principal consultor da Ports*

*& Logistics Advisory, com sede em Málaga, Espanha. Professor na Copenhagen Business School (Dinamarca). Integrou a Autoridade Portuária do Porto de Rotterdam como consultor sênior. Codiretor da Port Economics.*

**Palestra de Abertura – Peter Langen.** *O texto a seguir compila os principais pontos da brilhante explanação do Professor Peter Langen, em tradução em português. A palestra em língua original (inglês) e integral está disponível no link informado supra.*

Ao expressar gratidão pela oportunidade de compartilhar *insights* sobre a melhoria da indústria, o Dr. Peter Langen iniciou refletindo sobre sua jornada profissional, reconhecendo a evolução persistente e os desafios inerentes. A explanação parte, então, para uma análise do aprimoramento portuário, com foco na governança como fator crucial. O palestrante parte de observações de visitas a países que lidam com governança eficiente, afetando tanto as suas economias quanto as sociedades. Exemplos específicos, como a dependência da Guatemala de um único mercado de exportação e os desafios de custo da Indonésia no transporte entre ilhas, ilustram, na visão dele, as inúmeras complexidades enfrentadas por nações. Dois grandes desafios no desenvolvimento portuário foram destacados: alcançar uma governança adequada e se adaptar à dinâmica economia global. O palestrante destaca, assim, a luta que muitos países enfrentam para equilibrar interesses públicos e privados, prejudicando o crescimento econômico global. A necessidade de os portos acompanharem a evolução da indústria, mudanças geopolíticas e flutuações de mercado é ponto crucial.

O palestrante propõe uma perspectiva que enxerga os portos como ecossistemas de negócios, em vez de simples nós de transporte. Nessa abordagem, enfatiza a colaboração entre diversas empresas envolvidas em atividades industriais, logísticas e de transporte, atraindo investimentos estrangeiros e contribuindo significativamente para a estrutura econômica de uma nação.

Em termos de governança, o palestrante argumenta a favor do foco na criação e sustentação de ecossistemas de negócios, advogando por uma iniciativa comercial em vez de uma autoridade pública para liderar esse desenvolvimento. Os desafios de equilibrar interesses públicos e privados e se adaptar à economia global em constante mudança foram reiterados. Ao reconhecer as imperfeições tanto da propriedade estatal quanto privada, destaca a necessidade de uma decisão equilibrada com base nas circunstâncias

únicas de cada país. O equilíbrio entre a eficiência, a cultura política e o papel crucial do porto na economia nacional foi categoricamente enfatizado.

A importância de alinhar a governança portuária com o desenvolvimento de ecossistemas de negócios é o tema central da explanação. Uma orientação comercial, a flexibilidade regulatória e um equilíbrio cuidadoso entre a propriedade estatal e privada foram apresentados como elementos cruciais para garantir o sucesso dos portos no cenário global em constante evolução.

O termo “ecossistemas de negócios”, como menciona o palestrante, é amplamente utilizado na literatura de gestão para retratar um conjunto de empresas que ocupam posições competitivas colaborativas em vários setores. Esses setores incluem atividades industriais, logísticas, transporte e lazer. O potencial de receita desses ecossistemas se estende além da infraestrutura de transporte tradicional, que pode ser proibitivamente cara. Em vez disso, o valor é capturado atraindo diversas empresas para o porto.

Ao observar as tendências globais, o Dr. Peter observa que os preços de aluguel nos aeroportos para lojas superam os de outras localidades devido ao fluxo constante de passageiros, destacando a captura de valor inerente a esses ecossistemas. Ele argumenta contra o projeto de portos apenas como nós de transporte, afirmando que uma abordagem mais eficaz é imaginá-los como ecossistemas de negócios robustos. O conceito de ecossistemas de negócios prova ser fundamental para o tecido econômico de muitos países. Notavelmente, o Dr. Peter cita o modelo bem-sucedido dos Países Baixos, onde mais de 50% do investimento estrangeiro direto (IED) é direcionado para o ecossistemas. Essa integração bem-sucedida é atribuída a fatores como espaço disponível, capacidade e apoio institucional. O palestrante reforça que é preciso visualizar os ecossistemas de negócios como uma lente para entender o desenvolvimento. Ele aponta exemplos como um complexo portuário desenvolvido por empresas privadas no Reino Unido, onde o mecanismo do ecossistema é evidente. Investidores alocam voluntariamente fundos substanciais para aprimorar suas cadeias de abastecimento por meio de instalações logísticas dentro do complexo, ilustrando a iniciativa privada que impulsiona o desenvolvimento do ecossistema. O palestrante incentiva a adoção dessa perspectiva de ecossistema, argumentando que uma integração mais profunda amplifica os componentes de desenvolvimento dentro do sistema.

Ao contemplar algumas considerações essenciais, chama a atenção para a produção global de hidrogênio. Ele destaca que a produção de hi-

drogênio não está restrita a um mercado local; em vez disso, atende a uma audiência global. As instalações de produção em escala mundial têm a flexibilidade de escolher locais em todo o mundo, optando frequentemente por portos. Ao observar a ampla adoção de zonas francas por muitos países para atrair investimentos, reconhece o vasto potencial de expansão de ecossistemas de negócios portuários. Ao focar no aspecto de lazer dentro das indústrias portuárias, reconhece a importância desse componente. Ao reconhecer os vários papéis dentro do ecossistema, enfatiza que o lazer exibe o maior potencial de crescimento.

O crescimento é atribuído, segundo ele, à expansão da classe média globalmente, especialmente no turismo, tornando-o uma indústria substancial e robusta. Aconselha as autoridades portuárias a alinharem as suas estratégias com essas oportunidades, citando exemplos como Amsterdã, onde a receita proveniente de atrair escritórios relacionados e funções urbanas ultrapassa a proveniente do manuseio de navios.

A palestra faz uma transição perfeita para o âmbito da governança dentro dos ecossistemas portuários. O Dr. Peter sustenta que o desenvolvimento de um ecossistema de negócios é fundamentalmente comercial, argumentando contra a ideia de uma autoridade assumir essa tarefa, considerando-a ilógica. Em vez disso, salienta o seu apoio a uma entidade comercial para impulsionar o desenvolvimento, alertando contra a adoção do título de uma autoridade portuária. O foco deve, na visão dele, ser atrair investimentos e criar um ambiente onde as empresas se beneficiem de instalações e serviços compartilhados.

Ele introduz, então, uma pergunta crítica: Se a iniciativa comercial, essencial para o desenvolvimento de um ecossistema de negócios, deve ser de propriedade do Estado ou de uma empresa privada? Ele reconhece ter observado casos de empresas estatais, ciente da complexidade da decisão, e enfatiza a necessidade de um DNA comercial na estrutura organizacional, deixando a pergunta em aberto para exploração adicional. Lembra que nos anos 90 havia uma crença predominante de que as empresas estatais eram entidades peculiares destinadas a desaparecer. No entanto, essa perspectiva passou por uma transformação em muitas economias. A mudança levou à compreensão de que ter entidades estatais, especialmente em setores como transporte público e infraestrutura hídrica, poderia fazer sentido em certas circunstâncias. Há uma implicação crucial em relação ao desenvolvimento portuário e à necessidade de estruturar a organização adequadamente.

O Dr. Peter argumenta, ainda, contra um quadro regulatório que restrinja os portos a serem apenas locadores, sustentando que tal posição não é sensata. Em vez disso, a sugestão é o desenvolvimento de empresas com mais flexibilidade. Baseando-se em *insights* sobre como outros desenvolvedores de ecossistemas operam, expressa confiança de que eles frequentemente colaboram com terceiros para fortalecer os seus ecossistemas. Os portos privados no Reino Unido, por exemplo, buscam ativamente colaborações com terceiros para aprimorar as suas operações.

Há uma oposição clara do palestrante a um quadro regulatório que limita as escolhas de modelos de negócios dos portos, afirmando que tais restrições são contraproducentes. Além disso, ele questiona a sabedoria de impor processos de licitação competitivos especificados e transparentes para selecionar terceiros, propondo uma abordagem alternativa, instando a uma estratégia mais flexível. Em vez de processos formais de licitação, a sugestão é estender o “tapete vermelho” e participar de negociações diretas. Essa perspectiva está, nas palavras do palestrante, alinhada com a ideia de fornecer significativa liberdade às empresas de desenvolvimento dentro do paradigma de ecossistemas de negócios. A importância de conceder considerável liberdade às empresas de desenvolvimento, considerando-a fundamental para alcançar uma governança portuária eficaz. A explanação encoraja uma abordagem que promova flexibilidade e negociações diretas, desviando-se de estruturas regulatórias rígidas.

O Dr. Peter chama a atenção para o aspecto positivo de ter amplas oportunidades de trabalho, especialmente considerando a situação predominante em muitos países. Ele expressa o reconhecimento da questão prevalente em que as autoridades públicas estão profundamente enraizadas na estrutura estatal, muitas vezes operando com limitações significativas. Os processos de reforma em andamento em todo o mundo, segundo ele, estão seguindo uma direção que exige uma abordagem mais decisiva e potencialmente acelerada.

Aprofundando o debate sobre se uma empresa de desenvolvimento deve ser estatal ou privada, o Dr. Peter salienta a complexidade da compensação entre as imperfeições associadas à propriedade estatal e àquelas ligadas à propriedade privada. Ele argumenta que os inconvenientes da propriedade estatal, como a ineficiência e as limitações orçamentárias flexíveis, estão bem documentados. Fazendo comparações com cenários globais, sugere que o Brasil pode inclinar-se mais para os desafios das empresas estatais. Pugna por uma consideração cuidadosa de fatores ao decidir sobre o

modelo de propriedade, citando exemplos como a Dinamarca, onde uma empresa estatal pode ser adequada, e a Nigéria, onde uma empresa privada pode ser mais apropriada.

Em um cenário prático e apresentando uma foto aérea do projeto de expansão em Roterdã, que custou 2,7 bilhões, o Dr. Peter faz uma pergunta retórica sobre o cenário hipotético do porto de Roterdã ser de propriedade privada de um fundo de pensão canadense. Ele questiona se tal entidade se comprometeria a investir uma quantia substancial no projeto de expansão, considerando o longo período de retorno. A resposta, segundo ele, reside na importância crítica do porto para a economia, sugerindo que os investidores privados se destacam na otimização de ativos existentes.

Transitando para outro estudo de caso, o Dr. Peter discute a decisão do porto de Amsterdã de deixar de lidar com carvão até 2030 devido a preocupações com a sustentabilidade. Ele destaca a relevância de tal transição e questiona se uma empresa privada tomaria tal decisão. Isso introduz a terceira consideração, enfatizando a importância do interesse público em espaços urbanos, acesso à orla e a necessidade de uma consideração cuidadosa ao ter uma empresa de desenvolvimento totalmente privada. Em essência, o Dr. Peter navega por várias considerações, desde os desafios gerais enfrentados pelas autoridades públicas até o processo de tomada de decisão detalhado sobre a estrutura de propriedade das empresas de desenvolvimento. Os exemplos e cenários apresentados destacam a complexidade dessas decisões no contexto da vitalidade econômica, sustentabilidade ambiental e interesse público.

Adotando uma perspectiva de terceira pessoa, destaca o seu ponto de vista sobre o assunto. Ele usa o caso de Vitória na economia brasileira para enfatizar a importância do equilíbrio e das compensações na tomada de decisões. Ele argumenta que analisar diferentes perspectivas e resultados é essencial, sugerindo que o equilíbrio reside nos detalhes específicos da situação e destaca lições da governança corporativa, enfatizando a necessidade de direções claras para empresas estatais, especialmente no que diz respeito a riscos, sustentabilidade e adaptação a transições urbanas à beira-mar e reforça a importância de conselhos de supervisão independentes e diretores profissionais para garantir uma governança eficaz.

Abordando as armadilhas potenciais da corrupção, o Dr. Peter destaca, ademais, a necessidade de um processo formalizado a ser seguido nas negociações com terceiros, com transparência para evitar práticas inadequadas.

A discussão proposta pelo palestrante se estende à reforma portuária, enfatizando a necessidade de cooperação eficaz, profissionalização dos conselhos de supervisão e, quando apropriado, privatização.

Ele menciona, brevemente, a questão acaloradamente debatida de lidar com empresas estatais estrangeiras, questionando a lógica de vender empresas estatais para entidades estrangeiras. Expressa ceticismo quanto à expectativa de que empresas estatais estrangeiras atuem no interesse do país vendedor.

A explanação, então, passa para os desafios de assumir a continuidade sem considerar as circunstâncias em mudança. Ele alerta contra investimentos equivocados devido a suposições sobre o futuro, citando exemplos de portos enfrentando problemas com calado insuficiente, terminais de cruzeiros mal localizados e infraestrutura desalinhada para terminais de frutas. Em conclusão, instiga uma perspectiva mais ampla além de fatores imediatos e visíveis, alertando contra a suposição de que amanhã será igual a hoje. Ele destaca a importância de uma consideração cuidadosa e de uma abordagem proativa para evitar surpresas desagradáveis na paisagem dinâmica da indústria marítima.

Ao apresentar a sua perspectiva, o Dr. Peter, agora adotando uma postura de terceira pessoa, enfatiza a necessidade de uma abordagem holística e estruturada para navegar nos desafios enfrentados pela indústria marítima. Ele afirma que entender as dinâmicas em mudança, como o aumento do tamanho dos navios, o transporte autônomo e as rotas comerciais globais em evolução, é crucial. Embora reconheça a complexidade do ambiente, sugere que uma empresa de desenvolvimento portuário deve se concentrar em iniciativas sustentáveis e verdes, alinhando-se aos verdadeiros mercados de crescimento.

Baseando-se em sua experiência em Roterdã, torna-se de suma importância a inovação constante e o desenvolvimento de novos serviços em colaboração com parceiros do ecossistema. Realiza destaques pertinentes à natureza imprevisível do desenvolvimento de negócios e sugere uma “abordagem de funil”, incentivando múltiplas iniciativas e abraçando as incertezas inerentes ao processo, dada a necessidade de uma forte capacidade de absorção dentro do ecossistema de negócios para assimilar novas inovações de maneira eficaz.

Ao final, o Dr. Peter expressou gratidão e concluiu a sua discussão sobre os desafios enfrentados pelos portos, novamente enfatizando a impor-

tância da inovação, da adaptabilidade e do planejamento estratégico para prosperar no ambiente marítimo dinâmico.

**Transição.** *Após as expressões finais de agradecimento, o Dr. Leandro Alberto Bernardi assumiu a responsabilidade de entregar o certificado ao palestrante. Em seguida, cedeu a palavra para as considerações finais à vice-presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB Paraná, a Dra. Melina Hidalgo, e, posteriormente, à Dra. Ana Paola Ghizoni de Macedo.*

Melina expressou a sua gratidão, desejando boa noite a todos os presentes. Fez uma homenagem ao presidente da Comissão, destacando o seu apoio inabalável desde a concepção do Congresso. Ela ressaltou a importância do Dr. Leandro Bernardi em todas as iniciativas, agradecendo por sua presença constante e por ser parte essencial da Comissão. Em suas palavras, a Dra. Melina compartilhou a sensação de que a Comissão é como uma família, onde todos trabalham em conjunto para melhorar e fortalecer o grupo desde 2011. Ela destacou a colaboração com a Comissão da Pessoa com Deficiência, mencionando a importância de conscientização sobre o autismo e outras questões relacionadas. A Dra. Melina também trouxe à tona o engajamento da Comissão em questões ligadas à pessoa com deficiência, apresentando um exemplo de como realizar autoapresentações para proporcionar uma compreensão mais ampla e inclusiva. Após as suas palavras, passou a palavra para a Dra. Ana Paola Macedo para suas considerações finais. A Dra. Ana Paola, de maneira breve, expressou igualmente o seu agradecimento ao Dr. Leandro, destacando o papel fundamental que ele desempenha não apenas profissionalmente, mas também pessoalmente, incentivando o aprendizado contínuo.

**Encerramento.** *Para encerrar a noite, o Dr. Rafael Wallbach foi convidado a subir ao palco para realizar a entrega de uma homenagem ao presidente da Comissão, o Dr. Leandro Alberto Bernardi. O evento foi encerrado com a equipe agradecendo a presença de todos no primeiro dia do 11º Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB. Um convite foi estendido a todos para participar do coquetel de abertura, encerrando, assim, a noite com votos de uma excelente jornada e a promessa de reencontro no próximo dia, às 8:45 da manhã.*

## Primeiro Painel – Aduaneiro

### Tema: *Compliance* aduaneiro e facilitação do comércio exterior

- [1] **Melina Hidalgo** – Presidente de Mesa – Advogada, Mestranda em Psicologia Forense pela Universidade Tuiuti do Paraná, Professora de Importação/Exportação e Direito Aduaneiro.
- [2] **Luciana Mattar Vilela Nemer** – Advogada, Juíza do TRE do Espírito Santo, Conselheira Federal da OAB, Presidente da Comissão Nacional de Direito Aduaneiro, Presidente da Comissão de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro da OAB Espírito Santo, Especialista em Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro, Especialista em Direito Tributário. Professora de Pós-Graduação.
- [3] **Renata Sucupira Duarte** – Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro da OAB São Paulo, Presidente do Comitê de Comércio e Investimentos Internacionais da Câmara Britânica de Comércio e Indústria do Brasil, Membro da Comissão Nacional de Direito Aduaneiro da OAB.
- [4] **Rosaldo Trevisan** – Doutor em Direito pela UFPR, Especialista credenciado pela Organização Mundial das Alfândegas, Consultor do Fundo Monetário Internacional, Presidente da Primeira Turma, Quarta Câmara, da Terceira Sessão do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.
- [5] **Thális Andrade** – Conferencista – Doutorando em Direito pela USP, Professor de Direito Aduaneiro e Tributário, Advogado, Servidor na Secex.

A Doutora **Melina Hidalgo** iniciou os trabalhos, passando a palavra inicial para a Doutora Luciana, que cumprimentou a OAB Seccional do Paraná, na pessoa da Presidente Marilena Winter, a Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, na pessoa do Presidente Leandro, assim como todos os membros que compuseram e organizaram o evento.

A Doutora **Luciana**, debatedora, aduziu que o tema do painel é extremamente relevante ao comércio internacional e acompanha o desenvolvimento da humanidade, consignando fatores comuns notados desde o início da Idade Média com a *lex mercatoria* até os dias atuais, com operador econômico autorizado, no que se refere ao tema do presente painel, que é o *compliance* aduaneiro.

Ressaltou a relevância do tema, que vem, inclusive, com os números que demonstram que o Brasil bateu recorde histórico de exportações, a corrente de comércio exterior no ano de 2022 no volume de 606 bilhões de dólares, o que é 20% (vinte por cento) superior ao volume de 2021, portanto, uma corrente íngreme.

E, como acontece, a gestão dessa vontade dos agentes econômicos de trabalharem com fronteiras cada vez mais porosas, com redução de burocracia, assim como redução de custos e, ao mesmo tempo, dos Estados soberanos de manterem a sua parcela da soberania no controle das cargas que entram e saem de seus respectivos territórios.

O *compliance* aduaneiro e a facilitação do comércio à luz da expressão enigmática de melhores práticas internacionais relacionadas a tratados internacionais, quanto à *benchmarking* e uma observação efetiva das melhores práticas em outros países ou em outros blocos regionais, é o tema abordado pelo Doutor **Rosaldo**.

Essa disciplina é regulada por um número elevado de organizações internacionais, algumas no âmbito regional da União Europeia, Mercosul e que são braços das Nações Unidas, como a *United Nations Commission on International Trade Law (Uncitral)*, outras independentes, como a Organização Mundial das Aduanas, ressaltando que algumas, inclusive, que nem são *stricto sensu*, na acepção da Convenção de Viena sobre os direitos tratados entre Estados, a exemplo da *International Chamber of Commerce (ICC)*.

Será abordado, logo a seguir, a aplicação dos tratados que estão vigentes e a influência dos que não estão mais vigentes ou, até mesmo, não aplicáveis, os quais são utilizados como inspiração para elaboração de normas.

Na sequência, restará aduzida a origem da facilitação do comércio dentro do espectro temporal, consignando como o *compliance* aduaneiro é afetado pela citada facilitação e está intimamente ligado, afetando a área aduaneira e, também, de maneira mais recente, a área tributária no Brasil.

E, por fim, falando do *benchmarking*, que é muito importante, mas está sendo ignorado, pois em nosso País são lidos e interpretados os tratados internacionais, mas há um desligamento no que está acontecendo nos outros países, como que estão aplicando tais tratados internacionais, a interpretação é a mesma da brasileira?

Referidos dispositivos são muitas vezes apreciados em órgãos de julgamento administrativo e judicial no País, os quais apreciam temas que

estão a cargo de organizações internacionais ou que são aplicados de forma não uniforme por 50 (cinquenta), 60 (sessenta) países no mundo, supondo que a forma de interpretação no Brasil é a correta.

Ou seja, as melhores práticas não são adotadas no País, pois o que ocorre são cópias de textos, restando interpretados da forma que é bem entendido, migrando a questão para um *benchmarking* seletivo, pois não há interesse na sua cópia na maioria dos casos.

Voltando ao tema de tratados internacionais, frise-se que existem alguns importantes que estão vigentes, que dispõe sobre temas clássicos do comércio internacional, como medidas e acordos tarifários, em primeiro, e a posterior regulação multilateral do comércio.

O *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) é o grande pioneiro e a nave mãe da regulação do comércio internacional quando o protecionismo tarifário começa a chegar em tamanhos sufocantes, no seu ponto de estrangulamento, regulando medidas não tarifárias também.

Iniciam-se os regramentos para licenças de importação, as medidas de defesa comercial e a regulação de temas clássicos aduaneiros, notadamente classificação, valoração e origem, salientando que os últimos dois estão regulados integralmente pela Organização Mundial do Comércio (OMC), enquanto a primeira pela Organização Mundial das Aduanas (OMA).

Atualmente, o Brasil detém acordos internacionais em todas essas áreas, com mais de 100 (cem) signatários no caso da OMC e mais de 160 (cento e sessenta) no caso da OMA do sistema harmonizado.

Então o envolvimento com a leitura de tais tratados e suas respectivas interpretações, que nem sempre são uniformes nos distintos países, e quem soluciona divergências de interpretação pelos distintos Estados são os tribunais internacionais, frisando que, se o Brasil interpreta o acordo de valoração aduaneira de uma forma divergente do que interpreta um outro país, a questão pode ser levada à OMC.

Existindo, por exemplo, uma divergência entre o Brasil e a Alemanha no que se refere à classificação de uma determinada mercadoria, diga-se: dos seis primeiros dígitos (que são mundiais), a controvérsia pode ser levada ao comitê do sistema harmonizado na OMA, em que existiram vários debates, como nos casos práticos das vitaminas e impressoras copiadoras *scanner*.

Tais discussões chegaram ao mencionado comitê para emissão de juízo de valor, para que cada país não continue entendendo ou interpretando

de seu jeito, senão não adianta nada a existência de um sistema harmonizado que em nada harmoniza. Essa preocupação com os tratados internacionais acabou se alastrando também para o tema da facilitação do comércio, o qual vem desde 1996, sendo o único logro e a conquista multilateral após as rodadas do Uruguai.

O acordo sobre a facilitação do comércio tem um pouco de mérito na facilitação já promovida pela Convenção de Kyoto revisada, que entrou em vigor em 2006, consignando que 70% (setenta por cento) do texto revisado foi transladado pelo acordo de facilitação do comércio da OMC, às vezes com as mesmas palavras, terminologia, e isso é claro que impulsionou e facilitou que o acordo saísse logo, porque havia uma base negociada internacionalmente no âmbito de referida convenção revisada, por isso esses acordos conversam quando se fala em facilitação.

E não conversam tão somente no acordo de facilitação, mas também na Convenção de Kyoto revisada em toda estrutura normativa na OMC, na *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), assim como em outros órgãos, funcionando como *soft Law* naqueles aspectos que não fazem parte de um tratado internacional.

A OMA, por exemplo, tem ferramentas, instrumentos e um guia sobre fortalecimento de capacidades acerca de gestão de riscos, auditorias posteriores à liberação de mercadorias. Todos esses instrumentos funcionam como *soft Law*, não possuindo força vinculante como os textos dos tratados internacionais.

E mesmo nos textos dos tratados deve existir muito cuidado na leitura, inclusive frisando que está ocorrendo uma nova revisão da Convenção de Kyoto por meio de uma equipe de Bruxelas, que vai deixá-la mais alinhada com o acordo de facilitação do comércio e avançar em relação ao próprio acordo de facilitação.

Essa preocupação com a facilitação do comércio assume protagonismo, porque hoje a celeridade passou a ser mais importante do que a própria tarifa. Basta ser perguntado para o importador se prefere pagar 10% (dez por cento) a menos de Imposto de Importação ou ter a sua carga liberada em canal verde.

A rodada do Uruguai, com o advento de mecanismos que já estão na Convenção de Kyoto revisada, fez com que a aduana brasileira passasse a ser o vilão dessa operação, especificamente da aduana *lato sensu*, incluín-

do o Ministério da Agricultura e os órgãos anuentes em geral, por conta da morosidade de análises envolvendo importações.

Em 2019, foi feito um *time release study* no Brasil, estudo de tempo de liberação de mercadorias, em que restou percebido que os gargalos ficaram mais nítidos, existindo a necessidade não só de entender como os tratados internacionais são redigidos, em vez de ler a literalidade do texto, mas captando a sua filosofia.

Aliás, quando do advento da rodada do Uruguai, com a criação da OMC, aquele órgão que se chamava Conselho de Cooperação Aduaneira acabou por adotar um nome parecido, notadamente o atual nome Organização Mundial das Aduanas, que atualmente detém 185 países.

Consigne-se que estão vigentes no Brasil tanto a Convenção de Kyoto quanto o acordo sobre a facilitação do comércio, nos termos do Decreto nº 10.276, de 15 de março de 2020, assim como do Decreto nº 9.326/2018, ressaltando que o País solicitou prorrogação de cumprimento da Norma 10.5 do Anexo Geral de mencionada Convenção para dezembro de 2023.

Sobre a Convenção de Kyoto, frise-se que o seu nome técnico é convenção para simplificação e harmonização dos regimes e procedimentos aduaneiros, que implica redução de tempo dos procedimentos de importação e exportação, implicando aos países se comunicarem na mesma linguagem, algo que foi perdido antes de citada convenção, com a criação de figuras, a exemplo do operador econômico autorizado (OEA).

Aqui no Brasil as aduanas fiscalizavam 100% (cem por cento) das cargas, mas a partir de 1997 em torno de 90% (noventa por cento) dos desembaraços aduaneiros e das mercadorias passaram a ser liberados sem conferência, ou seja, pelo canal verde, sendo que 20 (vinte) anos atrás 100% (cem por cento) do desembaraço aduaneiro ocorria no canal vermelho, pois era a única opção.

Isso porque tudo era fiscalizado, restando selecionado com base em gestão de risco, utilizando da informação, da filosofia que a OMA chamou de aduana do século XX, especificamente a que coopera com o setor privado e outros órgãos, facilitando a cooperação entre a aduana e os operadores de comércio exterior, implicando confiança mútua.

A questão dos operadores autorizados e da janela única ou *single window*, apelidado como guichê único no acordo de facilitação do comércio, que poderia ser substituída tão somente por portal, consiste na filosofia

de serem resolvidos problemas em únicos ambientes preferencialmente virtuais, consoante previsto na Convenção de Kyoto revisada e no acordo de facilitação do comércio.

A OMA pode regular todo e qualquer tema aduaneiro da OMC, inclusive assuntos que estão em artigos do GATT, como os seus arts. 5, 8 e 10, tratando sobre liberdade de trânsito, taxas e encargos de penalidades em procedimentos, bem como transparência e publicidade, requisitos que estão presentes no acordo sobre a facilitação do comércio.

Aliás, o acordo precitado chega a fazer menção aos instrumentos da OMA, notadamente no art. 10.3 ele diz que a medição dos tempos de despacho aduaneiro e as melhores práticas internacionais podem ser consultadas em instrumentos da OMA, mas o propósito principal é a desburocratização, significando evitar duplicidade de documentos, traduções desnecessárias e prestação da mesma informação para variados órgãos, o que parece absolutamente óbvio quando diante de fluxo celeridade de comércio.

Quanto ao *compliance* aduaneiro, é imperioso ressaltar que o tributário aproveitou a sistemática do aduaneiro, o qual tem a filosofia de operadores autorizados ou confiáveis, fundada na gestão de risco, ou seja, quem é um operador confiável e que cumpre requisitos de antecedentes, oferecendo baixo grau de risco, assim como as aduanas mundialmente, são capacitados a trabalharem com elas, as quais os habilitam e credenciam.

O *compliance* aduaneiro também está vinculado a quais operadores serão fiscalizados, especificamente a projeção de 0,01% (um centésimo) de seletividade, salientando que todos os agentes querem isso, fazendo o possível para cumprir tais requisitos prévios.

Com isso, é importante a mentalidade de que operador econômico autorizado é confiável, mas poderá ser selecionado para eventual fiscalização, sem quaisquer elementos subjetivos.

Essa filosofia de cooperação tem que ser assim entendida e assimilada no Brasil, sendo incorporada recentemente pelo Direito Tributário, a exemplo da possibilidade de autorregularização e de utilização de denúncia espontânea, existindo um diálogo entre as autoridades fiscais e os contribuintes.

Relativamente ao *benchmarking*, deve existir estudos comparados, por exemplo, do tribunal administrativo do Brasil com outros equivalentes de outros países, sendo que a OCDE realizou um estudo com 16 (dezesseis)

tribunais administrativos, o qual está disponível e tem diversas ferramentas para analisar temas debatidos, como valoração *versus* preço de transferência, não restando necessário legislar do marco zero ou reinventar legislação sobre tais temas.

Note-se que existiram muitas mudanças impactantes em 2023 (o critério de desempate no Carf), as quais estão relacionadas ao *benchmarking* seletivo, vale dizer, existe toda a estrutura na Convenção de Kyoto para que sejam praticadas as melhores práticas, mas apenas há cópia ou utilizando o que convém, e não todo o seu conteúdo.

Por fim, finalizando a palestra, o Dr. Rosaldo ressalta da urgência de um *benchmarking* envolvendo infrações e penalidades aduaneiras, assim como estudos concretos e comparativos a como funcionam as matérias aduzidas em outros países.

A Presidente de Mesa salientou a importância do tema aduzido, passando a palavra ao Doutor **Thális**, que frisou que abordará a facilitação e a insegurança jurídica no compliance aduaneiro.

Com efeito, acostuma-se a falar de *compliance* como conformidade, em que haverá preparação, existindo inúmeras ferramentas que atualmente o governo disponibiliza no próprio Portal Você Tem Inteligência Artificial Gratuita, no qual é possível consultar a NCM e sua classificação fiscal, realizar a etapa preparatória, que é o grande *compliance* do dia a dia que substitui, em grande medida, o próprio trabalho do despachante aduaneiro.

Segundo o palestrante, *compliance* no final é a conformidade, não só do setor privado, mas do próprio governo, a exemplo, como já aludido, olhar para as melhores práticas internacionais e implementar dispositivos de tratados internacionais.

Existe uma parcela importante na própria implementação das melhores práticas e dos respectivos tratados voltados à estrutura governamental, razão pela qual o foco específico é a instância recursal de tribunal administrativo independente, apenas em matéria aduaneira, tão debatido atualmente.

Pensando na Norma 10.5 da Convenção de Kyoto revisada, é de difícil implementação de segunda instância recursal administrativa. Olhando pelo viés histórico, já no período em que Dom Pedro tinha 5 (cinco) anos de idade, não podendo assumir o império, o País foi governado por 3 (três) senadores, frisando que um deles, o Senador Feijó, elaborou “as leis para

inglês ver”, demonstrando que não havia mais interesse na escravidão ou no tráfico de escravo propriamente dito advindo de embarcações.

Para tentar diminuir ou mitigar os impactos da escravidão, criaram-se referidas leis; no entanto, parte doutrina diz que nunca foram promulgadas, enquanto outros estudiosos dizem que a lei não era implementada, mas ela tinha sido promulgada. O fato é que elas foram resgatadas anos depois com Eusébio de Queirós.

Desde 1948, a própria criação do acordo geral de tarifas e comércio, com desdobramento no acordo de facilitação, em seu art. 10, cuida de transparência e publicidade, bem como pronta revisão e correção de ações administrativas para assuntos aduaneiros, os que tinham que ser independentes das agências encarregadas da execução administrativa e as decisões que devem ser implementadas por essas agências.

A palavra independência é importante justamente para ser buscado o estudo comparado, haja vista que o seu conceito é distinto para os indivíduos, frisando que a administração também cria seus próprios conceitos, mas, por ocasião do direito comparado, é possível a verificação da necessidade de criação de instância independente em matéria aduaneira.

Ao contrário, resta privilegiada a instância única quando diante de pena de perdimento (pena capital), ou seja, um juízo de valor dentro da própria autoridade aduaneira, não cabendo recurso administrativo se o contribuinte quiser discutir, existindo como opção tão somente o ajuizamento de ação perante o Poder Judiciário para fins de reversão de decisão administrativa e da lesão ao Direito.

E ainda mais grave, na mesma infração cometida o contribuinte pode, além da pena de perdimento, sofrer a aplicação de multa equivalente ao valor aduaneiro, situação que, apesar da origem aduaneira, acaba sendo objeto do Decreto nº 70.235/1972, em que existe instância recursal administrativa ao Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), em que há paridade e independência ao julgamento, o que não ocorre na ocasião da instância única.

Ademais, existe a carência de varas e magistrados especializados em Direito Aduaneiro, diferentemente do Carf, que possui conselheiros mais qualificados para julgamento dessas controvérsias, justificando mais uma vez a necessidade da segunda instância administrativa.

Tal problemática é agravada em razão dos posicionamentos do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que

não existe direito na Constituição Federal de 1988 que garanta o segundo grau administrativo, apesar de não ser pacífico, sob o entendimento de que cabe ao respectivo Estado aderir a uma Convenção Internacional, como a Convenção de Kyoto revisada, ou mudar a própria legislação.

Fato é que a pena de perdimento sempre foi um dos problemas no Brasil em matéria aduaneira, quando da internacionalização da Norma 10.5 da Convenção de Kyoto, afrontando o acordo de facilitação, tendo em conta a previsão de recurso aduaneiros a serem julgados por instância independente da administração aduaneira.

No entanto, como ponto específico, existe o *benchmarking*, não exatamente sobre a Norma 10.5, mas o juízo de valor da própria OMC sobre o art. 10.10 no ano de 1948, quando a União Europeia foi defrontada em vários tribunais administrativos, traz como consequência a obrigatoriedade que assuntos aduaneiros sejam analisados por autoridade independente, livre do controle ou da influência das agências administrativas cujas decisões são objeto de revisão.

Vale dizer, esses tribunais e procedimentos têm que ter capacidade de conduzir uma revisão com liberdade em termos institucionais e práticos, sem a interferência das agências cujas decisões estão sendo revisadas.

Mas, e aqui uma crítica, já existe influência a partir do momento da existência de indicação de julgadores pela própria Receita Federal, ressaltando o julgamento pela Sejul, composta por 100% (cem por cento) de auditores fiscais. Comparando essa sistemática com o próprio Carf, verifica-se a distinção, pois esse órgão possui paridade histórica, muito mais robusta.

Ainda nesse ponto, existindo uma sanção administrativa e recorrendo, existem casos em que a autoridade superior é que julgará a mesma, inexistindo qualquer independência entre a autoridade aplicadora da sanção e a mesma que são companheiros de trabalho em um mesmo órgão, sendo muito difícil fazer juízo de valor no caso concreto, limitando a liberdade.

Frise-se que estão sendo criadas turmas extraordinárias para aquelas controvérsias de pequeno valor, ou seja, além de existir o Carf lidando com questões de crédito em segundo grau, pequenos valores não merecem ir ao Carf, órgão que possui imensa qualidade para resolução das controvérsias.

Restou instituído o corte mínimo de 60 (sessenta) salários do valor do auto de infração lavrado para julgamento perante o Carf, consignando que os valores menores serão pela Delegacia de Recurso de Julgamento dentro da

própria Receita Federal, inexistindo paridade e manutenção do mesmo nível de influência do Carf, o que viola a própria Norma da Convenção de Kyoto.

Vale dizer, foi criado tribunal que diverge bastante da composição e do método de julgamento paritário que existe no âmbito do Carf, que possui 100 (cem) anos de história no Brasil.

Mais recentemente, foi publicada a Lei nº 14.651/2023, revogando parcialmente o Decreto-Lei do Perdimento nº 455/1976, o qual permitia uma instância única ao perdimento; então, teve essa revogação e que é o movimento que a administração está fazendo para se adaptar à Convenção de Kyoto, entendendo que ela não é autoaplicável, devendo ser revogada a Sejur para fins de adequação.

A Sejur é vinculada, também, à Subsecretaria de Tributação e Contencioso, para não ter qualquer questionamento de independência formal em relação à Subsecretaria de Administração Aduaneira, sendo destacados auditores para equipe nacional de julgamento e, em segunda instância, um colegiado de três a cinco auditores dentro da profligada Sejur.

O grande problema disso tudo é que se está sendo criado receio intransponível, pois a DJR recursal é formada por auditores fiscais, assim como a Sejur também é composta por essas autoridades públicas; ao contrário do Carf, que possui entidades sendo representadas, ou seja, existe paridade aos Conselheiros do Fisco Federal.

Além disso, o Brasil está em meio à reforma tributária, que será uma incógnita, pois existirão diversos tributos convivendo ao mesmo tempo, haja vista a transição proposta, podendo ter para uma única conduta autos de infrações envolvendo todos esses tributos. Digamos existir condutas sujeitas a perdimento como a mesma infração, podendo parar o caso na DRJ recursal se for inferior a 60 (sessenta) salários.

Outra hipótese são os autos de infrações serem julgados pelo Carf, nos casos de multa equivalente a perdimento acima de 60 (sessenta) salários, ou, se estiver sendo tratado sobre a CBS, há possibilidade de ser julgado em novo tribunal que pode ser criado.

E aqui uma questão a ser pensada, os doutrinadores falam tanto de segurança jurídica, mas para onde o Brasil está caminhando, com tantas possibilidades aduzidas *supra*?

Por fim, cabe ressaltar que existem tentativas nacionais de implementar e se dar efetividade para essas normas internacionais, havendo julgados,

inclusive um recente de abril de 2023, do egrégio Tribunal Regional Federal da 3ª Região, tentando implementar a Convenção de Kyoto, a qual já está vigente, faltando o Brasil se adaptar.

Então, na sequência, foi dada a palavra para a Doutora **Renata**, que justamente se propôs a falar do lado dos advogados no contexto do painel, notadamente na segurança jurídica e como a facilitação e o *compliance* para nós advogados reflete como intervenientes, pensando muito no importador, no exportador e em todos os operadores que a classe defende os interesses.

Ocorre que deve existir uma cooperação, pois essa facilitação, sem a necessária cooperação, não tem como surtir e gerar frutos. Mas também tal cooperação para gerar citados frutos precisa existir dentro de construção da confiança recíproca, com a existência de um passado bom entre o Fisco/Estado com o importador e exportador.

Com efeito, devem existir chances de os importadores e exportadores corrigirem pequenos erros e ajustar situações para poderem ser tratados de forma diferente, com conformidade e facilitação dentro de suas operações comerciais.

Indubitavelmente, a aduana brasileira é um exemplo para o mundo em termos de modernização tecnológica, com a implementação dos programas de gestão de risco, como o Cisam, que é o sistema de seleção aduaneira por aprendizagem de máquina.

Então, com a simplificação muitas coisas mudaram. Anteriormente, era necessário, a exemplo, da guia de importação, com um número de papéis de coisas que eram necessárias ser preenchidas e complexas. Com essa simplificação, houve diminuição da burocracia, mudando o cenário para a dita cooperação entre os importadores e exportadores e a aduana, ou seja, boa intenção de ambas as partes para tentar a criação de canal derivado da aplicação do acordo de facilitação de comércio.

Nesse confiar, é dado como modelo a criação do Projeto Radar de Oportunidades Aduaneiros (ROAD), liderado pela 8ª Região Fiscal da Receita Federal do Brasil, com o apoio institucional do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, sendo interessante a iniciativa, pois qualquer pessoa pode entrar em um canal direto com os órgãos para a coleta das demandas dos agentes, a fim da concretização da facilitação de comércio.

Então, são coletadas sugestões e reclamações, as quais ficam em referido programa para acompanhamento e cobranças das questões registradas.

Com isso, fica claro que existiu uma mudança de postura da aduana frente aos contribuintes, existindo uma vontade, mas ainda falta muita coisa para modificação na estrutura para realmente ocorrer tal facilitação.

A questão aqui é arrecadatória, que não é exatamente a função da aduana, sendo outra função destacada que é a celeridade dos operadores, importadores e exportadores que querem previsibilidade, haja vista que atrasos no desembarço aduaneiro, sem previsão de ocorrer, causam insegurança jurídica e prejuízos à operação.

Relativamente à pirâmide de conformidade da OCDE, quando colocada ao lado da Receita Federal, registrou-se no balanço aduaneiro de 2022, a mesma está seguindo diretrizes em relação à gestão de fiscalização, enquanto a visão que a OCDE passa é em relação a uma estratégia de relacionamento entre os *players*.

No entanto, há retrocesso quando diante de operação de fiscalização para aqueles que não estão conseguindo ler o que está sendo solicitado pela OMC. A lógica é que quem está conseguindo cumprir o que está na OCDE vai ganhar a facilitação, especificando o Programa do Operador Econômico Autorizado (OEA), que terá conformidade, em que pese não valer a pena estar dentro da mesma para diversos importadores e exportadores, principalmente que possuem portes menores.

A questão é que a realidade do OEA não bate com as das empresas de porte menor, pensando diante da facilitação que verdadeiramente virá, pois o número é muito pequeno de *players* que conseguem a sua certificação, em vista da burocracia existente e dos elevados custos para ingressá-la, ou seja, a dificuldade da mencionada certificação é hialina.

Com isso, do grupo são retiradas as médias, as pequenas e as microempresas que têm muita dificuldade de entrar no OEA, que facilita o despacho aduaneiro em relação à sua celeridade, isso mesmo com canais de comunicações com a Receita Federal do Brasil. A crítica é que, com o acordo de facilitação, a sistemática da OEA deveria ser aplicada para todo mundo, privilegiando a conformidade e isonomia.

Diante disso, quem está em conformidade está dentro do OEA, justamente pelas dificuldades precitadas, ressaltando que as empresas pequenas e médias são as quem detêm receio de não realizar os procedimentos da

maneira mais adequada, possuindo dificuldades aos que estão fora de sua sistemática.

Referida apreensão advém até por conta de paralisação de atividades e prejuízos de difícil reversão ou até mesmo que trazem como consequência o próprio fechamento da empresa, que estão, em regra, mais preocupadas em estarem dentro da conformidade.

E dentro destes contextos das empresas que possuem maiores condições financeiras, que podem contratar profissionais em razão da complexidade do sistema aduaneiro do País, o que é diverso em havendo a facilitação quanto à existência de um canal para que a dúvida seja dirimida, visando à continuidade da operação ou autocorreção.

Contudo, daí decorre outro problema com a Receita Federal, possuindo no topo da pirâmide de fiscalização, em relação à aplicação de penalidades, inclusive a mais grave, notadamente a pena de perdimento.

No entanto, para que seja aplicada mencionada penalidade extrema, deveria a aduana desconsiderar falhas pequenas, educar para outorgar a oportunidade de, na próxima importação ou exportação, as empresas não mais repetirem o respectivo risco, o que é uma forma de estímulo à conformidade e haver facilitação.

O que ocorre na prática é que a fiscalização é igual para todos, tendo a mesma força de punibilidade, inexistindo proporcionalidade quanto à aplicação de infrações pequena, média e grave, bem como a punição aplicada.

Com isso, é imperioso salientar que não há incentivo para que a conformidade ocorra da maneira mais cristalina possível, existindo o risco concreto de passar 5 (cinco) anos sem ter a previsibilidade se algum procedimento realizado foi equivocado, para fins de correção ou conserto ao histórico e às futuras importações.

O fato é que, estando claras as regras e punições, a conformidade é incentivada, trazendo, por conseguinte, a necessária segurança jurídica. Contudo, a maioria das penalidades é objetiva, não contando o elemento subjetivo do operador para averiguação da correta aplicação da mencionada proporcionalidade.

A culpa ou o dolo deve ser levado em consideração, mas a maioria das penalidades é, como dito, objetiva e não proporcional, assim como a pena de perdimento, muitas vezes aplicada pela Receita Federal do Brasil mediante presunções, com características vinculadas ao dano ao Erário.

Então, esse tipo de prática leva à insegurança jurídica e à imprevisibilidade da aplicação dos procedimentos e, por consequência, dificultando a facilitação prevista na Convenção de Kyoto. Nesse sentido, basta verificar os critérios referentes à valoração aduaneira com pessoas relacionadas, especificamente se o importador ou exportador pode usar ou não o valor de transação.

Segundo a Receita Federal e os julgadores do Carf, basta apresentar documentos que seriam suficientes para o convencimento de que a relação não afetou o preço dos produtos. O fato é que no fundo a maior parte das empresas não quer deixar de cumprir os requisitos e a conformidade, mas deve ser entendido o que efetivamente o órgão entende como suficiente e, para tanto, é imprescindível a cooperação e previsibilidade.

Nesse sentido, vale ressaltar que, no âmbito da União Europeia, existem os critérios preestabelecidos e regulamentados em seu Código Aduaneiro, que dá os parâmetros essenciais a serem observados pelas legislações sancionadoras dos Países-membros, evitando, assim, tratamento desigual.

No Brasil, ao contrário, existe dificuldade inclusive em qual aduana trago a respectiva mercadoria, pois, além de interpretações divergentes de NCM, existem algumas em que a logística é mais viável e o desembaraço aduaneiro mais célere.

Vale dizer, há uma diversidade de tratamento dos assuntos de uma aduana para outra, destacando a falta de uniformidade no tratamento do Código Aduaneiro nacional, a exemplo, sobre a previsão de que as sanções devem ser eficazes e proporcionais, e, a depender da gravidade da infração e do elemento subjetivo do contribuinte, deveria ser avaliado para verificação de boa-fé ou intenção de cometer a infração, para fins de minoração ou majoração da pena, respectivamente.

Contudo, na prática, deve ser a norma dissuasiva para desestimular que o sujeito tenha a intenção de cometer a infração. O próprio Poder Judiciário ou os órgãos julgadores administrativos devem afastar sanções severas por infrações leves, justamente em relação a erros ou omissões facilmente sanáveis e à inexistência de dolo.

A falta de transparência e segurança jurídica no Brasil está fazendo com que empresas de médio porte instalem-se no México e na Colômbia, ressaltando que a carência de simplificação, a desconformidade e a aplicação do costume de querer controlar tudo causa o gargalo de ineficácia do País e afugenta os investimentos.

A facilitação dos comércios relacionados ao fluxo das cadeias globais de valor e da cadeia logística asseguradas, ao lado da administração, são duas linhas que podem ser exatamente a convergência da administração.

Os agentes econômicos e as esferas da Administração Pública devem ter pontos de convergência e cooperação, o que ocorre desde a Idade Média com a *Lex Mercatoria* e, atualmente, principalmente com a internalização em grande parte dos países ao longo de todo o ambiente global dos acordos de facilitação comercial e das Convenções, como a de Kyoto revisada.

Os dois instrumentos, especificamente transparência e duplo grau de julgamento independente perante a esfera administrativa, possuem *status* de lei federal e é o mínimo para obtenção de segurança jurídica e ao cumprimento da mencionada Convenção revisada. Quando uma carga precisa ter o seu fluxo ágil, são encontradas barreiras, talvez pela carência de integração entre os órgãos da Administração Pública, bem como que os agentes econômicos recorram aos instrumentos que existem atualmente.

Analisando o operador econômico, consigne-se que o mesmo vale para todos os agentes que estão na cadeia de movimentação de cargas e os que buscam segurança da cadeia de logística, portanto, desde despachantes, transportadores, recintos alfandegados em zona primária e zona secundária. Existe uma diversidade de categorias que podem ganhar tal certificação segura e operar no comércio internacional, faltando integração para que o programa efetivamente fique interessante e menos caro.

E aqui, concluindo, fica a provocação de que é preciso no País a integração abordada, não só dos agentes econômicos entre si para redução dos custos, o denominado Custo Brasil, mas principalmente das esferas da Administração Pública para que seja possível a implementação do *compliance* nos âmbitos público e privado, alcançando, assim, a facilitação.

## Segundo Painel — Portuário

### Tema: Tendências de aprimoramento da exploração de portos e segurança jurídica

- [1] **Ana Paula Gadotti** – Presidente de Mesa – Possui certificado profissional em concessões e parcerias público-privadas pela APMG-internacional, Gerente Técnica da Associação de Terminais Portuários Privados.
- [2] **Rafael Stein Santos** – Debatedor – Gerente Jurídico do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP).

A organização do evento iniciou os trabalhos com a apresentação do currículo da presidente de mesa, do debatedor e dos palestrantes, ressaltando que cada um deles ficou responsável pela apresentação de um subtema, consoante divisão e comentários a seguir.

#### SUBTEMAS:

**(I) MODELOS DE CONCESSÃO E EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA. PALESTRANTE ANA LUIZA SALLES, ADVOGADA, EX-DIRETORA DO MINFRA E PPI**

Segundo a palestrante, a simetria regulatória entre terminais privados e portos públicos é uma questão antiga no setor portuário, considerando desde o Decreto nº 6.620/1930, que já abordava a discussão sobre carga própria *versus* carga de terceiros, e a consolidação do modelo com a Lei nº 12.815/2013, a qual introduziu o conceito de porto privado multipropósito (com operação de diversos tipos de cargas), temática que tem sido objeto de debates e desafios.

O Tribunal de Contas da União (TCU) trouxe uma perspectiva interessante ao analisar as dificuldades enfrentadas pelos portos públicos, apesar de algumas administrações exemplares. A busca por alternativas para melhorar a eficiência e ampliar o alcance dos portos públicos, sem prejudicar a capacidade dos terminais privados, levou a mudanças significativas.

A exemplo, restou introduzido o arrendamento simplificado com a positivação do contrato de uso temporário, proporcionando agilidade na

exploração das áreas portuárias. Essas mudanças representaram avanços, reduzindo significativamente o tempo para concretização de arrendamentos.

Contudo, apesar dessas inovações, persistem desafios relacionados à infraestrutura portuária, aos litígios e aos processos burocráticos. A dificuldade de realizar dragagens, licitações e contratações rápidas é cristalina, muitas vezes resultando em atrasos consideráveis em relação à infraestrutura precitada.

O modelo de concessão, embora já tenha sido aplicado em casos como o da Codesa, emerge como uma possível solução para agilizar contratações e melhorar a infraestrutura portuária. A concessão, seja total ou parcial, permite a participação do setor privado na gestão de determinadas áreas, enquanto a autoridade portuária se concentraria em aspectos regulatórios e estratégicos.

Por derradeiro, conforme a palestrante Ana Luiza Salles, a busca por uma diminuição da simetria regulatória não implica necessariamente em mudanças legais, mas sim em estratégias que incentivem a competição saudável entre os setores público e privado. Modelos alternativos de concessão, que mantenham a gestão pública estratégica, estão entre as possíveis soluções para aprimorar a eficiência e promover uma concorrência equilibrada no cenário portuário.

## **(II) PRIVATIZAÇÕES E CONCESSÕES DE PORTOS: O PONTO DE VISTA DO SETOR PRIVADO. PALESTRANTE ROBERTA CARVALHAL, ADVOGADA, PRESIDENTE DO CONSELHO DA ABRATEC**

A palestrante iniciou sua palestra ressaltando que faz parte de empresa chamada Wilson Sons, que atua no setor logístico em diversas vertentes da navegação, operando 2 (dois) terminais de contêineres, sendo um em Salvador/RS e o outro no Rio Grande/RS, bem como no âmbito de hidrovia, notadamente a que faz ligação da Lagoa dos Patos/RS com o terminal no Porto de Rio Grande.

Na oportunidade, a Doutora Roberta estava representando a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), atuando em linha ligada com diversas questões aduzidas no Congresso, com o tema da segurança jurídica, que é um dos mais críticos para os terminais, representando liberdade econômica, desburocratização e rompimento de barreiras para investimentos.

Sobre o Congresso, destaca a palestra inaugural do Doutor Peter, que trouxe alguns conceitos que não necessariamente cabem na realidade

brasileira, traz uma visão do porto em que ele é um ecossistema de negócios, o qual está disponível para viabilizar os negócios portuários, obviamente atrelados a uma estratégia do respectivo país.

No Brasil, a prática é distinta da relativa aos negócios, pois é um modelo que prioriza a gestão pública, em que as autoridades portuárias detêm grande autonomia e poder de decisão, em uma sistemática centralizada.

Como consequência da priorização da função pública dos portos está o engessamento das políticas voltadas ao ecossistema comercial, ao porto visto e organizado como um viabilizador existente para alavancagem do comércio, consignando que a autoridade portuária sequer deveria possuir esse nome que pressupõe característica de poder, mas não o que desenvolve as negociações.

Neste contexto, em vez de uma autoridade pública, mergulhada em grandes burocracias, que não estará focada em atração de negócios, existe a necessidade de um gestor administrador, com a melhor visão de vender o porto, sendo uma sistemática importante e estratégica aos terminais, para fomentar o comércio.

No entanto, existem grandes dificuldades, não podendo ser esquecido sobre o marco legal e a possibilidade de concessão das autoridades portuárias, independentemente do governo que está no poder, processo envolvendo muitas audiências públicas e participação intensa do setor privado, em que o governo deve confiar no particular que vai desempenhar uma atividade com observância das preocupações de soberania, mas também dos negócios.

Em relação à concessão do terminal de Vitória/ES para a empresa em que a palestrante possui vínculo atual, segundo ela, existiu muita discussão, tendo em conta a grande preocupação da inexistência de interesses públicos com o privado, restando um modelo partindo do 0 (zero), relativamente ao porto público para o porto privativo.

Por meio de processo de licitação, foi celebrado contrato de arrendamento regido pelas normas de direito público, existindo uma série de direitos adquiridos e obrigações predefinidas, frisando que o porto passa a ser uma entidade privada e, por conseguinte, o respectivo gestor terá como interesse de priorização o serviço de atuação em negócios em detrimento

dos demais itens presentes na negociação, sendo uma preocupação legítima do Poder Público.

Por isso da existência de uma agência reguladora, que vai zelar que o concessionário cumpra à risca o seu papel, inclusive quanto aos pontos do interesse público estabelecido no respectivo contrato assinado.

A Doutora Roberta Carvalhal, no âmbito de sua fala, defende a privatização dos portos, consignando que a concessão para os operadores fica mais fluída e eficiente com uma relação de direito privado.

### **(III) CONCESSÃO DE CANAIS DE ACESSO: SOLUÇÃO PARA O ETERNO PROBLEMA DA DRAGAGEM?**

**PALESTRANTE DISNEY BACORRA NETO, ECONOMISTA, ESPECIALISTA EM GESTÃO PÚBLICA E PORTUÁRIA**

O palestrante aduziu, inicialmente, que as discussões dessa natureza não são novas, dando como exemplo o Congresso latino-americano de autoridades portuárias, em que, no ano de 2019, foram tratados sobre os canais e o acesso, a potencial concessão, a discussão que passou a existir no então Governo Federal, consignando que haverá a segunda audiência pública da primeira concessão de canal de acesso no Brasil, envolvendo discussão provocativa da iniciativa privada provocando soluções para o Poder Público, para fins de vencimento de desafios e superação de *gaps*.

Neste contexto fático e jurídico, é de suma importância observar as outras experiências internacionais, para que o Brasil continue evoluindo no setor antes da efetiva resposta sobre a possibilidade de que a concessão de um canal de acesso por iniciativa privada teria a capacidade de fornecer uma solução melhor e mais eficiente, usando menos recursos.

Em termos concretos, resalte-se o Porto de Itajaí e a solução de problemas. Esse é um porto que possui 2 (dois) terminais, um privado e um público, sendo que, a grosso modo, o nível de assoreamento pós-aprofundamento necessário para recebimento de navios no futuro é mais que o dobro do Porto de Paranaguá. Mas a questão é se a autoridade portuária local tem capacidade de fazer manutenções e os investimentos necessários para recebimento de tais navios?

A resposta, segundo o palestrante, é não dentro de uma lógica da Administração Pública. Contudo, é possível trazer uma visão dupla, tanto

do Poder Público quanto da iniciativa privada, o que passa pelos aspectos da segurança jurídica na dificuldade de contratação, bem como principalmente pelo poder de alavancagem de melhor eficiência.

A Portos do Paraná, que é gestora do Porto de Paranaguá, está efetivamente realizando, por meio de investimento público, a novel potencialização de equipamentos e lidando com gargalos que devem ser resolvidos, como a recepção ferroviária, mas também mediante parceria público-privada.

Hoje, referidos gargalos limitam o Porto de Paranaguá, o que traz problemas, como o direcionamento de mercadorias ao Porto de São Francisco do Sul, mas, quando da resolução das problemáticas, as cargas então redirecionadas para outros portos voltarão para esse porto do litoral paranaense, ganhando o Estado do Paraná, o custo Brasil, e as importações e exportações.

Então esse é um reflexo muito esperado do processo de concessão, que é justamente pressionar na discussão as autoridades pública e privada para realização da dragagem e qual será a melhor opção.

A partir de Paranaguá, os demais portos serão pressionados e terão que se adequar para serem mais competitivos, consignando que o Porto de São Francisco do Sul pode estar na mesma situação do que o de Itajaí, não sendo suficiente o que recebe por meio da Administração Pública para realização de todos os investimentos e custos de manutenção necessários para deixar o porto no mapa da competitividade.

Então, é possível afirmar já existem as soluções jurídicas, assim como no caso de concessão do Porto de Paranaguá, em que não foram necessárias invenções, para a celebração do arrendamento simplificado, visando à capacidade de desenvolvimento dos portos que, como dito antes, não possuem capacidade de ocorrer satisfatoriamente apenas com o investimento público.

Portanto, é necessária a concessão do Porto de Paranaguá para empresa privada de dragagem, a qual efetivamente terá a possibilidade de alavancagem e resolução do problema público, entregando o que é estabelecido em contrato e o serviço que efetivamente possui capacidade de prestar, diferente da gestão pública.

**(IV) TEREMOS PORTOS INTELIGENTES NO BRASIL? O PAPEL DAS NOVAS TECNOLOGIAS NO SETOR PORTUÁRIO. LUIZ FERNANDO GARCIA DA SILVA, ECONOMISTA, DIRETOR PRESIDENTE DA PORTOS DO PARANÁ**

A presidente do painel direcionou a fala ao palestrante, perguntando: Qual é o porto mais inteligente do Brasil em seu ponto de vista?

O Diretor Presidente da Portos do Paraná iniciou a sua fala ressaltando que é economista e da importância do trabalho do corpo jurídico, justamente para garantia da segurança jurídica, a qual está sendo aprimorada no âmbito do setor portuário ao longo dos últimos 10 (dez) anos, com o Marco Legal dos Portos (Lei nº 12.815/2013).

Na sequência, aduziu que a segurança jurídica tem sido objeto de aprimoramento da agência reguladora mais madura em suas decisões, consignando que as licitações diárias portuárias, apesar de demoradas, estão em um processo consolidado.

No caso da Portos do Paraná, existe autonomia de delegação, submetida à autorização da agência reguladora, de consulta pública e também ao Tribunal de Contas da União, para fins de obtenção da autorização de publicação dos editais e, apesar de não ser regra, a segurança jurídica é maior em processos realizados perante a B3.

Como exemplo, houve leilão do Porto de Paranaguá em relação a uma área de granel líquido, que foi objeto do Poder Judiciário, além de Tribunais de Contas do Estado e da União, agência reguladora e Ministério, frisando que foram quase 20 (vinte) decisões administrativas e judiciais, sem contar as Segundas Instâncias em ambas as esferas.

Ocorre que o processo permaneceu hígido, inexistindo qualquer alteração daquele edital e da proposta de arrendamento. Aqui é o caso da insegurança jurídica, pois os investidores que participam do processo questionam a segurança de participar de um arrendamento em vez de entender um terminal privado.

Com isso, é possível aduzir que a insegurança jurídica não está nos marcos legais, nas diplomas ou nas resoluções que o Poder Público sanciona, e sim no movimento natural que as pessoas defendem, vale dizer, os interesses do particular.

Outro exemplo é de um terminal de cargas que no final de 2022 estava a mais de um ano na justiça, tendo por objeto questionamento sobre uma declaração de compromisso em termos jurídicos.

No dia da proposta na B3, a proponente vencedora apresentou essa declaração de compromisso de firmar uma SPE antes de assinar o contrato; contudo, quem assinou o documento foi a pessoa física que compõe a empresa, não sendo assinado como CNPJ e pessoa física, e a segunda colocada que deu o lance questionou essa questão.

Então, existem inseguranças jurídicas postas, inclusive difíceis de serem explicadas aos estrangeiros que pretendem investir na área pública, no terminal público, se há todo esse movimento.

Iniciando a resposta da inteligência dos portos, ela está envolvida em vários aspectos, como contratos regulares e adimplentes, lógica operacional adequada, pois as grandes empresas se instalam e investem milhões no Estado por questão de vantagem comercial envolvendo o Porto de Paranaguá e Antonina, a qual, deixando de existir, faz com que essas empresas acabem optando por sua instalação em outro Estado, elaborando uma carta muito bonita ao Governador com agradecimentos por todos os anos de parceria e efetivamente vão embora do Paraná.

O Porto de Paranaguá perdeu mais ou menos 3 a 4 milhões de toneladas, porque, ao final, não apenas conta a logística portuária, mas também outros modais, como os rodoviário e o ferroviário, dando uma vantagem para o Porto de Santos de 2 centavos de dólares por tonelada.

A Portos do Paraná está aqui para promover a melhor infraestrutura para que tal diferença não seja mais em desfavor do Paraná, e sim para Santos e outros portos brasileiros.

No entanto, o Poder Judiciário vem dizer, em primeiro grau, diante de um contrato de concessão de terminal em 2009, com investimento de bilhões de reais, que não é possível refazer o estudo sobre nova concessão antes de abertura de uma consulta pública, decisão mantida pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região, dificuldades impostas com morosidade que afugenta os investidores estrangeiros.

A dificuldade de ser explicado o modelo atual de licitação de área pública no porto é muito parecida com o modelo americano, frisando que o palestrante aduziu sobre possibilidade de ter essa explicação em Chicago,

em que aduziram como eles fazem suas concessões, não em uma área portuária, mas sim ferroviária.

No Brasil, é parecido no tocante à condição de estudo proposta pela iniciativa privada e a análise pelo interessado, ou seja, pela administração que abre uma consulta pública e, após esse procedimento, tem-se o leilão, como no processo brasileiro. O estrangeiro não vê lógica da competência de um magistrado analisar o mérito do procedimento frente a uma equipe técnica.

Em que pese esse quadro, deve existir vontade e dedicação para superar e extrapolar essas barreiras ilógicas, gerando valor e congregando benefícios como empregos diretos e indiretos daquelas localidades, em qualquer porto do país, pois, caso fechado, esses serão impactados diretamente.

Ademais, como já aludido no painel, o preço por conta da concessão será mais barato, destacando que a iniciativa pública é ineficiente, mas, em uma reflexão, como no caso da dragagem concedida no Porto de Paranaguá, restou realizada por meio de licitação dentro do prazo máximo permitido pela lei regente, especificamente em 5 (cinco) anos.

E aqui foi agregado valor ao empresário interessado ao investimento, para que o valor investido diminua porque deve colocá-lo na conta de um contrato de 5 (cinco) anos, aonde não se permita um acompanhamento de flutuação do câmbio em 70% (setenta por cento), 80% (oitenta por cento) dos custos de uma empreitada de dragagem está vinculado ao câmbio de 5 (cinco) anos.

Sendo assim, o câmbio licitado vai ser o que vai chegar até o final de uma discussão de reequilíbrio por pacto de câmbio, por mais que estejam nos diplomas legais.

O Diretor Presidente da Portos do Paraná também frisou que, mesmo existindo dificuldades em relação à licitação, é de conhecimento da empresa pública, assim como na hipótese de concessão, o fato é que o corpo jurídico bem qualificado é fundamental ao desenvolvimento dos trabalhos no âmbito do Porto de Paranaguá, justamente para afastar a insegurança jurídica, tendo por consequência 25 (vinte e cinco) anos de segurança de execução de investimentos de bilhões de reais, com previsibilidade.

Sendo assim, partindo ao fim de sua respectiva palestra, aduziu que, em modo geral, a resolução desses gargalos passa por diversos temas de

inteligência, como integração de rodovias, ferrovias, dragagem, ter uma comunicação assertiva, proceder com inovações, trabalhar com parcerias público privadas, entre outras.

Por derradeiro, a diretora de mesa encerrou os trabalhos pela manhã.

## Terceiro Painel — Portuário

### Tema: Administração contratual, resolução de conflitos e segurança jurídica no setor portuário

- [1] **Jesualdo Conceição Silva** – Presidente ABTP – Presidente de Mesa.
- [2] **Gabriel Jacques de Moura** – Advogado – Debatedor.
- [3] **Flávia Morais Lopes Takafashi** – Diretora da ANTAQ.
- [4] **Rafael Wallbach Schwind** – Advogado e membro da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/PR.
- [5] **Odilon Cavallari de Oliveira** – Assessor de Ministro do TCU.
- [6] **Marcus Vinicius Freitas** – Diretor Jurídico da Portos do Paraná.

O Presidente da Mesa iniciou os trabalhos cumprimentando a todos, agradecendo o convite para presidir o painel, e destacou que o tema debatido será contratos administrativos e soluções de controvérsias no setor portuário.

De forma breve, lembrou a comemoração de 30 anos da primeira Lei de Portos nº 8.630 e o inegável avanço na regulamentação do setor portuário, não só pelos Marcos Regulatórios, mas também com a criação da ANTAQ, que regulamenta, supervisiona e fiscaliza o setor há 20 anos.

Ainda, mencionou o incrível desenvolvimento da ANTAQ, dando como exemplo a análise de impacto regulatório, que proporciona um diálogo muito grande com a comunidade regulada, sejam os usuários, sejam os operadores, e o diálogo antes da edição de algumas normas, assegurando transparência nas relações existentes no setor portuário.

Além disso, mencionou que é inegável que os institutos de arrendamento portuário e da autorização resultaram no aumento de investimentos no setor, em razão da segurança jurídica, mas destacou que precisamos buscar melhorias para as necessidades e demandas do próprio negócio, inclusive no ordenamento mundial.

Feitas essas considerações iniciais, o Presidente da Mesa passou a palavra ao debatedor, Dr. **Gabriel Jacques de Moura**.

O Debatedor cumprimentou a todos e destacou que, quando o Dr. Rafael o convidou para ser o debatedor do painel, ele ficou muito feliz porque é um assunto de que gosta muito.

Acrescentou que, quando falamos em resolução de conflitos, consensualismo, nós estamos falando de resolução de problemas e nós, advogados, dentro da academia, não somos treinados para resolver problemas.

Ainda mencionou que as faculdades de Direito são muito focadas em procedimento, litígio no processo civil, mas, na vida real, o que nos apresentam são problemas e muitas vezes aquela ferramenta que aprendemos nos cinco anos de faculdade não é mais adequada para a solução desses problemas.

Destacou que, nesses casos, precisamos nos valer de outros artifícios ou outras formas de encarar e solucionar esses problemas, uma vez que o direito material e processual aprendido dentro da sala de aula que não dá solução adequada para questões que enfrentamos no dia a dia da nossa profissão.

Na sua opinião, o Debatedor aduziu que uma das grandes questões dessa evolução, principalmente no setor de infraestrutura, foi o entendimento do Estado brasileiro que aquela era do *pacta sunt servanda*, do “cumpram-se os contratos”, não era a melhor solução para o setor, seja portuário, seja de infraestrutura, devendo prevalecer o consensualismo.

Nesse sentido, mencionou a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, que coloca, de forma muito clara, o consensualismo como um meio de solução de problemas, nas Câmaras de Mediação da AGU e instituições do TCU, e agora a ANTAQ que entra nesse movimento de forma acertada com a criação de mais um fórum de solução de problemas com foco no problema, e não no procedimento.

Após as suas considerações, o Debatedor realizou as seguintes perguntas para a Dra. Flávia: Qual é o escopo e a agenda desse novo Fórum da ANTAQ de solução de conflitos? Quem são as partes? Quais problemas do dia a dia serão objeto dessa Câmara de Mediação e Arbitragem?

Dada a palavra a Dra. **Flávia Morais Lopes Takafashi**, ela iniciou agradecendo a participação e o convite do Dr. Rafael para falar sobre um tema que a Agência tem se esforçado na busca de uma nova forma de resolver problemas.

Destacou que, além de regular, a Agência edita normas, fiscaliza, minimiza conflitos e resolve problemas. Por conta disso, a Dra. Flávia contou como começou esse processo de arbitragem na Agência com a recente norma de 2023.

Esclareceu que, neste momento, a Agência está caminhando para realizar o treinamento dos servidores, para aplicar essa norma de uma maneira eficiente. Esse processo começou em 2015, à época a Dra. Flávia estava na Superintendência de Regulação, momento que já tinha o comando legal da Lei nº 10.233/2001, que dispõe que a ANTAQ tem competência para harmonizar conflitos.

A Dra. Flávia mencionou que, no dia a dia, a ANTAQ harmoniza conflitos entre o operador portuário e o arrendatário, o arrendatário e a autoridade portuária ou um terminal privado que eventualmente utilize infraestrutura pública do Porto.

Essa harmonização de conflitos funciona por meio de processo administrativo com a apresentação de uma denúncia com a descrição do problema, oitiva das partes e, ao final, a Agência conclui no seu parecer qual regra deve ser aplicada ao caso.

No entanto, em que pese essa sistemática ainda seja aplicada, em 2016 surgiram as primeiras discussões sobre a arbitragem regulatória. A Dra. Flávia esclareceu que essa arbitragem regulatória da ANTAQ não tem relação com a Lei de Arbitragem (Lei nº 9.307/1996).

A arbitragem regulatória tem o *status* jurídico de acordo com o peso da formação de decisão decorrente de um órgão administrativo. Naquela época havia discussão se seria possível criar um ambiente de solução de conflitos para manifestação das partes na tentativa de resolver o problema de maneira mais efetiva.

Isso porque o processo regulatório é muito difícil, tendo em conta que sempre irá deixar alguém descontente com a decisão do órgão regulador, motivo pelo qual na arbitragem a Agência abriria a oportunidade de reunir as partes e, diante das regras regulatórias, resolver o problema de forma mais eficiente.

A Dra. Flávia ainda argumenta que o órgão poderia decidir de forma favorável apenas a uma das partes com a aplicação literal do contrato, mas questiona se resolveria de forma efetiva o problema. Desde o início das discussões, houve pareceres internos técnicos e jurídicos sobre a relevância de criar uma norma sobre o tema.

A criação dessa norma foi incluída na agenda regulatória com o desenvolvimento de uma metodologia consensual de conflitos de relatoria da Dra. Flávia, a fim de criar um procedimento diferente do que já existia na Agência com base na Lei de Arbitragem e interpretação das cláusulas contratuais.

A composição de conflito já está internamente sistematizada com treinamento dos servidores sobre a forma de instruir processos com reuniões com os regulados, diferente da maneira e do ânimo dos demais processos da Agência Reguladora.

A Dra. Flávia pontuou que, a partir do momento que não tem a mediação estabelecida, a Agência Reguladora inicia o processo de arbitragem com uma decisão ao final do processo. Portanto, a possibilidade de solucionar o problema regulatório por meio de mediação deve contribuir para a eficiência do setor e do sistema como um todo.

Na sequência, o Dr. Gabriel Jacques de Moura agradeceu a exposição da Dra. Flávia e fez o seguinte questionamento: a decisão proferida será avaliada e chancelada pela diretoria colegiada?

A Dra. Flávia respondeu que a diretoria homologa os acordos, portanto, se o processo não chegar na fase de arbitragem, a mediação será apreciada pela diretoria colegiada para homologação e possibilitar a interposição de recurso no âmbito da Agência.

Por sua vez, o Dr. Gabriel mencionou que acredita que os fóruns de solução de questões são excelentes. E outro tema em destaque e que todos estão tentando entender é de como será na prática o fórum do TCU – Secex Consenso.

E, diante desses comentários, o Dr. Gabriel questionou o Dr. **Rafael Wallbach** sobre o comportamento do Secex Consenso nesses primeiros casos.

Dada a palavra ao Dr. Rafael, que, inicialmente, cumprimentou a todos e agradeceu o Presidente da Comissão e os demais participantes pelo intenso trabalho realizado. Ato subseqüente, o Dr. Rafael iniciou a sua apresentação destacando duas premissas que considera essenciais sobre a solução consensual de conflitos pelo TCU.

Primeira premissa: os contratos de infraestrutura são contratos peculiares por serem incompletos, ou seja, nem todas as respostas aos conflitos estão no contrato. A evolução da modernidade de portos está em uma

transição com grandes terminais e equipamentos extremamente rápidos na operação de cargas, mas é uma evolução constante.

Hoje nós temos os portos inteligentes, os portos conectados e os portos fantasmas (*ghost ports*), operados por poucas pessoas e utilizando mecanismos de inteligência artificial. Em razão dessas mudanças, os contratos precisam ser mutáveis porque a realidade vai superando as expectativas das partes em um contrato de longo prazo.

Asegunda premissa é o protagonismo do TCU, porque é um tribunal relevante que tem um corpo técnico fantástico e faz um trabalho de extrema importância, motivo pelo qual os conflitos do setor de infraestrutura, contratos de energia elétrica e outros são encaminhados para a solução do TCU.

Neste contexto, o importante papel do TCU é trazer a solução consensual para os contratos de infraestrutura com a finalidade de trazer soluções mais rápidas e eficientes. Nesses casos, o Dr. Rafael acredita que possa ser a principal vantagem da solução consensual, pois quem decide são as partes, não há delegação para o árbitro decidir. E a chancela o TCU traz segurança jurídica às partes.

O Dr. Rafael destacou que a Instrução Normativa nº 91/2022 do TCU não exige a existência de um processo tratando do mesmo objeto em trâmite no TCU para o encaminhamento à solução consensual de conflito. Esclareceu que a norma apenas exige que, caso haja processo no TCU, o relator seja ouvido sobre a solução consensual. Dessa forma, não se admite a solução consensual em casos já decididos de forma definitiva pelo TCU, mas se admite soluções consensuais de questões ainda não previamente em discussão perante o TCU.

O procedimento da solução consensual no TCU é relativamente simples. Inicia-se com o protocolo de requerimento, a análise prévia de admissibilidade pela Secex Consenso, o despacho do Presidente do TCU e, se houver processos tramitando, o relator precisa ratificar esse requerimento para, posteriormente, criar a comissão de solução consensual.

Essa comissão é formada por 1 (um) membro do Secex Consenso, 1 (um) membro da unidade técnica responsável pela área de conhecimento, pessoas públicas e particulares envolvidas na discussão.

As partes têm prazo para as tratativas e para apresentar uma proposta de solução consensual à comissão. Essa proposta será objeto de parecer do Ministério Público do TCU e, posteriormente, será sorteado um relator para

examinar a proposta e elaborar um voto. Caso aprovada pelo colegiado, haverá a formalização dessa solução consensual em trinta dias.

Atualmente, o TCU tem quase dez processos de soluções consensuais em tramitação ou já decididos. O setor ferroviário tem 2 (dois) processos em tramitação e nenhum decidido, o setor elétrico tem 3 (três) em tramitação e 2 (dois) já decididos com acordo celebrados, envolvendo usinas termelétricas.

Os casos resolvidos do setor elétrico eram absolutamente complexos, envolvendo bilhões de reais, de venda de energia elétrica e manutenção ou não do contrato pelo Poder Público, que poderia gerar precatório, mas em 6 (seis) meses esses casos foram resolvidos.

O setor aeroportuário tem 3 (três) processos em tramitação, o setor rodoviário tem 1 (um), e há ainda um no setor de telecomunicações, sendo que, nesses 3 (três) últimos setores, nenhum deles foi decidido. O Dr. Rafael pontuou que no setor portuário não há nenhum caso em tramitação ainda, mas possivelmente terá no setor de containers, e o TCU pode contribuir muito na solução consensual de conflitos contratuais individuais ou de maior abrangência no setor portuário.

O Dr. Rafael entende como pontos positivos na solução consensual de conflitos: 1) celeridade na solução dos conflitos; e 2) segurança jurídica.

Os pontos negativos: 1) desestímulo à realização de acordos sem o envolvimento do TCU, uma vez que há uma tendência dos envolvidos a querer a participação do TCU nas negociações; e 2) a redução de soluções consensuais diretamente entre Administração Pública e particulares caso essa tendência de se optar por soluções envolvendo necessariamente o TCU aumente.

O Dr. Gabriel elogiou a apresentação do Dr. Rafael, e mencionou ser muito novo o instituto e que não tem nenhum caso do setor portuário, mas contou uma experiência particular, que pode contar por ser um caso público, a própria Santos Brasil está trabalhando para levar o primeiro caso portuário para o TCU e um dos grandes vetores foi a segurança jurídica, porque a decisão passará por todo o escrutínio do TCU e a sua chancela torna muito atrativa essa solução para o particular e para o Poder Público.

Na sequência, o Dr. Gabriel questiona o Dr. **Odilon**, que, partindo das considerações sobre os contratos administrativos realizados pelo Dr. Rafael, gostaria de saber como é a atuação do TCU nos contratos de infraestrutura tendo o escopo tão amplo.

O Dr. Odilon inicia a sua fala parabenizando a OAB/PR pela realização do tradicionalíssimo evento que está na 11ª edição de um assunto de extrema relevância para o País na área de infraestrutura. Agradeceu o Dr. Rafael pelo gentil convite e cumprimentou os demais membros do painel e todos os presentes.

O Dr. Odilon iniciou a sua fala com a resposta do questionamento de que o controle que o Tribunal exerce sobre as agências reguladoras pode ser avaliado em 2 (duas) perspectivas quanto à forma e ao mérito. Em relação à forma, é uma regra de controle preventivo, que condicionava a eficácia dos atos do Poder Executivo a uma prévia aprovação desse ato pelo Tribunal de Contas. Essa sistemática foi abolida por meio de emenda constitucional em 1967.

Atualmente, o TCU faz o controle preventivo com a antecipação do conhecimento dos fatos e, quando possível, já fazem um juízo de valor. Caso não dê tempo de fazer isso até a realização de um leilão de privatização ou de concessão, isso não impedirá que esses atos ocorrerão, é apenas uma tentativa preventiva do Tribunal de conferir maior segurança aos *players* e aos interessados.

O controle preventivo é o preferido nos contratos de arrendamento, tendo em conta que, sob a perspectiva do mérito, o Tribunal exerce controle denominado de segunda ordem, ou seja, atua em caráter de exceção e em relação às questões mais relevantes.

No controle preventivo: 1) a manifestação antecipada do TCU sobre atos e contratos, especificamente nos casos de concessões e privatizações, em que o Tribunal tenta se manifestar antes do ato principal, antes do lançamento do edital ou antes da realização de um leilão, justamente para conferir segurança jurídica; e 2) as soluções consensuais, tema que já foi abordado pelo Dr. Rafael.

Esse controle preventivo tem sido objeto de controvérsias porque há quem entenda que o TCU não teria competência para fazer controle preventivo. No entanto, ao contrário desse entendimento, o Supremo Tribunal Federal tem defendido e elogiado essa postura mais proativa do TCU, exatamente por permitir maior segurança jurídica.

Nesse sentido, mencionou o entendimento do Ministro Gilmar Mendes:

São duas as novas vertentes que têm contribuído para a ampliação do tradicional espectro do controle externo: – o controle da eficiência da aplicação dos

recursos públicos com fundamento em critérios técnico-especializados; – e o controle preventivo das ações administrativas, com o acompanhamento sistemático dos programas governamentais, inclusive ao longo de sua formação.

No controle preventivo, na perspectiva do mérito, o TCU não deve invadir, em regra, o mérito das decisões das agências reguladoras, mas há algumas exceções, a exemplo, o TCU não pode discutir opções discricionárias da Agência.

Em relação à matéria regulatória, há discussão sobre o que é discricionariedade e o que seria ato discricionário, e isso tem causado muita controvérsia, inclusive dentro no TCU.

Em relação ao tema, o Dr. Odilon mencionou 2 (dois) exemplos, o leilão do 5G, o maior leilão que o Brasil já teve, ao analisar as fórmulas matemáticas que projetam o fluxo de caixa, taxa de atividade de investimento com premissas macroeconômicas e microeconômicas setoriais, envolvendo várias fórmulas matemáticas, eventuais questionamentos para o executor da fórmula podem simplesmente serem respondidos com base na discricionariedade.

Ou a escolha do método econômico de projeção de fluxo de caixa pode ser escolhida com base na discricionariedade, mas a forma de escolher os parâmetros podem apresentar resultados diferentes e é necessário ter uma justificativa para isso.

Esse tema de definir o que é ou não discricionário rende grande discussão, mas o Dr. Odilon destacou que o Tribunal tem essa perspectiva e essa preocupação. Por isso a importância do devido processo legal e dos recursos cabíveis para permitir a correção de atos.

A preocupação do TCU é não invadir a competência da Agência e exercer esse controle com intenso diálogo, inclusive adotando instrumento processual semelhante ao das audiências públicas, intervenção de terceiros, associações representativas de categorias de investidores, abertura de prazo para que as partes digam as consequências práticas e indesejáveis de eventual decisão tomada em determinado sentido pelo tribunal. Em outras palavras, seria uma antecipação da decisão sem torná-la definitiva.

Outra vertente do tribunal é o controle indutor de políticas públicas com a realização de várias auditorias operacionais no que diz respeito a serviços de praticagem, simetrias ou assimetrias com terminais de uso pri-

vativo, auditoria operacional de navegação de cabotagem. Essas auditorias geralmente resultam em decisões que expedem recomendações, e não determinações, porque são políticas públicas.

Nesses casos, o jurisdicionado não é obrigado a cumprir a recomendação e não será aplicada nenhuma penalidade, tendo em conta que o Tribunal atua como um parceiro.

Outro instrumento é a fixação de prazo para o jurisdicionado apresentar um plano de ação para resolver o problema identificado pelo tribunal, instrumento muito utilizado nas agências reguladoras.

O Dr. Odilon mencionou o precedente do acordo que atuou junto com o Ministro: o caso começou com uma denúncia, depois virou uma representação, porque acreditavam que se tratava de irregularidades graves. No entanto, posteriormente, verificou-se que não se tratava de irregularidades, e sim de problemas que deviam ser solucionados, porque havia um déficit na realidade normativa.

Destacou que a segurança ou insegurança jurídica começa no Poder Executivo com o primeiro ato praticado com falta de planejamento, edital mal elaborado, o que gera inúmeros problemas. Por exemplo, na Lei de Modernização dos Portos havia um déficit normativo, e em 2012 foi editada a MP 595, com a finalidade de resolver esses problemas, convertida posteriormente na atual Lei de Portos.

O Dr. Odilon concluiu que, atualmente, o TCU tem uma visão pacífica sobre a natureza jurídica dos contratos de concessão, e, diferentemente do contrato de obra pública, as regras a serem seguidas ao longo de muitos anos são celebradas em certas circunstâncias e, posteriormente, são alteradas por fatores externos, razão pela qual flexibiliza o dogma da manutenção das condições originais propostas – *pacta sunt servanda* –, de modo que o Tribunal admite alterações contratuais que não constavam originariamente da proposta, respeitados certos limites, parâmetros e condições.

O Tribunal precisa do amadurecimento das decisões e a participação dos jurisdicionados é extremamente importante. O Dr. Odilon finalizou com o entendimento relativamente recente do Supremo Tribunal Federal de 2021 sobre a mutabilidade dos contratos de concessão que não se pode mudar o objeto da concessão, mas algumas questões contratuais são admitidas porque o próprio Supremo também reconhece a natureza peculiar desses contratos devido ao longo tempo de vigência.

O Dr. Gabriel agradeceu a apresentação e recomendou a leitura do acórdão do TCU sobre relicitação, porque principalmente nas recomendações enfrentamos alguns casos de reequilíbrio ou repactuação desses contratos. A Corte de Contas já coloca algumas premissas que vão ser observadas em outros casos, seja ferrovia, rodovia ou porto.

Na sequência, o Dr. Gabriel introduziu que a delegação de competência para as autoridades portuárias representa atuação de forma mais proativa com soluções melhores, tema que será abordado pelo Dr. **Marcus Vinicius Freitas**.

O Dr. Marcus Vinicius Freitas iniciou cumprimentando a todos e agradeceu o convite do Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/PR, Dr. Leandro. Explicou que o seu tema é procedimento licitatório, um passo anterior ao contrato de arrendamento.

O Ministério da Infraestrutura, por meio da Portaria nº 574/2018, permitiu delegar algumas competências para a autoridade portuária, inclusive licitar as áreas do Porto organizado, sendo que essa delegação não acontece de forma automática.

É necessário realizar o pedido junto à secretaria e a autoridade portuária entende que há o cumprimento de requisitos para a delegação de competência.

Com a edição da Portaria nº 574/2018, depois da Lei nº 12.815/2013, houve uma centralização das licitações na Secretaria Nacional. Na opinião do Dr. Marcus Vinicius, se os contratos de arrendamento não têm celeridade tão grande como acontece nos terminais de uso privado, haja vista que entre 2012 e 2018 nós tivemos 112 autorizações para terminais de uso privado com investimento de mais de R\$ 34 bilhões e, em relação aos arrendamentos portuários, tivemos apenas 21 contratos de arrendamentos portuários da autoridade portuária pública com valor de R\$ 3,4 bilhões.

Portanto, os arrendamentos portuários ainda estão distantes da celeridade dos instrumentos dos terminais, tendo em vista que, enquanto um é contrato de arrendamento, o outro é uma autorização para um terminal de uso privado, mas essa delegação permite que a autoridade portuária dê maior celeridade.

Em 2019, houve essa conquista, sendo a Portos do Paraná a primeira autoridade portuária do País a ter a delegação de competência de: 1) editar

– fazer o edital de licitação e o procedimento licitatório; 2) firmar contrato com o novo arrendatário – fazer a gestão desse contrato e a fiscalização em conjunto com a ANTAQ – que sempre participa de todo o procedimento licitatório.

Não há subjetividade para a delegação de competência para a autoridade portuária, razão pela qual precisa apresentar o plano atualizado, licença de operação válida devidamente e aderência ao plano de contos regulatórios da ANTAQ.

E, para isso, o Porto de Paranaguá precisou estruturar internamente a administração para que nós pudéssemos ter essa delegação de competência e cumprir as diretrizes elaboradas pelo Ministério.

O convênio de delegação de competência tem prazo de três anos, podendo ser renovado sucessivamente pelo mesmo período.

Além disso, cumprir todas as normas relacionadas à gestão de contratos de arrendamento, seguir as orientações de caráter jurídico e informar o Ministério de Portos e Aeroportos de qualquer ação judicial e processo de arbitragem que possa afetar o processo licitatório e apresentar informações, documentos e análises que sejam exigidos pelo Ministério.

Para isso, criou-se, dentro da Portaria nº 574, o Índice de Gestão de Autoridade Portuária (IGAP), que é avaliado por documentos, estudos de nível de execução orçamentária da autoridade portuária, eficiência administrativa, regularidade fiscal e trabalhista, manutenção dos acessos aquaviários, aderência do regulamento do porto às orientações estabelecidas pelo poder concedente, divulgação do regulamento atas, pautas do Consad e CAP, tabelas tarifárias da relação de operadores.

Após análise pelo IGAP, chega-se a umanota e, a partir da nota, é possível delegar as competências; obtendo a nota seis, ganha-se competência de elaborar o edital e realizar o procedimento licitatório; atingindo a nota oito, além da primeira competência, conquista-se a possibilidade de celebrar e fazer a gestão dos contratos e, efetivamente, a fiscalização em conjunto com a agência reguladora dos contratos de arrendamento.

Na opinião do Dr. Marcus Vinicius Freitas, quando autoridades portuárias o perguntam se vale a pena conquistar delegação de competência, ele entende que sim, vale a pena, apesar de ser um desafio grande devido à autoridade portuária, que passa a ser o poder concedente. De forma que toda ação judicializada é contra a autoridade portuária e ela deve criar um

setor específico para essas demandas, porque, de todas as licitações feitas, todas foram judicializadas.

Portanto, essa discussão é normal no setor portuário, é importante estruturar o grau de assertividade na modelagem dos contratos de arrendamento, e, sendo direcionado nessa modelagem, tem mais chance de dar certo. Além disso, a outorga obtida no certame licitatório vem direto para o caixa da autoridade portuária, algo que iria para a União passa a integralizar a arrecadação do Porto.

Sobre a licitação da área portuária, há uma análise prévia feita pela ANTAQ do edital de licitação e da minuta do contrato após a análise. É aberta consulta pública e marcada a audiência pública com a análise de contribuições, respostas das contribuições, publicação do extrato e encaminhamento prévio ao TCU.

Por consequência, todo o procedimento licitatório de área portuária é encaminhado ao TCU para fazer essa análise prévia, a fim de verificar se o procedimento está de acordo com as normas. Ao final, o TCU profere um acórdão certificando que a autoridade portuária publique o edital de licitação.

Após essa fase interna, entramos na fase externa, com a publicação de edital e do contrato; após isso, o prazo de pedido de esclarecimento de impugnação ao edital, o recebimento de documentos e a sessão pública é realizada na B3 no mesmo procedimento que a ANTAQ realiza as ações de área portuária. São recebidos os documentos para a fase recursal, adjudicação e homologação, cumprimento dos requisitos prévios e assinatura do contrato.

O Dr. Marcus aponta que o tempo para a autorização da Secretaria Nacional de Portos até a assinatura do contrato é de 37 a 38 meses, é um processo muito demorado para licitar uma área de arrendamento portuário de contratos precários que já terminaram a vigência há 10, 12 anos e estão em sucessivos contratos de transição.

Dessa forma, é evidente a importância que tem um contrato de arrendamento para a autoridade portuária, somente 32% da receita da Portos do Paraná são oriundos de contratos de arrendamento.

O Dr. Marcus ainda sustenta que há a possibilidade de investir em infraestrutura dentro de um porto público por meio dos contratos de arrendamento. Porém, as autoridades portuárias hoje não têm condições de fazer as obras de infraestrutura de grande vulto para melhorar as condições do porto.

O Dr. Jesualdo mencionou que, nos últimos anos, vimos um crescimento na área regulatória do setor portuário e do setor de infraestrutura no Brasil, mas ainda é preciso progredir em favor da segurança jurídica com a previsibilidade de instrumentos robustos e regras claras. E depois a execução em si, o dia a dia que são contratos de longas durações com a análise do impacto dessas alterações.

Ademais, aduziu a necessidade de celeridade na identificação e condução das excepcionalidades que vêm ocorrendo durante a execução, como exemplo as auditorias do Tribunal de Contas da União.

Ao final, Dr. Jesualdo termina o painel agradecendo a participação de todos.

## Quarto Painel – Marítimo

Tema: E se o caso *Ever Given* ocorresse no Brasil

<https://youtube.com/live/meZj1wYZHkM>



- [1] **Marcelo David** – Conferencista, Doutor em Direito, Professor Universitário, Desembargador Federal do Tribunal Marítimo e atual Vice-Presidente da Corte.
- [2] **Eliane Octaviano Martins** – Advogada, Consultora, Pós-Doutorado pela Western Michigan University (EUA/2019), Doutorado pela Universidade de São Paulo (USP/2005), Mestrado pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (Unesp/2000) e Coordenadora da Maritime Law Academy.
- [3] **Steeve Beloni Corrêa Dielle Dias** – Advogado, Consultor Jurídico, Graduado em Direito pela PUC/PR (1998), Especialista em Direito Processual Civil pelo IBEJ (1999), Pós-Graduado em Direito Comercial Internacional (LL.M) pela Universidade de Nottingham, Inglaterra (2001/2002), Mestre em Direito Econômico e Social pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná, com ênfase em Direito Internacional (2007), Doutor em Direito pela PUC/PR (2021), Professor de Direito Marítimo da Pós-Graduação em Negócios Internacionais da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Membro da Associação Brasileira de Direito Internacional (ABDI), Professor de Direito Internacional e Direito Marítimo da Maritime Law Academy, Advogado e Sócio do Escritório Dielle Dias & Advogados Associados, Pesquisador do Núcleo de Estudos Avançados em Direito Internacional e Desenvolvimento Sustentável (Nead), Presidente da Comissão de Direito Internacional da OAB/PR.
- [4] **Paulo Henrique Cremonese** – Mestre em Direito Internacional Privado pela Universidade Católica de Santos, Especialista em Direito dos Seguros pela Universidade de Salamanca e Doutorando em Direito Civil pela Universidade de Coimbra.
- [5] **Godofredo Mendes Viana** (Debatedor) – Graduado em Direito pela Universidade Católica do Rio de Janeiro, Professor e Coordenador do Curso de Direito Marítimo da Fundação Getúlio Vargas, Presidente da Comissão de Direito Marítimo Portuário e do Mar da OAB Rio de Janeiro.
- [6] **Maurício do Vale** (Presidente de Mesa) – Graduação pela PUC/PR, Pós-Graduação pela UFPR (Contratos Empresariais), Membro-Fundador da Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário da OAB/PR, já tendo exercido as funções de Secretário (2010-2012), Vice-Presidente (2013-2015) e Presidente (2016-2018). Atual Membro-Relator.

O Dr. **Maurício do Vale** iniciou os trabalhos desejando boa tarde e agradecendo a presença de todos, fez a apresentação dos palestrantes e do debatedor e explicou a dinâmica do Painel:

Esclareceu que o Ever Given é o nome do navio que encalhou no canal de Suez e que a temática do congresso é a insegurança jurídica e se esse importante acidente tivesse acontecido aqui no Brasil. Esclareceu ainda que, no Brasil, não existe um canal igual ao de Suez, mas se algum acidente que impedisse a saída e entrada de navios em algum dos portos aqui do Brasil?. Cada expositor terá entre 10 a 15 minutos para fazer as suas considerações e depois o nosso debatedor vai instigar os palestrantes com as perguntas.

E passou imediatamente a palavra para a Professora Dra. Eliane Octaviano Martins.

**Dra. Eliane Octaviano Martins:**

Preliminarmente, nós vamos tecer algumas considerações a respeito do caso Ever Given, que traz algumas especificidades muito interessantes e que seria muito importante destacá-las para não só compreender a complexidade do caso, mas também entender quais seriam os reflexos caso esse acidente tivesse ocorrido no Brasil. Primeiramente, onde o navio Ever Given encalhou e quais são as características desse navio.

O Ever Given é um navio porta contêineres que encalhou no canal de Suez, no Egito, e ele tem 59 m de largura, pesa 200.000 toneladas e tem capacidade de 20.100 contêineres. A título de comparação, o navio é maior do que a torre Eiffel, com uma extensão de três campos de futebol, arvoira bandeira panamenha e, como nós maritimistas sabemos, é uma bandeira de conveniência, com proprietário japonês e navegava para Rotterdam. Carregava cerca de 20.000 contêineres, não houve incêndio nem poluição e felizmente nenhuma vítima. Ocorreu encalhe na diagonal no dia 23 de março de 2021 e o navio permaneceu encalhado até o dia 29 de março no canal de Suez. Conforme eu havia mencionado, é um dos pontos mais estratégicos do transporte marítimo mundial que liga o Mar Vermelho ao Mediterrâneo e representa 12% do comércio mundial.

A velocidade do navio no momento do encalhe era de 13 nós, uma informação bastante relevante a respeito da possível responsabilidade civil, é que o proprietário abriu o fundo de 114 milhões em Londres baseado na convenção de limitação de responsabilidade civil.

O canal de Suez tem 193 km de extensão e 205 m de largura. Este infográfico demonstra que a quantidade de navios que estavam parados aguardando o desbloqueio do canal no dia do encalhe era de, aproximadamente, 220 navios, mas no total foram impactados mais de 429 navios em julho de 2023, sendo publicado um relatório com algumas considerações relevantes que demonstram alguns fatores que contribuíram para o acidente no Brasil, e esse relatório seria similar ao Isim, que é um relatório de investigação de segurança dos acidentes marítimos regulamentado pela Norman. Alguns pontos importantes deste relatório antes do início da travessia: os ventos na região aumentaram para 25 nós com rajadas de 40, esse dado é extremamente relevante, e, considerando um navio de grande área vélica, a visibilidade na hora do encalhe era de 5 milhas, as regras de navegação do canal de Suez existentes a bordo do navio eram da edição de 2015, as regras em vigor datavam de 2020, portanto, as regras a bordo estavam desatualizadas, e, de acordo com essas regras, os navios mercantes com mais de 170.000 toneladas deveriam estar acompanhados por dois rebocadores. O Ever Given tinha 200.000 toneladas e não estava acompanhado de nenhum rebocador e a velocidade máxima no canal era de 8 nós e o Ever Given navegava a 13 nós no momento do encalhe. Alguns outros dados apontados pelo relatório no dia 25 de março, data do encalhe: mais de 230 navios estavam aguardando a reabertura do canal e em 29 de março esse número chegou a 429 navios, a certificação da tripulação estava válida, as horas de descanso e trabalho dos tripulantes estavam de acordo com o previsto na legislação de convenção de trabalho marítimo, porém o relatório apontou que o comandante não foi diligente, excluindo também como possíveis fatores a fadiga e o álcool, atribuindo-se de uma forma geral o acidente a condições meteorológicas e a fatores humanos, citando a perda de capacidade de manobra do navio. Um dado bastante importante identificado nesse relatório refere-se à conduta da praticagem e haviam dois práticos a bordo e o relatório aponta que houve divergência entre ambos sobre as manobras necessárias, e, também, as condutas em geral relacionadas à navegação sobre o navio menciona nove decisões que podemos considerar equivocadas que contribuíram para o acidente, entre as quais vou citar:

1. Que os práticos não solicitaram ajuda de rebocadores, mesmo considerando a tonelagem do navio;
2. Não realizaram verificação e avaliação da posição do navio no canal;
3. Citada também a possível falha de comunicação, porque os práticos se comunicavam em árabe e isso pode ter contribuído para

que o comandante não pudesse interferir nas decisões que ali estavam sendo tomadas;

4. Os práticos tinham ciência de que as regras de navegação do canal estavam desatualizadas, embora tais especificidades apontadas pelo canal pelo relatório relacionadas à conduta da praticagem, de acordo com as regras do canal de Suez, sejam obrigatórias naquela zona e o comandante mantém a responsabilidade pelo navio.

Algumas questões extremamente complexas: O acidente causou aproximadamente um prejuízo diário de 9,6 bilhões para a cadeia logística global e a potencial indenização aos mais de 400 navios que não poderiam atravessar o canal. Estima-se que as perdas econômicas direta ou indiretamente ligadas ao encalhe passam de 300 bilhões. Houve cobrança de 900 milhões feita pela autoridade do canal de Suez referente à perda de receita salvamento danos à estrutura do canal e danos a reputação do canal e ainda a responsabilidade dos proprietários do Ever Given dos donos de cerca de 20.000 contêineres que estavam a bordo do navio. E para este caso, o conhecimento de embarque marítimo (B-L) incorporava as regras de Haia Visby e a decretação de avaria grossa.

No ambiente acadêmico, algumas considerações têm sido levantadas a respeito da própria decretação de avaria grossa e alguns têm se manifestados contrários à mesma, alegando que talvez alguns requisitos não estivessem presentes. Não vou entrar nessa polêmica, porém seria importante comentar que a avaria grossa foi decretada considerando o perigo real de quebra e naufrágio e os procedimentos de salvamento do Ever Given.

E isso significa que despesas ou danos extraordinários resultantes ou decorrentes de um ato humano intencional razoavelmente praticado em defesa da comunidade de interesses, ou seja, navio, carga e frete deverão ser ressarcido por todos. O procedimento de regulação de avaria foi instaurado e estima-se que o procedimento e o processo de regulação vai demorar de 2 a 4 anos e ainda não se tem certeza de valores envolvidos em geral, tendo admitido-se que valores relativos às despesas de salvamento sejam efetivamente consideradas, mas não há consenso principalmente em âmbito acadêmico sobre as demais despesas, como por exemplo despesa de embarque e desembarque da carga para salvamento, danos à carga por atraso, entre outros, independentemente da polêmica instaurada.

Inclusive, outros autores a respeito desta decretação de avaria grossa que até alguns consideram como indicado anteriormente, que não estão

presentes os pressupostos, logo, trata-se de caso emblemático sem precedentes.

No mundo marítimo, agora algumas questões necessitam ser respondidas, principalmente no âmbito da responsabilidade civil. Primeiramente, as questões contratuais envolvendo o Ever Given e o canal de Suez, entre o Ever Given e a carga, que são duas questões distintas, e com relação à relação contratual Ever Given e canal de Suez.

As regras de navegação do canal Suez excluem expressamente qualquer responsabilidade civil da autoridade do canal e impõe aos navios e aos seus operadores, comandantes ou subordinados a responsabilidade por todos os danos direta ou indiretamente causados à embarcação que porventura passe pelo Canal, e as regras também dispõem que o salvamento de qualquer embarcação será realizado pela autoridade do canal de Suez.

Então, de certa forma o questionamento que fica é: Será relevante identificar se houve culpa ou não dos envolvidos ou o que se deve fazer é apenas a liquidação de valores?

Um outro questionamento também muito importante é que será que realmente houve perda de receita ou houve apenas um adiamento, pois a maioria dos navios que aguardavam a abertura e o desbloqueio do canal, ao invés de demandar o Cabo da Boa Esperança, acabaram utilizando algumas rotas alternativas e, em um salvamento, às vezes a dificuldade está em mensurar o perigo e a dificuldade do processo de salvamento.

E, no caso específico, o salvamento envolveu dragagem próxima à proa e a popa do navio, e puxar o navio para o meio do canal utilizando rebocadores potentes era um trabalho extremamente complexo, difícil, mas especialistas apontam que não era nem perigoso e nem tecnicamente desafiador, e, enfim, algumas considerações também que eu vou mencionar apenas de forma bastante breve, porque outros colegas me sucedem falarão sobre à relação contratual também.

Entre o Ever Given e a carga, os contratos de transporte, os BLs, incorporavam as regras de Haia-Visby e todos nós sabemos que essas regras contemplam um conjunto de regras, direitos de obrigações, elencando 17 situações de excludentes, e entre elas a negligência do comandante, da tripulação, erro de praticagem ou de gerenciamento do navio.

Assim, seria relevante entender ou não se haverá efetivamente responsabilidade civil do transportador por efetivos danos causados à carga ou

também pelos atrasos e por outras responsabilidades que também deveriam ser mencionadas como as responsabilidades extracontratuais do Ever Given, dos demais navios e da cadeia logística global. Considerando o respeito ao tempo e também porque teremos debate posteriormente, eu encerro aqui a minha participação.

O Presidente de Mesa, Dr. Maurício, toma a palavra, e mais uma vez agradece. E ressalta que a fala da professora foi muito didática e que essa contextualização foi fundamental para que a gente consiga avançar. E passa a palavra para o Desembargador Marcelo Davi.

**Dr. Marcelo Davi:**

Boa tarde a todos, e inicialmente e rapidamente eu queria agradecer o convite para participar de mais esse Congresso Nacional da OAB, em nome do nosso Presidente de Mesa, Dr. Maurício, eu cumprimento toda a comissão local do Paraná que está fazendo esse brilhante e impecável evento. É um prestígio, uma honra e uma satisfação enorme participar, muito obrigado pelo convite. Muito obrigado pela receptividade e por esse prazeroso convívio de pessoas tão capacitadas como nesse painel. Bem, eu pedi para vir depois da Dra. Eliane porque me parece como um professor que fica didático depois da aula que ela deu sobre o que aconteceu com acidente, né. A gente entrar com a consequência jurídica e específica aqui no Brasil no Tribunal Marítimo em relação ao acidente que a gente usou como paradigma, usamos esse caso como um paradigma e eu percebi até pela reação da plateia quando viu o tamanho do navio, quando viu a forma que o navio ficou encalhado, a colisão, as consequências econômicas globais, demonstrando a importância do assunto.

Eu digo a vocês que o Tribunal Marítimo julga processos como esse uma vez por semana, e digo que, do ponto de vista de importância para o Brasil, processos muito mais importantes. Já foi dito, por exemplo, que 8 bilhões de dólares impactaram na economia global. Fazendo uma comparação do que que isso significa na economia global, eu tenho certeza que é muito menos do que a explosão do navio Vicunha aqui no Porto de Paranaguá significou para a economia brasileira ou um navio encalhado na entrada do Porto de Santos ou de tubarão no Espírito Santo, como significam para a economia brasileira.

Há um mês o Tribunal Marítimo julgou um navio que encalhou no Porto da Madeira, em que foi pedido que o porto fosse declarado não se-

guro, onde se faz a maior exportação do País atualmente nos Portos do Maranhão, em volume é maior exportação do País, um dos maiores do mundo. O que isso significaria para economia brasileira, já respondendo, significa, em geral, a navegação de 95,7% de tudo que o Brasil importa ou de tudo que o Brasil exporta, ou seja, quase 96% de todas as trocas comerciais externas brasileiras são feitas por navios, então o impacto disso é extraordinariamente importante e o contexto desse paradigma, com o que é julgado diuturnamente aqui no Brasil dentro do Tribunal Marítimo.

É extremamente relevante, acontecendo um acidente como esse e dentro do pressuposto da ideia do painel de segurança jurídica, a primeira coisa que irá acontecer é que será aberto um inquérito, um inquérito pela autoridade marítima que aqui no Brasil é a polícia naval. O Brasil não tem guarda costeira, como tem, por exemplo, os Estados Unidos. Isso é uma decisão política nossa, estrutural nossa, e não tendo guarda costeira, a Marinha do Brasil é que é a nossa polícia marítima, e como poder policial é ela que vai fazer um inquérito sobre aquele acidente.

Então aquela imagem que vocês viram de um navio que colidiu e encalhou e que gerou um acidente e precisa ser examinado, julgado periciado. É a autoridade que produz o inquérito aqui no Brasil, e a autoridade marítima é a polícia marítima que, no Brasil, é a Marinha, então aonde quer que acontecesse o fato, haveria uma delegacia, uma agência da Capitania dos Portos, que seria a jurisdição para aquele caso e ela que abriria o inquérito. A característica desse inquérito e isso é algo que a gente tem orgulho de dizer, é que ele é feito com extremo esmero.

Falando aqui do navio Vicunha, que explodiu aqui no Porto de Paranaguá, todos daqui sabem a consequência, foi o maior acidente da história do Paraná. Eu fui o Relator desse processo, então eu conheço desde a sua origem, e quem era o maior especialista do Brasil em explosão e ambiente confinado era um professor do IME, engenheiro naval especializado com doutorado e mestrado nos Estados Unidos, ele fará o relatório do inquérito.

Alguém conhece alguém mais preparado do que ele no Brasil?

Então, aquele que foi fazer a perícia técnica para esse inquérito de um acidente marítimo é a pessoa que mais teria conhecimento técnico do País, ninguém teria mais conhecimento do que essa pessoa, um professor vinculado ao IME, que é o principal instituto do País com os maiores cursos feitos

no exterior dentro daquela especialidade e é um militar e que, sob ordem, vai sair de onde estiver e o mais rápido possível e estará aqui em Paranaguá produzindo o trabalho que ele deve produzir.

Fazendo uma rápida comparação, fico pensando o seguinte: imagina a Polícia Civil do Paraná, do Rio de Janeiro, do Amazonas, que não têm recurso nem para pôr gasolina na viatura, imagina o grau de especificidade de conhecimento técnico que tem que ter para apurar em um caso, como do Vicunha, com quatro mortes, quatro homicídios. A Polícia Civil e a Polícia Judiciária têm que fazer um inquérito também.

Vocês conseguem imaginar a diferença de qualidade do inquérito produzido em um acidente marítimo que vai ao Tribunal Marítimo para um inquérito produzido pela Polícia Civil? Não por culpa da Polícia Civil, mas por falta absoluta de pessoal, de qualificação, de treinamento, então, fazendo uma comparação rápida, o inquérito produzido em um acidente como esse paradigma é um inquérito e, via de regra, com extremo esmero, feito assim com o que se tem de melhor dentro da nação brasileira. A Marinha faz, então a polícia naval faz esse inquérito, e, quando ele está pronto, é remetido ao Tribunal Marítimo.

Até 2 anos e meio atrás isso era físico, hoje é tudo eletrônico, então todos os processos são virtuais, digitais, não há mais papel. Então isso é remetido ao Tribunal Marítimo e, quando chega no Tribunal Marítimo, é feito um sorteio, uma distribuição por computador, elegendo um Juiz Relator e um Juiz Revisor para aquele processo, então será aquele que vai ser Relator, aquele que será o Revisor, esse processo vai a um órgão especializado que é a Procuradoria Especial da Marinha, composto de pessoas também com expertise na matéria e esse órgão vai funcionar, então, como o Ministério Público, vai funcionar como fiscal da lei. Vai ser aquele que entende que há responsáveis, como pincelou aqui a Professora Eliane.

Não tem como fugir à responsabilidade de um comandante desse navio pelo que aconteceu. Talvez o P1 e o P2 (o prático um e o prático dois) que assessoram a manobra e aí a procuradoria entendendo que há responsáveis, e, com base no inquérito produzido ela pode fazer a denúncia ou a representação contra aqueles que ela reputa serem responsáveis pelo acidente. Isso, então, é o Tribunal quem irá receber esta representação, e, havendo o recebimento da representação, como acontece no processo criminal em que o juiz singular recebe a denúncia, e a partir dali é enviada a citação, e, com a citação é inaugurado o processo.

Então, terá juiz, autor e réu, e se inaugura o processo. Uma característica que eu acho importante dizer sobre esse processo é que eu advogava antes de ir para o Tribunal Marítimo e às vezes eu ficava muito frustrado, acredito que advogados aqui na maioria devem ter passado por essa frustração. Quando eu advogava tinha uma frustração terrível que às vezes recebia um cliente com um bom direito, mas não tinha dinheiro para provar aquele bom direito. E perguntava a ele: Você tem condição de fazer uma perícia para provar isso que você está falando? Não, ah, então você tem até um bom direito, mas vai ser difícil porque sem dinheiro vai ser complicado. Então eu vou à Defensoria Pública. Não vai não. Não daria muito certo porque a própria defensoria muitas vezes não tem esse recurso, agora dentro do Tribunal Marítimo essa frustração não existe, porque toda navegação é feita por meio de proteção securitária, e, se é feita com proteção securitária, o primeiro interessado, nós temos aqui um doutor na matéria que é o Dr. Cremonese, o primeiro interessado em apurar causa determinante, responsabilidade e ressarcimento é o seguro. Claro está contra quem ele vai ressarcir-se. Então, o processo no Tribunal Marítimo, em tese, não tem limite econômico, porque, se for nesse caso do Vicunha, foi necessário fazer uma prova que nunca tinha sido feita na América Latina, que foi uma maquete eletrônica de alta complexidade à época. O meu perito disse: olha, em torno de 380.000, aí eu fiquei apavorado como é que eu vou fazer uma prova de já imaginei saindo do meu bolso, né, como é que eu vou fazer uma prova de 80.000. E aí o advogado imediatamente aonde eu deposito, e eu fiz aquela cara de espanto, ele falou: Doutor, isso não é nada, absolutamente nada, porque se eu provar que a culpa é do outro, o terminal provar que a culpa é do armador do navio, o armador do navio provar que a culpa é do terminal. Eu simplesmente vou incluir na indenização gigantesca que eu pedi mais 380.000, agora isso não é nada, vamos fazer de imediato a prova, então, dentro do Tribunal Marítimo tem essa coisa. O Tribunal procura a verdade real e tem a sua disposição a questão securitária que lhe protege economicamente na produção de provas, o tribunal, então, ao final, julga a matéria depois de contraditório, ampla defesa e todo tipo de prova admitida em Direito.

Quais são as consequências desse julgamento, que eu acho importante mencionar: são várias em campos de atuação diferentes, tais como no campo da Administração Pública, que a meu ver é o principal, pois é o que gerou a criação do Tribunal Marítimo.

Todo processo julgado no Tribunal Marítimo tem um efeito profilático com objetivo de evitar um novo acidente, então o tribunal começa

enxergando o seguinte: este navio acidentou-se neste canal. E julgando esse acidente, o que podemos fazer para que um novo acidente não ocorra. Esse é o pressuposto inicial, ou seja, a gente aprender e corrigir aquilo que é necessário ser corrigido.

Talvez a proficiência técnica do profissional que errou se for um erro humano tal, talvez uma dragagem no canal, talvez uma norma exigindo dois rebocadores na proa ou um na proa outro na popa, alargamento do canal, ou seja, o tribunal determina medidas e isso faz parte do seu acórdão, que é o olhar do Poder Público para atividade estratégica mais importante do País, que é a atividade da navegação que corresponde a quase 96% das trocas comerciais brasileiras ou seja, o Poder Público é o primeiro interessado em que um novo acidente não ocorra, porque a sua economia sangra quando um acidente marítimo ocorrer, então o tribunal é o olhar do Poder Público no caráter profilático para que um novo acidente não ocorra, então o seu julgado de imediato tem que produzir medidas com o objetivo de prevenir um novo acidente, corrigir o rumo para que um novo não ocorra,

O Tribunal Marítimo é a OAB dos advogados quanto à *expertise* do comportamento do profissional advogado, qual seja, quando o marítimo brasileiro, um comandante, um prático, quem quer que seja, quando o marítimo brasileiro é julgado, temos que julgá-lo do ponto de vista profissional é o Tribunal Marítimo, usando a comparação.

O Poder Judiciário não julga se um advogado agiu corretamente ou não dentro da *expertise* da advocacia, quem julga é o conselho de ética da OAB. É ele que vai na medicina se um médico errou ou não durante uma cirurgia, não é o juiz do Poder Judiciário que vai dizer se ele errou, se ele devia ter colocado bisturi mais para lá ou para cá, quem vai dizer é o conselho de medicina sobre o comportamento profissional, quem é o conselho de medicina ou o conselho ético da OAB. Para os marítimos é o Tribunal Marítimo que vai dizer se o comandante errou, por isso ou o prático errou por essa e essa razão e quem tem conhecimento técnico é o Tribunal Marítimo, não é o Poder Judiciário. O Poder Judiciário não tem conhecimento técnico para dizer se um médico errou ou não durante a cirurgia, não tem conhecimento para dizer se o engenheiro errou ou não durante o plano de uma obra, como não tem conhecimento para dizer se o prático um ou prático dois errou durante a manobra de um navio, quem tem conhecimento para isso é o Tribunal Marítimo, então ele é o órgão do Poder Executivo que julga e pune os marítimos, isso é outra coisa muito importante, com repercussão disso no âmbito da Administração Pública, coisa julgada administrativa. En-

tão, vai produzir medidas no sentido de se evitar um novo, acidente exigir um novo rebocador, isso tem impacto econômico.

Quando a gente viu aquele acidente, pode ter sido causado porque faltou dois rebocadores ou porque ele estava em uma velocidade acima, isso se chama dinheiro e onde o dinheiro fala a verdade cala, por que não tinha rebocador, porque custa mais caro. Porque ele estava mais rápido, porque ele quer acelerar e ganhar mais dinheiro. O Poder Público, por meio do Tribunal Marítimo, sem esse olhar de interesse econômico, vai decidir o que que pode ser feito para gerar a segurança. E, por último, a repercussão disso no âmbito do Poder Judiciário: o acórdão do Tribunal Marítimo vai ao Poder Judiciário como uma prova técnica com presunção de certeza para ajudar em uma matéria que é muito peculiar. E aí a gente poderia discutir as diversas repercussões que isso tem no âmbito do Poder Judiciário, mas seria uma outra repercussão importantíssima de atuação do Tribunal Marítimo.

Muito obrigado.

[Aplausos]

Dr. Maurício do Vale toma a palavra, agradece, explica que a apresentação foi muito esclarecedora e que agora vamos ouvir e conhecer um pouquinho da questão comercial, e passa a palavra para o Dr. Steeve Beloni.

### **Dr. Steeve Beloni Correa Dielle Dias:**

Boa tarde a todos. Primeiramente, eu agradeço a OAB Paraná em nome da nossa presidente, Dra. Marilena Indira Winter, pelo apoio que ela sempre nos dá e para todas as comissões; em segundo, eu agradeço ao presidente da Comissão de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro do Paraná na presença aqui do Professor Leandro Bernardi e, também, ao nosso membro Maurício Andrade do Vale, que muito nos ajuda aqui com todos os temas.

Nós da OAB Paraná ficamos muito honrados com a presença dos senhores para discutir esse tema, inclusive aumenta muito minha responsabilidade em falar aqui depois desses ilustres palestrantes, e ainda teremos aqui o Professor Cremonese.

Nós tentamos preparar algo para os senhores de uma forma didática, e nós obviamente não vamos conseguir tratar de todos os assuntos possíveis interligados a esse caso, mas nós vamos fazer um exercício mental imagina-

do se um acidente como esse ocorresse no Brasil. E em função desse exercício mental eu vou tentar fazer o papel do advogado, vou tentar trazer esse exemplo à baila da posição do advogado em algumas situações para ele pensar como eu resolveria esse problema, o que eu faria se isso acontecesse.

Para a gente chegar nesse ponto, eu vou tentar trabalhar sobre alguns aspectos. Então, o primeiro ponto é se o Ever Given ocorresse no Brasil, como nós estamos no Paraná, o meu exemplo seria se o Navio Ever Given tivesse atrapalhado a entrada do Canal da Galheta, que é a porta de entrada para o nosso Porto de Paranaguá na Bahia de Paranaguá, e, considerando esse exemplo, nós podemos imaginar três tipos de problema:

1. Os problemas dos embarcadores de carga nos contêiners que estariam a bordo do navio encalhado;
2. Os problemas dos outros navios, tanto aqueles que gostariam de sair da Bahia, e aí nós podemos dar exemplo dos navios graneleiros, principalmente por causa da característica do Paraná que nós temos várias cooperativas, ou seja, um navio por contrato de fretamento por viagem carregado com soja tentando sair da Bahia de Paranaguá;
3. E nós também poderíamos ter navios tentando entrar na Bahia para descarregar, como, por exemplo, pelo Porto de Paranaguá nós importamos muito, que são os fertilizantes, e exatamente por causa dessa característica agrícola do Paraná.

E, para começar a analisar todos esses problemas, e a gente se colocar na posição do advogado e tentar imaginar como nós poderíamos resolver isso e os problemas advindos dessa situação, obviamente eu não vou tratar aqui dos pontos tratados pela Professora Eliane, que muito bem já apresentou as questões do Ever Given.

O primeiro ponto que a gente tem que explicar, e antes mesmo de eu falar do tipo de contrato envolvido na relação comercial, o contrato de fretamento ou o contrato de transporte é falar de lei aplicável.

Então, eu aqui, eu na posição de Presidente da Comissão de Direito Internacional e, ainda, com meu Professor Luís Alexandre Carta Winter presente na plateia, preciso dizer para os senhores é que precisamos abordar o primeiro problema aqui referente à competência de foro e à lei aplicável ao caso.

Então, a primeira pergunta a ser respondida é: No Brasil existe a possibilidade de aplicação de lei estrangeira por um tribunal nacional? A prin-

cípio, a doutrina nos fala que não há a autonomia da vontade das partes e, por conseguinte, a possibilidade de escolha da lei aplicável nos tribunais nacionais; entretanto, se a gente for verificar com calma o art. 9º da Lei de Introdução ao Direito Brasileiro, no seu § 2º, ele trata dos contratos firmados entre ausentes, ou seja, o *caput* do art. 9º dispõe que, para qualificar e reger as obrigações, aplicaremos a lei do país em que a obrigação for constituída, e o § 2º, tratando das obrigações contratuais sobre ausentes, dispõe que a obrigação resultante do contrato reputa-se constituída no lugar em que residir o proponente.

Ou seja, a lei determina que nesses contratos poderá haver um julgamento da lide utilizando-se a lei aplicável do proponente do contrato. Desse modo, em um contrato de fretamento, ainda que executado no Brasil, que tenha o seu proponente um estrangeiro, em tese nós poderíamos ter um tribunal nacional aplicando uma lei estrangeira.

Indo além em nosso exemplo, considerando esse navio esteja vindo da Europa, provavelmente vai aplicar uma das Convenções Internacionais de Transporte ou a lei inglesa, que é similar, ou uma das Convenções Internacionais de Transporte de Mercadorias, aí a gente pode falar das Regras de Haia, Regras de Haia Visby, as Regras de Rotterdam ou as Regras de Hamburgo.

Depois, eu explico a diferença entre elas. Mas, antes de a gente chegar lá, nós temos que falar ainda que normalmente nesses contratos de fretamento existem cláusulas arbitrais e nós temos uma nova Lei Arbitral, que não é tão nova assim hoje em dia e que já está entrando no nosso cotidiano.

Agora que já está mais comum entre os advogados, se o contrato tivesse uma cláusula corretamente redigida, também permitiria a escolha da lei aplicável em seu art. 11. Então, o art. 11 da Lei de Arbitragem também permite a escolha da lei aplicável, e a gente também teria uma segunda situação em que um tribunal arbitral no Brasil poderia aplicar para resolver um problema no Brasil com lei estrangeira.

Nós também teríamos, e isso é uma opção do advogado, que é o Fórum Shopping, então alguns advogados poderiam ser orientados, a depender do *Head of Damages*, que é o que a gente chama da capacidade postulatória e possibilidade de recebimento de valores em detrimento do evento em cobrar escolher o tribunal arbitral, em Londres, na Inglaterra, em Paris ou em Nova Iorque, por exemplo.

Agora temos a situação em que eu posso usar tribunais brasileiros, tribunais estrangeiros e eu posso usar tribunais brasileiros com legislação estrangeira.

Agora vamos complicar mais. A doutrina explica que existe uma diferença entre contrato de fretamento e contrato de transporte. Para sermos mais específicos, é que no contrato de fretamento o objeto dele é a utilização do navio, mesmo que ele tenha transporte, mas ele pode não ter transporte.

Já, no contrato de transporte, o objeto do contrato em si é levar mercadorias ou pessoas de um lugar a outro. Agora o contrato de fretamento não, a gente está contratando pela utilização desse navio, e, no caso, a gente pode imaginar que nós temos navios escola, navios de guerra, navios de pesquisa, navios rebocadores, todos aqueles que fazem apoio marítimo, e nós temos os navios comerciais usados para transporte.

Ou seja, nem sempre o objetivo de um contrato de fretamento é o transporte de mercadorias.

No caso em análise, o Ever Given, ele apesar de ser um navio contêiner, ele tinha para si um contrato de fretamento interno. Por quê? Porque a empresa proprietária do navio é uma empresa japonesa Shoeni Kisen Kaisha, e ela tinha um contrato de fretamento em vigor, em que a empresa afretadora era uma empresa de Taiwan, a Evergreen Marine.

E essa empresa Evergreen Marine, a afretadora do navio Ever Given, possuía, por sua vez, os contratos de transporte evidenciados com todos aqueles contêineres. São mais de 20.000 contêineres de 20 pés (TEUs), ou seja, 10.000 contêineres de 40 pés.

Portanto, nós poderíamos ter também, nesse caso, a disputa da questão contratual no contrato de transporte entre os embarcadores das mercadorias dos mais de 10.000 contêineres e o armador e uma segunda categoria de lide, que seria a lide entre o armador em um contrato de fretamento abaixo dos contratos de transporte, entre a dona do navio (japonesa) e a empresa armadora (taiwanesa).

Agora, vamos focar nos outros dois exemplos que eu dei, referentes aos navios querendo sair do porto e os navios querendo desembarcar mercadorias no Porto de Paranaguá.

Para essa análise, vamos levar em conta a característica dos contratos de fretamento.

Como nós poderíamos resolver? E aqui a minha função é indicar soluções ou caminhos ou como a gente poderia ter uma macrovisão do problema para tentar resolver.

E essa é a função do advogado: olha, vamos primeiro descobrir e identificar o problema, depois a gente vê quem é o responsável e, depois, a gente vai atrás do responsável.

E para isso uma das formas que eu poderia sugerir para resolver o problema na função de advogado é prestar atenção nas obrigações dos contratos de fretamento, então eu vou focar em três pontos aqui: os princípios internacionais do *common law*, que falam dos contratos de fretamento; as características e algumas cláusulas dos contratos de fretamento, que podem fazer uma diferença muito grande na resolução desse problema; e a forma como ele deve ser resolvido.

Portanto, em se tratando de princípios do *common law* em direito marítimo, nós temos as obrigações antes da viagem e eu não vou falar todas as obrigações por causa do tempo escasso e vamos deixar isso para discussões futuras, mas uma das obrigações é a navegabilidade (*seaworthiness*).

A navegabilidade seria apresentar um navio que seja estanque e capaz de efetuar essa viagem contratada, atendendo às especificidades do contrato, tais como capacidade de carga, equipamentos adequados, tripulação, velocidade média do navio, entre outros fatores.

No caso, o Ever Given cumpria essa capacidade de navegabilidade e ele podia, sim, completar essa viagem, e eu não vou entrar na questão da avaria grossa e vou deixar para o Professor Paulo Cremonese.

Eu não entendo que foi avaria grossa nesse caso, mas eu vou deixar para um especialista analisar.

Outros princípios gerais implícitos no *common law*, ou seja, a lei costumeira, além da navegabilidade do navio (*seaworthiness*, nós temos a obrigação de atuar com eficiência razoável, ou *reasonable dispatch*, ou seja, o capitão do navio tem que fazer tudo que esteja ao seu alcance para completar o contrato da melhor forma possível).

Outro princípio é a obrigação de não desviar da rota acordada (*deviation*), ou seja, se não tiver no contrato rota específica, a obrigação dele é ir na rota usual. E é muito importante deixar claro que a rota usual não é a rota mais curta ou a uma reta, geograficamente falando, a gente está falando de rota usual.

Há também a obrigação de nomear um porto seguro e aqui não seria o caso porque nesse caso tanto pelo Canal de Suez ou Canal da Galheta, o exercício mental é o de encalhe e, então, essa obrigação não teria sido descumprida, e não foi culpa do Porto, pois, dadas as condições, o Porto era considerado seguro.

E, por fim, outra obrigação é a de não embarcar mercadorias perigosas.

Outro aspecto que deve ser analisado são as cláusulas presentes nos contratos de fretamento. Esses contratos de fretamento possuem várias cláusulas que permitem ao transportador da mercadoria eximir sua responsabilidade, e, aí, nós poderíamos falar de várias cláusulas, mas, como eu não tenho muito tempo, eu escolhi algumas que a gente pode tratar.

A primeira que eu gostaria de ressaltar é a cláusula Paramount ou também chamada de cláusula preponderante. Essa cláusula é inserida na maioria dos contratos tipo, daqueles *standard forms*. Eles são contratos padrões feitos por entidades internacionais e pelos Conselhos Internacionais de Navegação, como a Binco (*The Baltic and International Maritime Council*), Gencon, NYPE 93, Shelltime 4 e Asbatankvoy. Podemos citar uns 20 contratos tipo muito utilizados pelo mundo afora, mas essa cláusula Paramount está presente na maioria deles, e ela trata da escolha da lei aplicável, ou seja, em um contrato de fretamento que tem a mercadoria embarcada na Europa que venha a ser executado no Brasil, e ele, sendo embarcado, por exemplo, na Inglaterra ou na Rússia ou em algum país desses europeus, o que nós teríamos é com a inclusão da cláusula preponderante a aplicação de uma legislação aplicável que normalmente que é a inglesa.

Um segundo ponto é a cláusula de avaria grossa eu não vou tratar dela eu vou deixar para depois para discutirmos, mas nós temos a cláusula New Jason, e o que ela diz: ela autoriza o armador a exigir o pagamento da contribuição por avaria grossa, mesmo tendo sido cometidos erros de navegação, ou seja, mesmo que a gente considerasse erro de navegação, você ainda teria que considerar avaria grossa, e nós temos ainda outra cláusula, a cláusula de exclusão geral. Essa cláusula, ela não era aceita nos tribunais brasileiros porque era uma cláusula de não indenizar, e a gente já tem um enunciado do Supremo Tribunal Federal dizendo que a cláusula de não indenizar é inválida no Brasil. Porque ela impede o pagamento, entretanto, senhores, as cláusulas limitativas das responsabilidades são permitidas.

E aí que vem o problema, porque nós vamos entrar em Convenções Internacionais que vão se aplicar a esses contratos, porque vários desses

navios que foram impedidos de entrar no Porto de Paranaguá, conforme o nosso exemplo, têm mercadorias de países que embarcaram e são signatários dessas convenções, e essas limitações são extremamente perigosas, porque elas trazem em seu bojo inúmeras exceções, tais como as Regras de Haia Visby, que são assinadas pela maioria dos grandes países comerciantes ou detentores das maiores frotas comerciantes.

A maioria dos países transportadores são signatários das regras de Haia ou Haia-Visby e em sua cláusula quarta, como já mencionado pela Professora Eliane Octaviano, esta cláusula possui 17 exceções de responsabilidade.

Continuando o exercício mental, se, ainda assim, nós conseguíssemos provar a culpa do transportador, e aí também é um ponto importante, voltando lá atrás, se vocês lembram que eu fiz uma separação entre transporte e fretamento. Porque no caso de transporte a responsabilidade pelos tribunais brasileiros é objetiva, agora no caso de contrato de fretamento a responsabilidade é subjetiva e se prova com a culpa.

A responsabilidade é subjetiva, e a gente precisa provar mesmo sem estar dentro do navio. Portanto, existe uma dificuldade muito grande de se fazer prova que o capitão ou os seus empregados agiram com culpa.

Adentrando na discussão, ainda que nós sobrepuséssemos essa dificuldade de provar culpa de algo que aconteceu dentro de um navio a quilômetros de distância de nós, ainda teríamos que superar as 17 limitações que estão dentro das Regras de Haia-Visby, e, entre elas, ainda que conseguíssemos provar a culpa e responsabilizar o transportador pelo erro do capitão ou de seus agentes, ele vai poder se utilizar da regra de limitação de responsabilidade. Ou seja, a responsabilidade é limitada em 666 direitos especiais de saque – DSR (SDR – *special drawing right*), que é uma forma do fundo monetário internacional de calcular. Ela tem variação diária, mas ela basicamente não paga os custos atuais, principalmente dos produtos com alto valor agregado presentes dentro de contêineres ou mesmo por quilograma.

E ainda se o país embarcador das mercadorias fosse signatário das Regras de Hamburgo, são 835 direitos especiais de SAC, isso também, na maioria das vezes, não é suficiente para pagar o prejuízo causado.

Então a gente tem que imaginar as demandas contra o armador, a gente tem que imaginar os navios que precisaram fazer um desvio.

O próprio Código Comercial permite que, se o navio não puder entrar no Porto de destino, ele pode ir ao próximo Porto, a não ser que não tenha sido definido em cláusula contratual.

No caso do Ever Given, nós tínhamos um problema maior, porque, fazendo o desvio, nós teríamos 6.500 km náuticos a mais para chegar à Europa. O desvio é muito grande, além de seis ou sete dias de viagem a mais.

Então, esse é um problema que o capitão do navio teria que pensar se ele deveria fazer, e, se ele assim fizesse, entre os contratos ele poderia se eximir de responsabilidade seguindo as regras dentro desses contratos de fretamento de, por exemplo, permissão para desvio.

Então eu joguei essas ideias para no final, nós discutimos, e eu trouxe esses exemplos para que os senhores entendessem a dificuldade de análise que o advogado teria em um caso como esses e as variáveis. Pois ele teria que decidir onde ele vai processar, contra quem ele vai demandar e o tipo de ação que ele vai dar entrada. Muito obrigado.

[Aplausos]

Obrigado Steeve, a palestra foi muito esclarecedora também, e essas questões são complexas, e passo a palavra para o Dr. Paulo Henrique Cremonese.

### **Dr. Paulo Henrique Cremonese:**

E aqui teremos a questão: Quem é que vai pagar essa conta e para quem que vai pagar?

Boa tarde, estou extremamente feliz e me sinto honrado de estar aqui presente. Falarei sentado, porque, como eu trabalho para o mercado segurador, eu estudo muito riscos e sei que não é uma boa ideia levantar para ir até o púlpito ou falar em pé por dois motivos: eu posso cair e criar um constrangimento terrível para a organização do evento ou lá ficarei tentado a falar em um tempo maior, porque a impressão que eu estarei diante de um tribunal de sustentação oral.

O Desembargador Marcelo falou do caso Vicunha, eu fiquei profundamente emocionado com o passar do tempo, pois, salvo engano, foi a primeira sustentação oral que fiz no Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, e a vitória falou sem vaidade. A vitória foi possível graças ao trabalho técnico,

porque era um caso espinhoso, complexo, parte dele já foi solucionada, parte dele está no Superior Tribunal de Justiça, mas o trabalho técnico do Tribunal Marítimo, o desembargador não precisa de testemunha, mas eu dou um testemunho fiel e interessado positivamente. Esse trabalho técnico foi muito bom para a busca do ressarcimento em regresso do mercado segurador, mas eu deixo aqui minhas homenagens. A organização do evento pediu para não estender muito tempo nas homenagens e nos agradecimentos. Então, cumprirei as regras e não falarei de absolutamente ninguém, mas deixo meu carinhoso abraço à Comissão de Direito e Seguros da OAB do Paraná, uma sede fantástica, um ótimo evento, o carinho para vocês que estão aí prestigiando o evento, participando, o carinho que os palestrantes e os participantes têm recebido da organização é comovente.

Muito obrigado, muito obrigado e muito obrigado. Enfatizar três vezes e todos os que assistem, amigos queridos. Amigos que eu enfrento no dia a dia profissionalmente, mas gosto, amigos com os quais eu converso sobre temas de direito marítimo, amigos que julgam meus casos, né, então, todos estão aqui presentes e eu deixo meu carinhoso abraço, e volto a insistir... a idade está me deixando meio sensível.

Mas vamos lá, se o evento fosse no Brasil ou aproveitando as palavras iniciais, quando se reportou ao dono de um comércio no interior do Estado do Paraná ou lá no Mato Grosso, se houvesse interesses, se houvesse um conjunto de interesses brasileiros de donos de cargas brasileiros. Quando aconteceu o sinistro, eu peguei o telefone e falei: Christian, há carga para o Brasil. Não perdi o interesse imediatamente, né, estava festejando. Claro, sou advogado, então, se houvesse carga para o Brasil, seria ótimo, mas não havia, aí vale o estudo acadêmico.

A Professora Eliana é extremamente delicada e quando ela fala é como alguém que mexe em um tabuleiro de xadrez com o rei ou a rainha sem desmerecer as outras peças, por isso ela é cuidadosa, eu não preciso ser, eu sou advogado do mercado segurador, o meu discurso é retórico, é interessado, e a minha função ética é defender as seguradoras, então eu não tenho dúvida alguma em opinar, não é um caso de avaria grossa. Não é, já foi falado aqui por alguém mais qualificado do que eu. Foi sugerido por outras pessoas, mas eu tenho essa convicção, porque a avaria grossa é o dano voluntariamente causado pelo comandante do navio para evitar o mal maior para proteger pessoas e para proteger o meio ambiente, para a própria embarcação, para proteger a maior parte das cargas. É um sacrifício heroico, aliás, por falar em sacrifício heroico, Beatriz, por favor, quando for

9 minutos e 47 segundos me avisa para não permitir ter o constrangimento de me alertar, então a gente fala 9 minutos e 47 segundos. Aos mais jovens, é uma técnica para uma tática, para dar mais credibilidade, você coloca o número fracionado.

Então, volto a insistir na avaria grossa, cujo resultado é a repartição dos prejuízos. Ela tem uma raiz histórica muito bonita e ela me é cara, ao contrário do que muita gente que trabalha comigo quando eu falo trabalha comigo contra, né, no dia a dia pode pensar em avaria grossa, eu a combato. Mas ela é cara, é sentimentalmente importante, porque ela se confunde com a gênese dos seguros. Eu ousou dizer, não há uma certeza nisso, mas conversei muito com meus pares que trabalham com direitos de seguros, principalmente em um curso em Salamanca nós falamos sobre isso, que é muito provável que o conceito de avaria grossa tenha gerado o seguro.

Mas, nesse caso, até há uma certa imparcialidade, por que, se for avaria grossa ou se for avaria particular, muito provavelmente eu trabalharei no caso. Então, não interessa tanto mudar a qualificação ou não, tudo depende das particularidades do caso concreto, e nesse eu não consigo enxergar a varia grossa, não consigo, porque a causa antecedente para o esforço heroico para o sacrifício há de ser fortuita, e, se ela for chancelada pela culpa, não se pode falar em avaria grossa. É como beneficiar quem erra e a responsabilidade civil saindo do direito marítimo, a responsabilidade civil hoje caminhou de uma forma, nós vivemos em sociedades de riscos em todo mundo, caminhamos de uma forma que a imputação objetiva é cada vez mais a regra, e não a exceção, e mais do que imputação objetiva o dever de reparação, já se fala na Europa em responsabilidade sem dano, é algo muito vanguardista. Não só na Europa, a Pontifícia Universidade Javeriana da Colômbia também fala isso. Há alguns pensadores lá que defendem responsabilidade sem dano. É o direito que todos têm de não sofrer um dano. Então, a simples possibilidade de cogitação de dano pode gerar responsabilidade civil, e aí um instituto antigo muito consagrado.

Como a avaria grossa pode às vezes gerar abuso, pois, se a causa antecedente não for fortuita, como é que se pode querer repartir os prejuízos.

Vamos fazer uma ilustração: antigamente, os barqueiros com as ovelhas atravessavam os rios e aí acontecia algum problema, um vento muito forte, não havia previsibilidade, não havia a engenharia naval que temos hoje. Tudo era precário na navegação do passado. Ele se via obrigado a jogar no mar ou no rio, quatro cinco ovelhas, ele não ia selecionar de quem era a ovelha jogada, ele jogava quatro depois falava, olha joguei quatro.

As quatro infelizmente eram de fulano e vocês vão repartir os prejuízos, eu assumo uma parte. É bonito. O instituto em si é bonito, é nobre, se reveste, e não falo com ironia isso, ele se reveste com a ideia de socialização dos riscos e dos danos, é a própria ideia do seguro.

Agora é preciso que a causa antecedente seja fortuita. Isso é o que acontece hoje então, esse é o primeiro ponto que eu gostaria de deixar aqui registrado.

O segundo é um convite a uma reflexão considerando, e já estou para parte final, o redesenho do mundo e da responsabilidade civil, e eu fico com o coração dividido: uma parte de mim não sei se é a demoníaca ou a boa, o anjinho e o demônio, uma parte de mim quer fulminar a avaria grossa, uma outra parte entende que ela é justa, ela é correta, ela é histórica e ela é decente, né, então eu fico dividido, e vou mais além. No próprio escritório, os sócios não se entendem se o Christian Esmera estivesse aqui, até aproveitando a origem árabe dele, ele pegaria o sapato e todo mundo que tem origem árabe, sabe isso que é uma ofensa terrível e jogaria na minha cara de tanta raiva. Ele é um grande defensor da avaria grossa, nós não nos entendemos. Vejam como o assunto é complexo, pessoas que estão do mesmo lado da história defendendo o mercado segurador com visões diferentes.

Agora eu, hoje, em boa-fé, independentemente de interesse profissional, insisto se há avaria grossa eu vou trabalhar, se não há avaria GROSSA eu vou trabalhar.

Eu tenho uma reserva quando se vê um navio como o Ever Given com a tecnologia empregada, com a tecnologia independentemente do erro, não é com todo e máximo respeito a quem pensa de forma contrária, não é um caso de avaria grossa.

Mas vamos imaginar: como é que um navio desse potencial fonte de risco e potencial fonte de danos, pode alegar ainda avaria grossa? Neste caso, há sentido porque existe uma concentração de lucro e a repartição dos prejuízos. Volto a insistir, não falo isso com máxima elegância possível. Se é que dá para falar um tema polêmico e é quem trabalha para armador.

Não me queira mal, ultimamente não sei se a perspectiva da idade ou de alguns acontecimentos, a perspectiva da morte, se tornou algo mais do que teórico para mim e, como eu sou um católico medieval, em muitos aspectos eu tenho medo do inferno. Tem o mesmo, então, não quero mais fazer inimidade, não quero brigar com meus amigos, não quero discutir, né, então o que eu realmente estou com medo de ir para o inferno, então

não quero mais ser tão polêmico, mas eu não consigo, nesse caso da avaria grossa eu tento ser uma versão paz e amor, mas não consigo.

É como se aquele espírito estivesse ali, sempre querendo lutar constantemente, mas eu entendo quando for realmente um caso de avaria grossa. Nesse não é. Mas, para terminar, se fosse um caso no Brasil ou envolvendo interesses de donos de carga e de seguradores de cargas no Brasil e eu fosse contratado como advogado, então eu vou falar o que eu faria: Eu passaria como um trator sobre todas as Convenções Internacionais, buscaria uma regulação de sinistro e o mercado de seguradora é muito generoso nisso aí, quero parecer de fulano, pode contratar; quero parecer de beltrano, pode contratar; quero isso, pode contratar seguradoras, elas têm um uma visão diferente. Elas são excelentes, e eu não quero falar cliente, mas são excelentes clientes. Elas ajudam, elas são parceiras. Então, eu quero isso nos casos marítimos, nem tanto, mas em caso aqui acontece muito em agronegócio, em incêndio a gente também trabalha lá no escritório, com isso já houve a contratação de equipe da Rede Globo para poder fazer a filmagem de uma área que foi submetida a um sinistro de incêndio, que foi protagonista no sinistro de incêndio.

Então, são casos bem interessantes, eu passaria como trator, buscaria o ressarcimento em regresso, claro, partindo do pressuposto de danos nas cargas, que, salvo engano, eles não ocorreram, aí no caso do Ever Given nós estamos falando de despesas daquilo que poderia ter sido. A Professora Eliane falou uma coisa muito interessante. Talvez nós tenhamos mesmo essa expectativa, não temos ainda certeza se os danos foram dessa magnitude, e o Brasil, posso falar até de novo, o desembargador não precisa de referendo de testemunho, mas o Brasil é um grande protagonista do direito marítimo. Que tenhamos a sabedoria de conservar isso no país, que tenhamos essa sabedoria. Existe uma briga de jurisdição que é negativa onde o caso não deve ser tratado no Brasil, talvez não seja bom para o direito marítimo no Brasil, nós temos que pensar também nessa força do direito marítimo independentemente dos interesses legítimos, moralmente ordenados que todos temos.

No dia a dia há um esforço heroico lá de São Paulo, já que falamos de avaria grossa, de se ter uma vara especializada e de repente se se começar a falar em jurisdição estrangeira, todo esse esforço será reduzido. Se não a pó, mas de forma significativa, porque os casos vão deixar de acontecer. E isso é que eu tinha a falar. Muito obrigado a todos.

Eu acho que há assim algumas lições e algumas reflexões que advém desse evento do Ever Given. Eu acho que a primeira delas é a importância.

A essencialidade do transporte marítimo, do comércio marítimo mundial. Então, temos aqui o Cremonese com uma posição muito justa, muito firme em relação a esses institutos de proteção aos armadores. A avaria grossa é um deles, mas a gente vê como o mundo depende.

Nós temos aí mais de 90% de tudo que nós consumimos é transportado pela via marítima, não há uma indústria das grandes indústrias aqui do Paraná, não há uma indústria que não dependa do transporte marítimo, seja na cabotagem no longo curso.

Então, é uma indústria essencial, faz parte do negócio de todos que operam no comércio e na indústria, então esses institutos são muito antigos, eles têm origem em costumes, normas costumeiras e normas que advém de 3.000, 4.000 anos atrás, eles têm sua razão de ser e quando acontece um acidente desse como o Ever Given. Nós vimos como é difícil, embora tenhamos aí navios com extrema tecnologia de prever essas situações, infortúnios, essas questões que vêm do risco da atividade.

Um navio como o Ever Given, não sei o valor dele de face, mas deve ser um valor por volta 200 milhões de dólares, 300 milhões de dólares, para construir, mas ele poderia ter a bordo ali, provavelmente tinha, né, com certeza alguns bilhões de dólares a bordo.

Há uma desproporção, obviamente o risco é enorme e, se nós falarmos em relação à própria reclamação de terceiros navios que tiveram problema de interrupção de comércio e as cargas a bordo, são os 9 bilhões de dólares que a Professora Eliana trouxe ali, então, é uma indústria bastante segurada de parte a parte.

Mas esses institutos fazem parte das regras do jogo, esse tabuleiro de xadrez traz, sim, as Convenções Internacionais, mas também traz os regimes domésticos, né, o nosso Código Civil, etc., e tal é e esse jogo é o que nós vamos jogar nessa hora, os advogados da carga, obviamente se fossem no Brasil, estiverem no Brasil, cargas de importação, se esse navio tivesse vindo de fora, obviamente que eu acredito que a maior parte aqui, inclusive, aqui inspirados no nosso Dr. Cremonese, iria ajuizar suas ações do Brasil, porque o Brasil de fato não ratificou várias das convenções limitativas, nós temos um regime que tem com base obviamente o respeito ao *pacta sunt servanta*, ao contrato e ao Código Civil, mas é um regime que tende a ser um regime de reparação integral.

Então, obviamente vai haver aí um *clash*, uma disputa em especial, em relação aos contratos de transporte, os BLs, os conhecimentos marítimos

que provavelmente vão referir a legislação estrangeira a conversões internacionais, não é Steeve, e ao foro estrangeiro, acho que essa vai ser a grande disputa.

Nós vamos ter provavelmente aqui nas defesas exceções de competências para que leve as disputas lá fora e provavelmente aí eu queria trazer a provocação aqui para Professora Eliane.

Professora Eliane, a senhora acredita que talvez o grande início dessa disputa, em acontecendo o caso Ever Given no Brasil, seriam a adoção de medidas cautelares provavelmente uma ação de arresto porque provavelmente algumas reclamações aqui no Brasil contra o armador não vão estar seguradas, ou seja, não vão estar garantidas por bens, porque esse armador não terá bens no Brasil que garantam essas reclamações futuras. A senhora acha possível um arresto eventualmente aqui do Ever Given na jurisdição de Paranaguá?

Por exemplo, para garantir essas reclamações que vão perdurar por anos aguardando, inclusive, o desfecho no Tribunal Marítimo do caso que vai ser julgado pelo Dr. Marcelo. O que a senhora acha?

Obrigada Dr., sempre muito bom participar de painéis com a sua presença e dos demais colegas, realmente é uma provocação bastante interessante e nós estamos aqui, como disse o Steeve, né, em vias de um exercício apenas de achismo. E, em tese, eu considero sim que seria possível, mas eu vejo também provavelmente pelo que temos percebido uma tendência muito maior de que a negociação, ela venha a resolver grande parte desses problemas.

Eu tenho notado uma certa tendência, uma mudança de hábito no empresariado, de uma maneira geral, e até as próprias seguradoras, aqueles que têm seguro são sempre muito disponíveis. Enfim, para tentar evitar a judicialização, o que eu percebo, e até o tema do nosso painel é segurança jurídica, que o perfil do empresário de hoje ele tenta evitar a todo custo a judicialização, então, embora em tese ache possível, eu acredito que, na tendência atual até pelos valores envolvidos, haveria uma certa resistência a esse tipo de comportamento, mas, obviamente, depende muito de uma série de variáveis. O tipo de contrato, o tipo de postura do profissional envolvido, enfim. Mas eu acho muito importante a gente destacar essa tendência de se evitar a judicialização, que hoje eu tenho notado, não sei se também compartilha da minha da posição. Porque a gente compartilha, eu acho que hoje os meios alternativos de autocomposição são uma realidade o Brasil. Nós temos uma lei de mediação já, eu concordo.

Mas eu acho que, aqui, haverá uma gama tão grande de interesses e provavelmente também o desastre que é o envolvimento dos advogados nessa questão, que eu acho que isso vai ser absolutamente irresistível, porque é fixação de jurisdição quando você ajuíza uma tutela, uma cautelar, né, ela vai prevenir eventualmente até a própria ação principal para perda de danos. Então eu acho que deve ser um movimento natural.

Agora eu queria trazer para o Steeve, eu sei que você é um estudioso e o tema permeia obviamente nos seus estudos, o direito inglês, de alguma extensão obviamente, e uma coisa que para o nosso cotidiano, Marcelo, é uma coisa que soa estranho, porque o Brasil não perfilha a questão da independência internacional. Nós não temos esse acolhimento dessa doutrina internacional.

Eu provoco aqui o Steeve: Você acha que seria possível, por exemplo, o armador no exterior buscar aquilo que eles chamam lá de *anti suit injunction*, que é uma tutela que impõe multas às partes que não respeitarem a jurisdição do contrato provavelmente eleita no contrato de afretamento ou no contrato de transporte.

Aqueles que desrespeitarem, por exemplo, ajuizarem as ações no Brasil ao invés do foro contratual na Inglaterra, você acha que isso pode acontecer?

Primeiro Steeve, depois o Professor Cremonese, que pediu um aparte.

Essa pergunta é excelente e a resposta é sim, os advogados vão estar tentados a entrar com *anti suit injunction*, porque ela é eficaz nos tribunais estrangeiros, e agora a gente tem que imaginar os reflexos disso, vamos imaginar um arresto de um navio dessa envergadura no Brasil, o que aconteceria, nós estamos falando de 10.000 contêineres de 40 pés, nós poderíamos ter 10.000 clientes com as suas cargas seguradas, eu até estava no intervalo conversando com o Professor Osvaldo Agripino que está aqui na plateia nos assistindo e a gente estava imaginando como são injustas certas situações, como, por exemplo, isso poderia ocasionar o *demurrage* dos contêineres quando um contêiner, quando você paga a utilização dele, e aí, dependendo do tempo que esse navio pode ficar segurado e essa dívida pode multiplicar de uma forma geométrica, então talvez isso poderia causar um problema muito maior.

Só para os senhores terem uma ideia, a autoridade portuária do Egito, quando o Ever Given foi parado, ela pediu indenização de início 1 bilhão de dólares, e, quando passado alguns dias de negociação, ela já tinha abai-

xado os pedidos para 550 milhões de dólares, ou seja, até mesmo eles têm uma dificuldade muito grande de conseguir avaliar os danos do problema. Obviamente, quando começou o pedido, imagina isso, durou apenas seis dias, senhores, em apenas 6 dias obviamente aquele canal extremamente importante, a gente estava falando que aproximadamente 12% do comércio internacional foi afetado, inclusive aumento do preço do petróleo no mundo, por causa da região. E ainda a gente imaginar, por exemplo, que a maioria das cargas não é segurada por atraso, e não são 90% delas, então a gente está imaginando que 90% das cargas não receberiam nenhuma indenização pelo atraso, aí o segundo ponto, e aí a gente estava falando da questão da questão da avaria grossa e por que ele tocou muito nesse ponto da avaria grossa, e a gente entende que não é. Eu escutei alguns práticos conversando e nesse assunto, quando o canal é muito estreito e o navio é muito grande, a faixa de água entre o fundo do navio e o calado,, ela é muito pequena, e como também a largura é pequena, porque esse navio de largura ele tem 59 metros, então ele está próximo de qualquer das margens. E, segundo os práticos, nesse caso tem um efeito que eles chamam de *bank suction*, então, quando houve essa rajada de vento, bem explicada pela Professora Eliane, o que acontece é a gente tem uma área de 60.000 m<sup>2</sup> de vela, porque esse navio tem 400 m de comprimento por 60 de altura. Então a gente tem uma vela gigantesca recebendo um vento a 40 nós e o nós é calculado em milha náutica, é 1.8 km. Então, é quase 80 km/h de vento batendo em uma área gigantesca empurrando o navio para o lado, esse navio vai para o lado, e o que acontece, o efeito natural do canal, é puxar o navio, e é esse o *banck suction* e o que o piloto tem que fazer para ter um maior controle do navio acelerar. Essa manobra é natural para todo mundo que tem arrais amador, é acelerar a embarcação para você ter um maior controle; entretanto, quando você acelera você aumenta o risco e aí por isso a gente até chegou na discussão possível de imaginar. Bom, vamos imaginar que se ele tivesse que, para ter um controle maior da embarcação, acelerar mais ainda acima do limite.

E aí ele fez isso deliberadamente, que a gente sabe que não fez, mas ele poderia sim ter imaginado, porque essas reações têm que ser tomadas em segundos, né, é ali no momento, não é aqui com calma para analisar.

Ele pode ter realmente imaginado, eu vou a fazer uma variação, ou seja, eu vou fazer um encalhe intencional, e aí eu vou pedir avaria grossa, porque eu vou dividir esse prejuízo com todos os embarcadores da mercadoria. E aí o estrago já está feito, porque, apesar do navio, mesmo que a gente dê o navio como pagamento, que ele valha 200 ou 300 milhões, porque

ele é um dos maiores navios do mundo, a gente tem bilhões em mercadoria, ou seja, o prejuízo é muito grande e eu não estou falando nem do problema do prejuízo da mercadoria em si, mas o problema causado por um arresto segurando *demurrage* de 20.000 contêineres poderia ser maior ainda.

Então, a gente tem que imaginar que esse problema é impagável. E aí por isso que o Professor Cremonese fala que talvez nesse caso, a avaria grossa não fosse tão injusta assim, mas seria um perigo, e um perigo muito grande.

Responde agora ao Professor Paulo Cremonese: eu gostaria de explicar o que é essa *anti suit injunction*. É uma ação de bloqueio de ação, então lá no exterior se entra com uma ação para tentar impedir e, salvo engano, o Miller também pensa como eu, né, nesse aspecto a gente conversou por redes sociais a respeito, a gente mora na mesma cidade, mas fala por rede social. Há uma ação aqui no Brasil e se entra com ação lá no exterior para tentar impedir a ação, é como se fosse um conflito de jurisdição, só que instaurado por ações diferentes. Eu costumo falar que o primeiro grande conflito de jurisdição da história pelo menos documentado foi o julgamento de Jesus. Herodes manda para os romanos, os romanos Pilatos devolvem e ninguém quer julgar; então aqui é o contrário, dois querem julgar: o juiz brasileiro quer julgar e o juiz estrangeiro quer julgar.

Qual é a crítica que eu faço, não vou entrar aqui no mérito do compromisso arbitral, se é eficaz ou não é eficaz, se a jurisdição estrangeira é eficaz ou não é eficaz contra o segurador subrogado que não é parte do contrato de transporte e se ele tem que se submeter ou não, se ele tinha ciência ou não.

Há uma discussão no Superior Tribunal de Justiça, a 3ª Turma pensa de uma forma, a 4ª Turma recentemente julgou de outra forma.

O que acontece muitas vezes com todo máximo respeito, olha o absurdo dessa ação, porque sai uma ordem liminar, é claro, o juiz de lá recebeu informações, ele parte do pressuposto de que não estão respeitando a minha jurisdição, não estão respeitando a soberania da Justiça do Reino Unido, então dá uma ordem. Pelo menos é também um despacho pré-formatado de prisão do diretor jurídico da seguradora lá no Reino Unido, que não tem nada a ver com a seguradora, que só pertence ao mesmo grupo empresarial aqui no Brasil. É, eu sempre falo, não tenho medo de lutar, contratem um advogado, sai caro contratar advogado, lá sai caro, é coisa para mais de milhão de reais, a depender do tamanho da disputa, mas é só mos-

trar para o juiz, como é que você vai dar uma ordem de prisão. Nós, ainda mais no Reino Unido, onde tem a carta do Rei João Sem Terra de 1215, que instituiu o *habeas corpus*, reviveu algo romano e que fala que tem uma parte bonita poética, nem mesmo o rei todo poderoso da Inglaterra pode entrar na choupana de um lavrador sem autorização dele, nenhum juiz lá vai dar ordem de prisão, ainda mais para um diretor jurídico que não tem nada a ver com a seguradora que deflagrou a ação no Brasil.

Mas tem que ser levada a informação para o juiz, não pode ser desde antemão, como as seguradoras são parceiras, algumas resolveram comprar briga, ela falou assim: Se tiver que gastar cinco vezes o valor da disputa aqui para manter um princípio, vai gastar, então aí agora eu estou me sentindo como irmão, aquele menino que provoca todo mundo na rua, porque tem um irmão mais forte. Para realmente terminar, o Godofredo falou por que da jurisdição brasileira simples toda vez que eu ganho um caso, eu cumpro o meu dever em ressarcimento e regresso a cumprir meu dever. A minha função é não estragar o caso, porque materialmente ele quase sempre é bom para a seguradora. Quando meus adversários ganham e não falo isso para ser simpático, eles merecem 10 vezes mais aplausos, porque eles lutam contra um sistema jurídico, que não é favorável.

É muita presunção de responsabilidade e parte-se do pressuposto de que o transportador que não cumpriu o seu dever, seja pelo art. 927, parágrafo único, seja pela própria natureza e da atividade, responde objetivamente, eles têm um desafio enorme. Eu só não preciso estragar o caso, por isso que eles inteligentemente têm usado as defesas processuais instrumentais, tais como jurisdição, às vezes até discutir o próprio contrato de seguro, se foi paga ou não a indenização de forma correta, são defesas legítimas éticas moralmente ordenadas e a chance de talvez vencer um caso que está fadado à derrota no que diz respeito à sua ontologia aos fatos, então é muito bacana esse segmento nosso aqui, é muito cheio de questões complexas.

Pergunta para o Dr. Marcelo Davi: Há possibilidade nessas ações enquanto o Tribunal Marítimo não tiver julgado os fatos relacionados a esse acidente de o juiz eventualmente suspender o curso dessas ações? Me fala um pouco também da questão prescricional, essas reclamações teriam o seu fluxo prescricional em curso, ainda que o Tribunal Marítimo não tenha julgado essas ações, você pode explicar um pouco sobre isso?

Essa resposta é simples, porque é legal, né. Realmente é pouco conhecido, mas do ponto de vista jurídico é letra da lei, né. O novo Código de Processo Civil foi expresso nesse tema, dizendo que a ação da justiça

comum deve ser suspensa até a decisão final do Tribunal Marítimo, art. 313 do Código de Processo Civil, então há essa previsão expressa no Código de Processo Civil.

Alguns discutem esse prazo, se deveria ser limitado ou não, há uma discussão doutrinária, mas a matéria hoje é uma matéria expressamente prevista, como o é a questão prescricional, a própria lei do tribunal estabelece que não corre prescrição até a decisão final do Tribunal Marítimo em relação à matéria objeto do julgamento, então são duas questões muito interessantes.

Agradeço a pergunta, porque facilita o esclarecimento, mas são questões normatizadas, né, e dessas nós temos segurança jurídica, a insegurança vem de um Código de Comercial, que é de 173 anos atrás. Nós temos hoje uma lei marítima que está dois séculos ultrapassada. Nós temos que lidar com isso. Isso realmente gera uma enorme segurança jurídica, já que esse é o objetivo principal.

Eu tenho uma outra pergunta, que também eu acho que talvez a audiência não conheça essa outra peculiaridade, essa representação que vai provocar o julgamento pelo Tribunal Marítimo, via de regra, ela é aforada pela procuradoria especial da Marinha, correto, mas eventualmente as partes privadas podem também integrar essa representação ou manejar as suas próprias representações, por exemplo, se pretenderem implicar uma outra parte que eventualmente tem o interesse em responsabilizar para uma futura ação reparatória?

Sem dúvida nenhuma uma pergunta também excelente para esclarecer a audiência: o rito do tribunal, a lei do tribunal, ela admite a representação pública que é feita, então, pela procuradoria especial da Marinha, mas também admite uma representação que chamamos de representação privada, que pode ser ofertada por um interessado, esse interessado por legítimo interesse moral ou econômico, né, então, pode ser e eu já peguei casos assim de uma viúva que teve o marido morto em uma plataforma de petróleo quando operava o seu labor e a procuradoria entendeu que foi culpa da própria vítima. Ele que errou e por isso se acidentou, e a viúva com legítimo interesse moral entrou com uma representação privada; dizendo não: Eu acho que tá errado, a companhia de exploração de petróleo estrangeira é que não protegeu corretamente o meu marido, por isso que ele veio a falecer e pode também ser uma grande empresa, né, buscando interesses econômicos.

E eu costumo dizer que o pai das mazelas é a ignorância, o desconhecimento, e o direito marítimo ele é muito desconhecido. Esse desconhecimento vem da universidade, porque 99,9% das universidades não tem Direito Marítimo no rol lá de disciplinas que são aprendidas pelos estudantes. E ninguém nasce sabendo, então o profissional do direito ele por regra se forma sem o conhecimento de uma matéria que eu reputo tão importante.

Muito obrigado pelas provocações.

Muito obrigado, Desembargador.

## Palestra — Portuário

### Tema: Mutabilidade dos Contratos de Exploração de Infraestrutura Portuária

- [1] **Marcos Nóbrega** – Palestrante – Conselheiro Substituto do Tribunal de Contas de Pernambuco, Professor Adjunto IV da Universidade Federal de Pernambuco – Faculdade de Direito do Recife, Visiting Scholar Harvard Law School, Senior Fellow Harvard Kennedy School of Government, Professor Visitante da Universidade de Lisboa, Visiting Scholar Singapore Management University e Visiting Professor Massachusetts Institute of Technology – MIT, Pesquisador Visitante na OCDE – Paris, Bacharel em Economia, Administração de Empresas e Direito, Mestrado e Doutorado em Direito. Publicou vários artigos e livros, destacando-se: *Infrastructure in Emerging Markets: Theory and Practice*, *Investments in Brazil: An Overview* e *Infrastructure and Investments in Brazil: Economic and Legal Aspects*.
- [2] **Frederico Messias** – Presidente de Mesa – Juiz de Direito, Coordenador do Núcleo de Estudos em Direito Marítimo da Escola Paulista da Magistratura (EPM).
- [3] **Thiago Miller** – Debatedor – Advogado, Sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller, Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro OAB/SP.
- [4] **Najla Buhatem Maluf** – Debatedora – Advogada, Sócia da Rachid Maluf Advogados, Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/MA, Subprocuradora da Assembleia Legislativa do Maranhão, Especialista pela Maritime Law Academy no Setor Portuário e Comércio Exterior.
- [5] **Ana Paola Ghizoni de Macedo** – Debatedora – Advogada, Sócia da AZM Consultoria Jurídica, Especialista em Direito Marítimo e Portuário pela Universidade Católica de Santos (Unisantos) e em Direito Civil e Processo Civil pelo Centro de Estudos Jurídico do Paraná.

O Doutor **Frederico Messias** deu início ao painel e, pelo tempo escasso, imediatamente repassou a palavra ao palestrante da noite, Dr. Marcos Nóbrega.

O Doutor **Marcos Nóbrega**, primeiramente, cumprimentou a todos e agradeceu o convite realizado pelo Doutor Rafael Wallbach Shwind, e, no nome da Doutora Paola, agradeceu a todos os integrantes da Comissão Paranaense. Iniciou a palestra constando ser professor de Direito Administrativo e, embora não seja um estudioso do setor, trata com muita relevância

sobre equilíbrio de contratos de longo prazo, os quais são celebrados no setor portuário.

Salientou que o debate é fruto de reflexões realizadas pelo professor há décadas e, embora os anos de estudos, o tema e, por consequência, a palestra versam mais sobre questionamentos do que certezas.

Indicou que, como Conselheiro Substituto do Tribunal de Contas de Pernambuco, há muitos anos entendeu que há algo errado com o processo de reequilíbrio de contratos administrativos de longo prazo, pois as discussões que são feitas nesses processos remontam aos séculos XIX e XX, sempre levando em consideração o direito administrativo clássico (ou *mainstream*), abordado por Hely Lopes Meirelles, que parte do princípio de que o contrato é completo, as partes possuem absoluta racionalidade, de que não há custos de transação e assimetria de informação. Nesse modelo, há quatro pilares: equilíbrio, contrato completo, supremacia do Poder Público e indisponibilidade do interesse público.

Ressaltou que o primeiro pilar seria o abordado na palestra, o do equilíbrio. Neste contexto, o questionamento a ser feito é de que há uma crise no conceito de *equilíbrio* que, se aplicado conforme o conceito clássico, não seria visto em um contrato de longo prazo, como é feito no setor portuário. Isso porque esse setor está suscetível a uma imensa quantidade de modificações ao longo do prazo, quer seja do ponto de vista da demanda, quer seja do ponto de vista da oferta: os impactos da economia global, o tráfego de mercadorias, a questão tecnológica, a produtividade da frota, a interconectividade, entre todos, e assim por diante. Porém, indagou: “Será que o direito administrativo clássico dá respostas aos desafios do setor [...]?”

A primeira proposição que o Professor traz em um artigo escrito em conjunto com o Dr. Rafael Veras é de que o conceito de equilíbrio, na realidade, deve envolver o equilíbrio de expectativas das partes, diversamente do que diz a doutrina econômica clássica, em que há uma ilusão de equilíbrio, que equivale a perpetuar as previsíveis e lineares leis da física, como se o contrato tivesse uma autoestabilização e uma convergência institucional. Ao levar o conceito teórico à realidade, os agentes ficam procurando o momento em que a oferta cruza a demanda.

Citou como exemplo da impossibilidade de aplicar conceitos do direito administrativo clássico ao caso concreto que trata do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, os casos julgados pelo Tribunal de Contas de Pernambuco durante a pandemia da Covid-19, em que os mercados atingi-

ram um estresse extraordinário que simplesmente não havia qualquer ponto de equilíbrio.

Outro ponto a ser levado em consideração é a ideia axiomática que, na visão do Professor, é chamada de *arrow-debreu*, no qual as contratações de longo prazo não possuem custos de transação, as imposições são perfeitas e os contratos são completos, gerando um ambiente fictício que não se coaduna mais com a estrutura econômico-jurídica de projetos de infraestrutura.

Sob a visão do Professor, contratos de longo prazo não possuem um equilíbrio. Há, na realidade, um sistema no qual os agentes mudam constantemente suas ações e estratégias, demandando um equilíbrio de expectativas que é o que irá justificar a renegociação nos contratos administrativos.

Outro ponto levantado pelo Professor é que a indisponibilidade do interesse público não significa inegociabilidade. A negociação de um contrato de longo prazo é imprescindível para que ele sobreviva durante todo o período acordado.

Contratos de longo prazo que sofrem por diversas alterações de demandas, por exemplo, jamais retornarão ao momento chamado T-0 (tzero), ou seja, ainda que sejam realizados processos de reequilíbrio econômico-financeiro durante a sua vigência, as condições iniciais jamais serão retomadas, até porque há uma modificação nas expectativas das partes. Explica que os desequilíbrios contratuais devem ser vistos como contingências naturais do passar dos anos, e não como uma situação excepcional.

Ainda, o Professor salientou que, em contratos de 30 anos de vigência, por exemplo, por mais que tenham acontecido circunstâncias exógenas ao contrato, é mais vantajoso manter essa contratação. Quanto mais longo o contrato, mais as partes ficam presas estrategicamente ao contrato. Sob o ponto de vista do privado, é mais vantajoso para ele continuar no contrato com o Poder Público do que retornar ao mercado, buscar novos clientes, atualizar seus serviços, assim como é mais vantajoso à Administração Pública permanecer com o mesmo concessionário do que realizar nova licitação para um novo contratante ou assumir privativamente o serviço prestado. Por essa razão, as partes tendem a flexibilizar as suas expectativas a fim de manter o contrato, ao invés de rescindi-lo.

Para ilustrar os seus entendimentos, o Professor fez uma analogia mostrando a imagem do sistema solar retirada da galeria de fotos, no qual o sol e os planetas estão devidamente organizados, em órbitas lineares, perfei-

tas. Atribui essa imagem ao que entendemos como contratos administrativos de longo prazo aprendidos em manuais do direito. Em contraposição, o Professor apresentou um vídeo apresentando novamente o sistema solar; contudo, mostrando-o de uma maneira dinâmica, no qual os planetas em órbitas elípticas, girando de maneira descompassada, não linear, ao redor do sol, tudo acontecendo de maneira simultânea, assim como ocorre durante a execução de um contrato dessa natureza, na qual o contrato, as partes, os fornecedores, a demanda, as políticas públicas, tudo em constante mutação.

Com essa dinamicidade, o equilíbrio econômico financeiro deve estabilizar as expectativas das partes envolvidas, o que pode se dar de maneira endógena, por meio de cláusulas contratuais, ou exógena, por meio de renegociação através de métodos alternativos de resolução de disputa, a fim de restabelecer essa banda de negociação.

O Professor citou, também, que, no artigo escrito a respeito do tema em conjunto com outros estudiosos (Rafael Veras e Frederico Turolla), foi desenvolvido o que chamam de “teorema do barquinho de Klink”, no qual defendem que o contrato a ser elaborado pelas partes deve permitir, endogenamente, a realização de reequilíbrios durante a sua vigência, exatamente como o navegador Amir Klink projetou seu barco para fazer a travessia do oceano Atlântico Sul, no qual sabia que o barco iria virar diversas vezes durante o trajeto, mas o importante era que ele se desviasse sozinho, a fim de permitir uma trajetória resiliente até o destino.

Outro ponto que entende ser necessário discutir a respeito do tema do reequilíbrio de contratos é a matriz de risco, na qual a doutrina clássica entende possível repartir de maneira objetiva os riscos. No entanto, é importante diferenciar os conceitos de probabilidade subjetiva, risco e incerteza, ainda mais em um cenário adverso. O que se propõe, então, é uma adaptabilidade do contrato frente a mudanças de circunstâncias, independentemente do que foi proposto na matriz de risco original do contrato. A adaptabilidade serve aos propósitos da resiliência contratual, sem, no entanto, alterar as premissas básicas a estruturas propostas no início do contrato.

Assim, finalizou a palestra salientando a necessidade de pensarmos o direito administrativo por meio de uma nova perspectiva, de modo que nos próximos anos os contratos sejam criados a partir de premissas básicas de que os contratos serão modificados ao longo do período contratual, e que os elementos endógenos serão suficientes para que as partes renegociem as suas condições de acordo com o *gap* de expectativas firmadas desde o início contratual.

O Presidente de Mesa agradeceu a palestra, salientando o excelente trabalho do Professor ao conseguir prender a atenção de todos os presentes, mesmo às 19h da noite. Prontamente, passou a palavra ao debatedor **Thiago Miller**, que parabenizou a Comissão paranaense acerca da qualidade técnica dos debates promovidos no evento, elevando a expectativa para os próximos anos.

O debatedor salientou a importância dos conceitos trazidos pelo Professor, especialmente no reconhecimento de que contratos dessa natureza são incompletos e possuem certa plasticidade e fluidez para que sejam mantidos.

Reforçou a dinamicidade do setor portuário, o qual, dentro do setor de infraestrutura, possui conceitos e contratos típicos e atípicos que foram necessariamente criados, especialmente pela Agência Reguladora, a fim de acompanhar as modificações ao longo dos anos.

Salientou a importância da tecnicidade da Agência Reguladora do Setor – Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da evolução normativa e jurisprudencial, a qual tem embasado diversas decisões, inclusive judiciais, criando maior segurança jurídica, que é justamente o assunto norteador do Congresso.

O debatedor aprofundou os argumentos acerca da insegurança jurídica vivida, pois se, por um lado, há a criação de novos mecanismos de exploração de áreas, não se pode esquecer daqueles contratantes que já estão com contratos em execução há alguns anos.

Por fim, salientou a existência de fatores externos que influenciam nos contratos, como é o caso da tecnologia, citando o exemplo de concessionárias de rodovias que em contrato detinham a obrigação de instalação de telefones por determinada quilometragem, mas hoje, em razão do avanço tecnológico, deve alterar a obrigação de instalação de telefones por pontos de distribuição de linhas *wireless* (*wi-fi*).

Por fim, agradeceu a presença.

Tomou a palavra a debatedora **Najla**, a qual representa a Comissão da OAB do Maranhão, e que representa uma região que está em desenvolvimento econômico, que é a região do arco norte no Maranhão, composto pelo Porto de Itaqui e outros portos privados, que, para sua instalação e execução, demandam contratos administrativos de longo prazo.

Reforçou a importância de haver segurança jurídica no setor, por meio da previsibilidade dos contratos, seja através da implementação de condições contratuais que permitam a flexibilidade conforme as mudanças naturais ao longo da execução desses contratos, seja pela possibilidade de adaptabilidade dos contratos, especialmente em uma região que precisa, mais do que nunca, de um ambiente adequado para se desenvolver.

O Professor complementou a fala, dispondo que as partes possuem uma racionalidade limitada no momento de firmar o contrato, pois não conseguem prever toda e qualquer ocorrência que poderá haver durante a execução do contrato, de modo que a segurança jurídica advém da própria certeza de que as mudanças ocorrerão durante o prazo contratual.

Complementando, ainda, o debatedor Thiago Miller lembrou que o modelo contratual adotado pelo setor portuário pode ser considerado de sucesso, pois foram implementados a partir da alteração da Lei dos Portos, no ano de 1993 (Lei nº 8.630/1993), e a primeira leva já teve a sua vigência encerrada. Porém, 91% desses arrendatários pleitearam a prorrogação do contrato de arrendamento firmado nas décadas anteriores. Ou seja, pouquíssimos foram os casos em que foi necessária a entrega do contrato, de modo que mais de 90% dos contratos firmados na primeira leva tiveram sucesso na sua continuidade.

O Professor ressaltou, também, que a relicitação de um contrato acarreta em custos exorbitantes para o Poder Público, havendo uma vantajosidade muito maior na flexibilidade de cláusulas para que o contrato tenha continuidade do que seja encerrado para que seja realizada nova licitação.

Na sequência, a debatedora **Ana Paola** lembrou que, para firmar um contrato de arrendamento no setor portuário, é necessário elaborar o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), o qual analisa a demanda futura, que será incorporada no fluxo de caixa.

O estudo da demanda futura leva em consideração três cenários, quais sejam: (i) cenário tendencial; (ii) cenário otimista; e (iii) cenário pessimista. O cenário tendencial é utilizado como base para diversos parâmetros do contrato, como análise do valor de outorga, análise para a movimentação mínima contratual, entre outros.

Relembra que, em outro painel, o Dr. Disney Barroca abordou a dinamicidade e competitividade do setor ao citar que 1 m (um metro) a mais de profundidade do canal de acesso ao porto impacta consideravelmente na

quantidade transportada pelo navio, e essa diferença pode fazer com que o cliente opte por mudar o porto de carregamento/descarga de seus produtos, migrando a demanda para outro porto. Havendo a migração de carga para outro porto, todo o cenário tendencial analisado no momento preparatório à assinatura do contrato é alterado.

Salienta, por fim, que, nos contratos do setor portuário, o risco da demanda é alocado na matriz de risco do arrendatário.

Tendo por base essa alteração na demanda, que influencia diretamente toda a estrutura do contrato, e que o risco da demanda está alocado na matriz do arrendatário, a debatedora questionou o Palestrante se o que ele propõe é que, ao invés de simplesmente aplicar a regra da matriz de risco, as partes negociem até que haja o reequilíbrio contratual. E, se a resposta for positiva, questiona se o Professor entende que, havendo pareceres bem fundamentados dentro do processo de análise de reequilíbrio de contrato, haveria possibilidade de o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovar essa modificação contratual sem considerar pura e simplesmente a matriz de risco do contrato.

Em resposta, o Professor indicou que os maiores riscos econômicos do contrato são o risco político e o risco de demanda, especialmente no setor portuário, que é diretamente interligado à logística mundial, de modo que o que acontece na China certamente, em algum momento, refletirá nos portos brasileiros, diversamente do caso das concessões, em que o que acontece na rodovia alemã não interferirá na rodovia brasileira.

Assim, como a matriz de risco no setor portuário está mais exposta, acredita ser necessária maior flexibilidade para que o contrato seja resiliente e persista.

No que tange à aprovação do Tribunal de Contas da União (TCU), o Professor entende que há ministros bem arrojados hoje, os quais procuram dar soluções mais modernas aos problemas atuais, podendo haver a possibilidade de, eventualmente, essa modificação contratual, diversa da matriz de risco, ser aprovada pela Corte.

Neste contexto, o painel conclui sobre a necessidade de haver novos estudos a respeito dos contratos administrativos de longo prazo, a fim de que sejam criadas soluções mais próximas da realidade, permitindo flexibilidade aos contratos conforme a certeza de modificações externas, a fim de gerar maior segurança jurídica.

## Quinto Painel – Marítimo e Portuário

### Tema: Trabalho marítimo e portuário

- [1] **Bruno Tussi** – Presidente de Mesa – Advogado Bacharel em Direito pela Universidade do Vale do Itajaí – Univali (2004). Mestre em Direito Marítimo Internacional pela IMO – International Maritime Law Institute, República de Malta (2006/2007), reconhecido como Mestre em Ciências Jurídicas pela Univali (2013). Professor da disciplina de Direito de Navegação no Curso de Graduação em Comércio Exterior na Univali e de Direito Marítimo e Seguros de Carga em diversos Programas de Pós-Graduação no País. Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e Presidente da Comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB/SC (2022/2024).
- [2] **Ingrid Zanella** – Debatedora – Advogada atuante na área de Direito Marítimo, Portuário, Ambiental e Aduaneiro. Sócia-Titular do Escritório Queiroz Cavalcanti Advocacia. Juíza Suplente do Tribunal Marítimo, na vaga de Especialista em Direito Marítimo. Doutora e Mestre em Direito pela 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). Professora do Programa de Pós-Graduação em Direito da Faculdade Damas da Instrução Cristã. Professora da Pós-Graduação em Direito Marítimo, Portuário e Ambiental da Faculdade de Direito de Vitória/ES, Univali/SC, Unisantos/SP, UFRN, UNP/MA, MLAW. Vice-Presidente da OAB/PE. Presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB. Membro da Women's International Shipping & Trading Association (WISTA) do Instituto Ibero-americano de Direito Marítimo (IIDM), da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e do Instituto dos Advogados de Pernambuco (IAP). Árbitra do Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima (CBAM), Rio de Janeiro. Auditora Ambiental Líder de terminais de granel líquido, portos, plataformas e refinarias, obrigatórias no Brasil, com reconhecimento internacional pela Exemplar Global.
- [3] **Shana Carolina Colaço Bertol** – Palestrante – Diretora Executiva. Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM). Curitiba, Paraná, Brasil.
- [4] **Pedro Calmon Neto** – Palestrante – Bacharel em Direito pela Universidade Candido Mendes (2003). Pós-Graduado em Direito Ambiental pela PUC/RJ. Pós-Graduado em Direito Empresarial pela FGV/RJ, com Especialização em Direito Marítimo e Contratos pela FGV/RJ. Sócio do Escritório Pedro Calmon Filho & Associados. Atua nas áreas de direito marítimo, portuário, tributário, trabalhista e administrativo para empresas de navegação de apoio offshore, plataformas, navegação de cabotagem e longo curso, clubes de P&I, nas esferas administrativa e judicial. Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e do Instituto Ibero-americano de Direito Marítimo (IIDM). Conselheiro da Associação

Comercial do Rio de Janeiro na Comissão Empresarial de Relações de Trabalho. Membro das Comissões de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SP e OAB/PE.

- [5] **Nelson Cavalcante e Silva Filho** – Palestrante – Juiz do Tribunal Marítimo Especialista em Direito Marítimo. Mestrando na Escola de Guerra Naval (EGN) no Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM). Especialista em Direito Processual Civil, Direito do Trabalho e Processual do Trabalho e em Direito Marítimo, de Navegação e Portuário. Membro do Instituto Ibero-americano de Direito Marítimo (IIDM). Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM). Coordenador da Comissão de Juristas formada na ABDM para redigir os artigos relativos ao Direito Marítimo no Projeto de Novo Código Comercial. Autor das propostas de emenda ao PL 8.046/2010 que resultaram na inclusão dos procedimentos de regulação de avaria grossa e de ratificação dos protestos marítimos na Lei nº 13.105/2015.
- [6] **Sérgio Aquino** – Palestrante – Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

O Doutor **Bruno Tussi** deu início ao painel, dando boas-vindas aos presentes, agradeceu o convite da Comissão Paranaense por participar como Presidente do Painel, ao lado de pessoas tão gabaritadas e, prontamente, passou a palavra para a Doutora **Shana Carolina Colaço Bertol**, que abordará o tema “Preferência e Multimodalidade”.

Com a palavra, a primeira palestrante indicou quem são os trabalhadores que realizam os serviços de carga e descarga de mercadorias nos portos, conforme a Lei nº 8.630/1993, quais sejam, os estivadores, os arrumadores, os vigias, os consertadores, os conferentes e o bloco.

Esclareceu que esses trabalhadores podem ser contratados sob duas modalidades: avulsa (registrados e cadastrados no OGMO) e vinculada (vínculo empregatício diretamente com o operador portuário). A contratação neste último modelo se justifica em razão dos altos investimentos realizados em equipamentos ou pela frequência das operações portuárias.

Justamente este modelo de contratação serve de palco das mais acirradas discussões nos âmbitos portuário e judiciário, pois, segundo a Lei dos Portos, o operador portuário não pode buscar trabalhadores para serem contratados com vínculo empregatício livremente no mercado de trabalho, e, sim, tem que contratar exclusivamente os trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO.

A explanação trouxe um registro histórico do tema no âmbito do Judiciário, destacando a sua pacificação até a entrada em vigo da Lei

nº 12.815/2013: a Lei nº 8.630/1993 já estabelecia a contratação exclusivamente entre os registrados no OGMO (art. 26, parágrafo único). Em razão disso, em 2007 a Fenop ingressou com dissídio coletivo no TST, o qual foi julgado pela prioridade na contratação com vínculo dos trabalhadores do sistema OGMO, com fundamento na Convenção nº 137 da OIT, que prevê prioridade dos trabalhadores portuários na obtenção de trabalho nos portos.

Destacou que, quando o tema parecia pacificado, houve a revogação da Lei nº 8.630/1993 pela Lei nº 12.815/2013, que apenas fez um ajuste redacional, incluindo em seu dispositivo a capatazia e o bloco, o que foi suficiente para reacender a discussão.

Nesse ponto, a palestrante expôs as graves consequências para o sistema portuário, caso seja mantida a interpretação pela exclusividade na contratação com vínculo, que podem ser citadas:

- Reserva absoluta de mercado dos trabalhadores portuários avulsos – criando um óbice na aplicação de políticas de gênero;
- Operadores portuários se tornam reféns do sistema avulso de mão de obra;
- Inviabilidade da atividade econômica do operador portuário, que é responsável por 24% do PIB Nacional;
- Insegurança jurídica para inúmeras contratações feitas sob a pacificação da prioridade, antes de 2013;
- Fragilidade do sistema avulso, pois deixa os trabalhadores no conforto do mercado de trabalho, não os preparando para um Porto do Futuro;

Neste contexto, a palestrante defendeu a aplicação da prioridade na contratação com vínculo, pois não se está permitindo que trabalhadores fora do sistema ocupem postos de trabalho específico de portuários e, sim, permitindo que sejam contratados apenas quando os portuários do sistema não tenham interesse na vaga de emprego.

Apresentou, também, decisões judiciais no âmbito do TST, ora pela exclusividade na contratação, ora pela prioridade, evidenciando que o tema ainda não se encontra pacificado, acarretando insegurança jurídica para o setor portuário.

Ao final, houve exposição acerca do tema da “Multifuncionalidade”, abordando essa ferramenta como uma das formas de sustentabilidade do modelo de mão de obra portuário, seja no vínculo, seja como avulso.

O Presidente de Mesa novamente tomou a palavra, agradecendo a clareza dos esclarecimentos expostos pela primeira palestrante, e conduziu a palavra para o Palestrante **Pedro Calmon Neto**, a fim de tratar sobre o “Regime do Trabalhador Marítimo – Desafios para a Segurança Jurídica”.

Inicialmente, o Palestrante abordou o conceito e a diferenciação dos trabalhadores classificados como “aquaviário” que, igualmente, pode ser chamado de “trabalhador marítimo”, “profissional não tripulante”, “tripulante não aquaviário”, “*offshore personnel Categories A, B, C and D*” e “trabalhador em *offshore*”.

Além dos conceitos, indicou as funções de trabalhadores em navegação de apoio portuário (rebocador), de cabotagem, navios de apoio marítimo e navio-sonda de perfuração.

Ainda, esclareceu que muitas pessoas confundem os conceitos de “escala” e de “jornada”, os quais se diferem pelo fato de a “escala” ser aquela na qual o aquaviário permanece a bordo, incluindo o seu tempo de descanso, alimentação e labor, enquanto a “jornada” faz referência ao período do dia em que o trabalhador efetivamente desempenha sua função.

Indicou, também, que o Tribunal Superior do Trabalho (TST), por meio da Súmula nº 96, confirma esse entendimento, prevendo que a permanência do tripulante a bordo do navio, no período de repouso, além da jornada, não pode ser presumidamente considerada como à disposição do empregador.

Referida diferenciação também é considerada na Convenção do Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Convention – MLC*), internalizada pelo Decreto nº 10.671/2021, assim como pela Convenção de *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*.

Concluiu o painel trazendo entendimento exarado pela Coordenadoria Nacional do Trabalhador Portuário e Aquaviário, que, em novembro do ano de 2011, publicou a Orientação nº 17, a qual indica que o trabalhador aquaviário, submetido ao serviço de quarto, deve ter um período mínimo de 10 (dez) horas de descanso em qualquer período de 24h, as quais podem ser divididas em até 2 (dois) períodos.

Na sequência, o Presidente do painel passou a palavra para o Juiz do Tribunal Marítimo, Dr. **Nelson Cavalcante**, que abordou decisões do Tribunal Marítimo.

Primeiramente, o terceiro Palestrante dispôs sobre a estrutura e composição do Tribunal Marítimo, e a especialidade de sua atuação.

Mencionou que o Tribunal é acionado após a realização de inquérito realizado pela Autoridade Marítima do local do fato e apura os acidentes e fatos da navegação ocorridos no território nacional.

Considerando a sua composição, são travadas discussões técnicas acerca da ocorrência do fato ou acidente da navegação, abordando quem contribuiu para que a situação ocorresse, o que, por vezes, pode ser reconhecida a responsabilidade do comandante, do contramestre ou de outros aquaviários.

Destacou que, atualmente, o Código de Processo Civil determina a suspensão do processo judicial até que seja proferida a decisão do Tribunal Marítimo, a qual será considerada no momento de arbitrar a responsabilidade civil ou penal dos envolvidos.

Inclusive, salienta que a decisão final proferida pelo Tribunal Marítimo pode ser objeto de cumprimento de sentença junto ao juízo comum, ultrapassando o antigo entendimento que atribuía às suas decisões o *status* de parecer técnico.

Entende que incluir expressamente essa previsão concede maior segurança jurídica, permitindo que o Tribunal especializado analise a situação de sua competência, a qual será seguida no momento de análise das atribuições de responsabilidades.

Encerrando o seu pronunciamento, prontamente o Presidente da Mesa passa a palavra para o quarto Palestrante, que falará sobre o trabalho portuário sob a ótica dos operadores portuários.

O início da fala do quarto Palestrante se dedica a explicar a abrangência do sistema Fenop, que engloba todas as empresas que investem e realizam as operações portuárias no País, de modo que os sindicatos estaduais, como Sindop Paraná, participam de seu sistema.

Posteriormente, aborda alguns conceitos do sistema portuário brasileiro, especialmente quanto à divergência entre os regimes aplicados no porto organizado (porto de propriedade pública) e fora do porto organizado (porto de propriedade privada – TUPs).

Entre as diferenças, indica que, no caso do porto público, os operadores privados possuem a obrigação de custear e administrar o OGMO,

enquanto nos TUPs não há essa obrigação, regime esse que é adotado mundialmente e que, na visão do palestrante, deveria ser aplicada para os dois regimes.

Destaca que, entre os trabalhadores do sistema portuário, 81% prestam serviços nos portos organizados, enquanto 19% são trabalhadores fora do porto organizado. Ainda, esclarece que, para a legislação brasileira, os trabalhadores portuários são aqueles denominados como trabalhadores portuários avulsos (TPAs), os quais representam 15% do total de 100% de todos os trabalhadores do sistema portuário.

O Palestrante abordou o histórico da gestão do trabalho avulso portuário, assim como esclareceu os serviços prestados pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) e as melhorias implementadas por este desde o seu surgimento.

Apesar de haver essa especialização, destacou os principais problemas enfrentados pelo setor, no que tange ao trabalho portuário avulso, indicando que a discussão de prioridade e exclusividade, como bem apontado anteriormente pela Dra. Shana, é o principal deles.

No entender do Palestrante, existe uma “indústria” de processos judiciais trabalhistas com temas absurdos, inclusive com condenações solidárias dos OGMOs em relação aos trabalhadores avulsos, conforme art. 33 da Lei nº 12.815/2013.

O último ponto do painel está relacionado à crítica sobre a indisponibilidade dos recursos de treinamentos pagos pelo setor empresarial ao INSS e que são repassados ao fundo gerido pela DPC – Marinha. De modo concreto, é recolhido ao INSS o percentual de 2,5% sobre a remuneração, a folha de salários dos trabalhadores avulsos e dos vinculados, os quais são repassados ao mencionado fundo, mas já com retenção de 3,5% para a Administração Pública, sendo indicado no orçamento geral da União.

Ademais, existem dados críticos em relação à indisponibilidade dos recursos, a exemplo de que em 2019 existiam 1 bilhão e 453 milhões de reais no DPC; já, em 2021, passou a ser 1 bilhão e 660 milhões de reais indevidamente parados nesse fundo. O Governo ainda desviou dinheiro, tirando do citado fundo o valor de 1 bilhão e 600 milhões de reais para pagar dívida pública, sobrando tão somente 60 milhões de reais.

Entretanto, o setor empresarial continua a realizar tais pagamentos, tanto é que já existem 566 milhões de reais parados novamente no fundo,

que não tem sido utilizado para treinamento dos portuários. Ressalta que, em média, só existe o retorno de 5% (cinco) por cento do que o setor paga para tal fundo.

Nesse sentido, conclui que (i) o setor empresarial atua nos portos e tem muitas obrigações, porém poucos direitos, consignando o fato de que ele não aguenta suportar mais custos; (ii) os Órgãos de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso detêm poucos instrumentos para realização de seus trabalhos; e (iii) a legislação trabalhista portuária deve ser revista com urgência, pois já está ultrapassada.

Ao final, adiciona que a Fenop está trabalhando para mudar a atual legislação, visando uma possível judicialização junto ao Supremo Tribunal Federal, por meio de uma ADI ou uma ADPF contra a exclusividade.

Com a conclusão da fala do último Palestrante, a Debatedora, **Ingrid Zanela**, agradece a palestra do Dr. **Sérgio Aquino**, salientando sobre a importância da questão da quebra da boa-fé pelo trabalhador, elencando o *venire contra factum proprium*, que veda o comportamento contraditório. Apesar de acordar com o disposto em convenção coletiva acerca das regras que regerão a prestação de serviços, posteriormente age de maneira diversa e dá causa à própria ação.

A Dra. adiciona que o direito constitucional está se aplicando agora ao direito administrativo e ao direito penal. O STJ já diz que o princípio da boa-fé é um megaprincípio limitador do direito subjetivo, então, teria o *tu quoque*, e *venire contra factum proprium*, que vedaria esse tipo de postura do trabalhador portuário. Então, mais uma vez, ficam os ensinamentos sobre a luta pela segurança jurídica e como devemos abordar esses temas olhando para o futuro e ao desenvolvimento econômico do nosso País.

Em exemplificação, a morte de um trabalhador, uma pessoa com 93, 97 anos que não morreu ainda e está entrando, pode entrar em rodízio possivelmente atrapalhando uma escala. De tal forma, isso impossibilita a eficiência do direito material. Então, são temáticas que com certeza se existir uma interpretação constitucional, uma ADIN, uma ADPF, seja qual medida constitucional, até uma reclamação constitucional advinda de um possível dissídio individual, se não for respeitado isso, eu tenho a certeza de que o STF deverá apaziguar e trazer mais segurança jurídica.

Por fim, agradece a consideração de todos e menciona a importância do painel.

Nesse sentido, o Dr. Bruno Tussi, Presidente do Painel, propõe uma reflexão de qual veio primeiro: o direito aduaneiro, o direito marítimo ou o direito portuário? E concluiu que foram, primeiramente, os trabalhadores marítimo e portuário que interagem no cais do porto, e com eles surgiram as regras dessas duas matérias de direito.

E foi pelos usos e costumes do que se transmitia no cais do porto que as relações passaram a ser reguladas, demonstrando a essencialidade de haver um painel de trabalho marítimo e de trabalho portuário em todos os próprios congressos.

Assim, parabenizou a Comissão do Paraná na pessoa da Dra. Melina, ao Dr. Leandro Bernardi parabenizou pela brilhante ideia de trazer e selecionar com brilhantismo, quem são os artesões que iam trabalhar nessas pedras que foram entregues lapidadas e perfeitas para que a nossa debatedora Ingrid pudesse instalar na coroa que foi esse painel.

Nesse sentido, agradece a presença de todos e finaliza o painel.

## Sexto Painel – Portuário

### Tema: Interações regulatórias – Porto e navegação

[1] **Fernando Castro** – Presidente de Mesa – Advogado.

[2] **James Winter** – Debatedor – Advogado.

#### Subtemas do painel:

[3] **Eduardo Nery** – Diretor-Geral da ANTAQ – Liberdade de preços e tarifas de terminais e concessionários e o controle regulatório.

[4] **Lorena Xisto** – Advogada – Sobre-estadia de armazenagem e seu aprimoramento regulatório.

[5] **Osmari de Castilho Ribas** – Diretor da Portonave – Racionalidade econômica dos preços sob a perspectiva dos terminais portuários: Investimentos x remuneração.

[6] **Luís Fernando Resano** – Presidente-Executivo da ABAC – A segurança jurídica na regulação da cabotagem.

11:30:00: Agora sim daremos início ao 6º painel com o tema “Interações Regulatórias – Porto e Navegação”, que tem como palestrantes os nossos convidados, que estarão aqui no palco, eu vou chamando um a um, e vocês podem subir aqui no palco.

O primeiro palestrante é o Dr. **Eduardo Nery**, que é diretor geral da ANTAQ, tem uma posição de destaque e exerceu várias funções de fiscalização de obras públicas, foi assessor de Ministro e chefe de gabinete da assessoria técnica de Ministro enquanto auditor federal de controle externo do TCU. Também conosco o Dr. **Osmari de Castilho Ribas**, que é graduado em economia pela Faculdade Católica de Administração e Economia, cursou MBA em Gestão Empresarial pela FGV, além de especializações em Engenharia Econômica e Recursos Humanos, atua como diretor superintendente administrativo da Portonave desde 2001.

Conosco ainda a Dra. **Lorena Xisto**, que é advogada graduada em Direito pela PUC/PR, LLM em Direito Empresarial pela FGV e especialista em Direito Aduaneiro e Comércio Exterior pela Univali, em Santa Catarina. Também conosco neste painel o Dr. Luiz Fernando Resano, seja bem-vindo!

Dr. Luiz é oficial da Marinha da reserva e diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC)

11:31:50: Como debatedor, teremos o Dr. **James Winter**, que é mestre em direito dos negócios pela FGV SP, pós-graduado em direito aquaviário e atividade portuária da Univali, vice-presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB. E temos como Presidente de Mesa o Dr. **Fernando Castro**, que é advogado, mestre em Direito pela Uninter e Conselheiro do Conselho de Administração da empresa pública Portos do Paraná, bom painel a todos.

Bom dia, agradeço a presença de todos que aqui estão, pela presença e por abrilhantar o evento. Agradeço em nome da comissão, porque sem vocês nada disso seria possível, da mesma forma agradeço a presença de todos os nossos painelistas, pessoas de extremo conteúdo, conhecimento, expoente em suas áreas, será um debate muito eficiente que nos trará grandes conhecimentos. Sem mais delongas, passo a palavra ao Dr. James.

11:32:15: Obrigado! Bom dia a todos, quero cumprimentar os participantes da mesa, um bom dia e um bom debate a todos, ao público, agradecer o convite ao Dr. Leandro, Melina, Ana Paola, parabenizar pelo excelente evento! Parabenizar a todos os membros da Comissão que colaboraram para esse sucesso, e hoje nós temos aqui diversos profissionais competentes, destacados e que vamos falar sobre assuntos diversos ligados à regulação e eu quero fazer uma breve introdução no sentido que a relação entre a logística, o direito aduaneiro, o direito marítimo, vai se destacar em uma linha individual aqui de cada um nesse painel, esse é o objetivo... A gente sabe que a relação começa com o importador, com o exportador, aí tem toda a questão marítima, a questão aduaneira e cada um por mais que eventualmente estejam ligados fisicamente ou até burocraticamente, cada um tem as suas próprias peculiaridades... Então, sem mais delongas, passo a palavra aqui à Dra. Lorena, para que faça aqui a sua exposição, obrigado!

11:33:44 Então, bom dia a todos os presentes, aos meus colegas aqui do painel, é uma honra participar de um evento tão bem organizado aqui pela comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro aqui da OAB/PR, eu faço parte da comissão, então eu pude acompanhar de perto aí ao longo desse ano o empenho do grupo organizador para que esse evento acontecesse de acordo com as expectativas que naturalmente existem em relação a um evento dessa magnitude, então parabéns à comissão organizadora pelo evento e pelo sucesso do evento, e também para mim, particularmente, é

um privilégio participar ao lado de profissionais muito gabaritados e não vou me estender nos cumprimentos, mas não posso deixar de fazer uma menção especial ao Dr. Castilho, que é uma inspiração profissional, é uma pessoa especial a quem eu sou bastante grata às oportunidades que me foram dadas no início da minha carreira profissional, então, para que a gente consiga avançar no tema proposto, que é a sobre-estadia de armazenagem e o seu aprimoramento regulatório.

11:35:01: Eu entendo que a regulação é muito importante para a atração de investimentos e o fomento do setor portuário, e me parece que não há grande dificuldade em compreender que, para que um particular faça investimentos aí que superam milhões, bilhões de reais, é necessário que as regras do jogo estejam bem claras e não só isso... Que também elas sejam cumpridas pela Administração Pública, pelo Poder Judiciário, pelo poder concedente, e quando a gente traz isso para o universo do direito, a gente tá falando de segurança jurídica, que é justamente essa expectativa, essa previsibilidade das relações que se constituem sob a égide de um determinado sistema de garantias legais... Entrando no nosso tema, em que é a armazenagem que hoje é aí o perfil de carga que representa 60% do total aproximadamente do volume de carga movimentada nas instalações portuárias brasileiras, eu acho que é no momento em que se vai fazer um investimento desses no setor, as regras de cobrança elas são bastante relevantes.

11:36:23: O primeiro aspecto que eu quis destacar aqui é que a sobre-estadia de armazenagem não se confunde com a sobre-estadia de contêiner... A *demurrage* é um tema mais falado, então eu quis deixar isso claro para que não haja confusão... A armazenagem adicional de exportação, que a gente chama também de sobre-estadia de armazenagem, corresponde à sobre-estadia de armazenagem e os demais serviços portuários correlatos que são prestados para a carga que permanece na instalação portuária e por um período superior ao *free time*, que é a franquia de armazenagem em que não há o pagamento pelo serviço, e isso ocorre em razão de um atraso na programação original embarque... O tema não é exatamente uma novidade em termos de regulação, já lá na Resolução nº 2.389/2012 já havia a conceituação aí da armazenagem adicional e na época o que estava disposto na legislação a armazenagem adicional e outros serviços às cargas não embarcadas em navio e prazo previamente programado na exportação somente poderiam ser cobrados na instalação portuária daquele responsável por esse não embarque da carga, na época não havia uma resolução que estabelecesse uma sanção específica para cobrança que se desse de forma

irregular, então o tema ele não tinha muito destaque na época; no entanto, é com a Resolução nº 3.274 que a ANTAQ passou a fazer a fiscalização dessa conduta, a partir da denúncia dos exportadores, enquadrando, tipificando a conduta em um dispositivo bastante genérico que havia na norma que basicamente enquadrava qualquer tipo de violação à legislação ou às resoluções pertinentes aos serviços portuários, e que havia uma previsão de multa bem alta, inclusive de até um milhão de reais. Essa Resolução nº 2.389 ela era aplicada exclusivamente às instalações portuárias de uso público, então, ainda que alguns exportadores buscassem o Poder Judiciário para tentar também afastar a cobrança dessa armazenagem adicional quando praticada pelos terminais de uso privado, essa discussão não avança justamente em razão dessa limitação; no entanto, essa situação se alterou em 2019 com a Resolução nº 34, em que não havia mais essa limitação de alcance da resolução, então, tanto os terminais portuários de uso privado quanto as instalações portuárias de uso público estavam sujeitos à sanção pela suposta cobrança ou pela cobrança irregular da armazenagem adicional. Na época também houve a alteração da Resolução nº 3.274 para, então, incluir um tipo infracional específico com previsão de multa de até 250 mil reais para as instalações portuárias que fizessem a cobrança de forma irregular. Atualmente, a questão é disciplinada pelas Resoluções nºs 72 e 75, ambas de 2022, que basicamente trazem essas mesmas disposições, então, em síntese, o de acordo com o atual cenário regulatório, ainda que o terminal portuário preste o serviço de exportação diretamente em benefício do exportador para que ele possa efetivar a cobrança de acordo com os parâmetros estabelecidos na resolução, ele deve fazer a identificação do agente responsável pelo não embarque, e então fazer o faturamento, a cobrança contra quem teria dado causa a esse não embarque;... No entanto, quando as supostas causas relacionadas ao não embarque extrapolam os agentes envolvidos na relação de depósito, notadamente, o terminal portuário e o próprio exportador, não é tão simples identificar quem teria sido responsável por esta situação. De quem seria o responsável pelo não embarque e muito mais difícil fazer a cobrança em face de um terceiro que você não tem relação jurídica de crédito, em razão desse depósito, de uma maneira direta, isso ocorre porque o terminal portuário não participa formalmente da contratação do transporte marítimo, então, portanto, ele não tem o conhecimento dos termos estabelecidos entre o armador e o exportador, e eventuais avenças que existam em relação à cobrança desses valores e também porque o serviço é prestado pelo terminal portuário em favor da carga entregue pelo exportador, ou seja, essa relação jurídica de depósito se estabelece entre terminal portuário e exportador. Esse é o vínculo direto que fundamenta a cobrança e a questão

aqui é que ainda que a gente tenha uma identidade de partes, as diversas relações que se desenvolvem aí em razão dessa operação a gente tem relações jurídicas distintas e cada uma delas com o seu regramento próprio... A gente tem a relação do transportador marítimo e do exportador, que é formalizada por meio do contrato de transporte, a gente tem a relação do exportador e do terminal portuário, que é justamente essa relação decorrente do depósito e que justifica a cobrança de armazenagem e a gente tem essa relação do terminal portuário e transportador marítimo que é basicamente o contrato de prestação de serviço de movimentação para fazer o embarque da carga no navio... Toda essa questão pela complexidade das relações e dificuldade de efetivar cobrança nos termos propostos e pela resolução, ela está sendo levada cada vez mais ao Judiciário e quando isso acontece a gente tem uma série de posicionamentos conflitantes... É, quando o exportador busca a justiça estadual para questionar a legitimidade dessas cobranças, o que a gente tem observado é que, principalmente nos Tribunais de Justiça do Estado de São Paulo e de Santa Catarina, há uma tendência favorável a essa cobrança desses valores diretamente em face do exportador, justamente sobre o argumento de que essa relação jurídica de depósito faz com que o exportador seja a única parte legítima para responder por esses débitos, já que ele é o beneficiário do serviço, e, além disso, também um dos argumentos utilizados pelas instalações portuárias para justificar esse posicionamento é a possibilidade que o exportador tem de exercer o seu direito de regresso contra aquele que ele entenda, então que tenha dado causa a essa armazenagem adicional; no entanto, por outro lado, quando as instalações portuárias buscam a justiça federal para questionar as autuações da ANTAQ, a gente vê que a ANTAQ é favorável à autuação, justamente pela afirmação da existência do poder normativo da ANTAQ para regulamentar a cobrança dos serviços portuários e também em razão de uma certa limitação do Poder Judiciário em revisar esses atos em face da discricionariedade técnica da ANTAQ... Então basicamente o que pode ocorrer na prática é que você faz uma cobrança de uma armazenagem de exportação em face do exportador, e essa cobrança é reconhecida pela justiça estadual como legítima, mas essa mesma cobrança vai gerar à instalação portuária a aplicação de multa e a sua confirmação pela justiça federal, então, na justiça estadual você tem um aceite em relação a essa cobrança, porém na justiça federal você tem também uma chancela da autuação por essa cobrança, pois seria supostamente irregular aos termos da resolução.

11:43:23: A ANTAQ, também ciente de que toda essa sequência de fatos e dificuldade do exportador em exercer o seu direito de regresso, da di-

ficuldade do terminal portuário em cobrar diretamente de terceiro que não o exportador esses valores, reconheceu que havia uma lacuna regulatória e, então, deu início à revisão da norma para fins de aprimoramento regulatório, reconhecendo essa lacuna normativa e que gera uma insegurança jurídica... Então, feitas as consultas públicas em relação ao tema é que se imaginam opções de solução para esse problema, que é a inclusão de novos dispositivos em norma já existente e, então, a elaboração de uma matriz de riscos e responsabilidades em que seriam mapeadas as principais hipóteses que causam essa armazenagem adicional e já identificando quem, então, seria o agente responsável por fazer o pagamento dessas despesas e também a tipificação da conduta do transportador marítimo que se nega a arcar com as despesas de armazenagem, e, do que a gente tem visto, esse será o caminho a ser seguido pela agência, ainda que a gente não teve a conclusão desse assunto, mas daí também nesse aspecto fica como um questionamento: se o fato de criar esses novos mecanismos não teria o *enforcement* que a agência quer dar para que o terminal portuário faça essa cobrança diretamente em face do armador, que a gente não tem hoje na legislação, na lei formal não tem nenhum fundamento que suporte essa cobrança em face de um terceiro em que você não tem relação jurídica direta, e, também, entre as opções a ANTAQ apresentou ali a manutenção do *status* atual da regulação, sem fazer nenhuma regulação adicional, e, por fim, a última possibilidade seria a desregulamentação do tema, entendendo que já haveria, talvez, alguns institutos do direito privado que suportassem e amparassem a resolução desse problema. Basicamente, eram esses os pontos que eu queria trazer em relação à armazenagem adicional e ao seu aprimoramento regulatório, também destacando aí o papel de protagonismo da agência em criar esse ambiente regulatório favorável à atração de novos investimentos, obrigada!

11:46:37: Dr. James Winter: Obrigada Dra. Lorena, realmente o terminal fica em uma posição bem conflitante contra dois clientes praticamente, o armador, o exportador, é uma situação que esperamos que a ANTAQ ajude a compor em longo prazo, que a gente sabe que não é fácil também, mas, sem mais delongas, passo a palavra ao Dr. Resano para que faça a sua apresentação também e, depois, a gente vai para as perguntas, enfim...

11:47:06: Bom dia a todos e a todas, primeiro queria agradecer aqui a oportunidade que a organização do evento, esse primoroso evento, nos concede para a gente vir aqui falar um pouquinho de cabotagem... A gente olha muito e fala muito sobre comércio exterior, importação e exportação, mas e a logística nacional... Como é que ela funciona? Então, primeiramente

te, eu queria agradecer isso... Queria cumprimentar aqui a Dra. Lorena como representante da bancada feminina e cumprimento aqui todos os meus colegas aqui do painel, e queria rememorar o Dr. Sérgio Aquino, que o que foi dito lá no congresso na Bahia estava totalmente errado, porque eu fui anunciado como presidente da Fenop, e não era verdade, né, Dr. Sérgio Aquino, e graças a Deus eu continuei trabalhando na ABAC aqui, mas é um prazer tê-lo aqui Dr. Sergio e fazer essa referência. Bom, quando a gente fala aqui no tema que me coube aqui, tá certo? A segurança jurídica da regulação da cabotagem, e tendo o Dr. Eduardo aqui e, logicamente, que eu vou focar aqui muito no que a ANTAQ faz em relação à cabotagem na regulação; entretanto, a cabotagem, a navegação brasileira, de bandeira brasileira, ela tem dois reguladores muito fortes... 2/3, porque são a Marinha do Brasil, tá certo? Como o Dr. Pedro Calmon apresentou anteriormente, aí a questão do trabalho marítimo, os aquaviários, as categorias o CTS, que é uma coisa assim que todos, é uma regra internacional, entretanto, as análises às vezes são pesadas e isso é um custo da cabotagem. Como foi mostrado pelo Dr. Pedro, nós trabalhamos no regime, na escala de um para um, então para cada posto de trabalho, como nosso período de embarque é de 60 dias, para cada posto de trabalho nós temos 2 funcionários, 2 colaboradores com todos os custos dos encargos sociais... Então, isso é caro para nós, custa para a empresa, não que o trabalhador seja caro para nós, ele custa caro para nós e aí como o tema é a regulação na cabotagem eu diria que... Eu teria que fazer como é que... Tem dois instrumentos importantíssimos da ANTAQ, né, agora voltando aqui para a ANTAQ... Que regula a cabotagem, a RN 5, que trata dos procedimentos para se ter outorga de cabotagem, e a RN 1, que foi uma necessária porque a Lei nº 9.432, quando foi feita lá em 1997, decorrente de uma Emenda Constitucional, previu que até mesmo em uma excepcionalidade de todos os modais de transporte de que embarcações estrangeiras pudessem operar na cabotagem, foi previsto isso daí e definiu lá que isto seria regulado, seriam estabelecidos esses critérios e, na época, era o Ministério dos Transportes e depois com a criação da ANTAQ, em 2001. A ANTAQ fez, então, uma resolução anterior e depois agora a atual a RN 1, que é muito importante, porque é ela que vai dizer como é que se traz uma embarcação estrangeira para realizar um transporte doméstico e é uma excepcionalidade, porque eu um desafio aqui alguém ter voado de Brasília para Curitiba em um avião da *American Airlines* que pousou em Brasília e veio para Curitiba depois... Ninguém conseguiu embarcar nesse avião para vir para Curitiba... Não pode! Não pode, a *American Airlines* não pode vender essa passagem aqui e também nunca ninguém viu um caminhão argentino ou paraguaio transportando carga que não fosse carga internacional,

mas na navegação pode... Na navegação nós podemos ter um navio de bandeira estrangeira... Um navio panamenho fazendo um transporte pontual, e a RN 1 foi muito importante, foi desenvolvida lá em 2015, atualizada em 2015, e a ANTAQ talvez quem não é do... Que não faz no dia a dia tem um sistema que é fantástico... Tenho que elogiar aqui Dr. Eduardo, não é porque eu estou aqui na presença do senhor, mas o SAMA, o sistema de afretamentos... Ele é fantástico, porque se eu tenho uma carga eu armador tenho uma carga para levar de A para B, e não tem um navio de bandeira brasileira, eu coloco essa informação no SAMA e, em 6 horas, em 6 horas... Senhoras e senhores, alguém vai dizer eu tenho um navio de bandeira brasileira ou não tem navio de bandeira brasileira disponível, e a ANTAQ me autoriza a fazer o afretamento para fazer aquele transporte, então, a regulação da ANTAQ, ela é eficiente, ela é eficaz e ela dá essa flexibilidade que a lei lá em 1997 nos permitiu, porque seria um absurdo nós não transportarmos a carga de A para B porque não tem navio de bandeira brasileira e a carga fica no cais... Inaceitável isso daí, então nós precisamos ter isso daí e a ANTAQ, com o seu poder regulatório e de polícia, tá certo?!, fiscaliza isso com rigor e a gente sempre pede rigor nessa fiscalização, porque, se houver algum desvio nessa circularização, que é o processo que chama alguém para oferecer um navio que não tá aqui ainda ou que não vai fazer o transporte efetivo ou não permitir que um navio de bandeira brasileira possa ser utilizado, isso precisa ser feito na hora, *on time*, porque, se autorizar aquele afretamento, vai ser feito o transporte e não adianta vir a fiscalização daqui a um ano e verificar que foi feito incorretamente e que já foi feito o transporte, nada mais a corrigir, mas não teria como, né Dr. James, de não falar que essas duas resoluções necessitam de atualização, mas não porque elas estão obsoletas, elas ficaram obsoletas, acho que é muito forte, né, Dr. Eduardo, mas que elas precisam de uma atualização por conta da Lei nº 14.301, que é decorrente do Projeto de Lei nº 4.199, que é o tão falado no BR do Mar, tá certo? Na realidade, o BR do Mar é um programa de estímulo à cabotagem, em que prevê o uso de navios estrangeiros na cabotagem, além daqueles que eu vi até agora no SAMA, mas esta lei foi sancionada em 8 de janeiro de 2022 e até agora não está regulamentada, dependendo de um decreto de algum instrumento paralegal para fazer a regulamentação, mas a Lei nº 14.301 alterou outros dispositivos da Lei nº 9.432, que é a base tanto da RN 5 e da RN 1, e nós temos sempre discutido aí com a diretoria da ANTAQ, e, cautelosamente, não vamos aguardar a regulamentação para fazer a regulação que é o passo normal, mas, passado um ano e dez meses, nós temos falado muito com a ANTAQ por conta de que tem coisas ali que são autorregulamentadas ou não são autorregulamentadas, o que da mar-

gem a decisões de política, falta eu diria porque tem coisas que foram incluídas naquela Lei nº 14.301 com o viés político de liberalização e, hoje, nós temos um viés político de não liberalização, então isso precisa ser agora calibrado pela ANTAQ, de acordo com a orientação. e agora eu entendo quando falam: vou aguardar o decreto porque esse decreto deverá fazer uma definição de uma política que se deseja para o setor de navegação e curiosamente é que essa política será somente para a cabotagem e não será para os outros tipos de navegação, uma vez que algumas regras sobre essa maior flexibilização e, por exemplo, o programa BR do Mar, ele só se aplica à cabotagem, então nós poderemos ter empresas brasileiras de navegação, e isso precisa ser definido, e tá?! É um processo que tá na pauta da diretoria da ANTAQ e, curiosamente, aí por falar na reunião antes aqui na diretoria, se nós olharmos, e eu acompanho o Dr. Eduardo em todas as pautas das RODs e nós vemos o seguinte... Os grandes processos do setor de navegação são de pedido de outorga e não temos tantos problemas de contencioso como temos no setor portuário, porque nós temos uma regulação boa, bem clara, a RN 1 e a RN 5 são claras e nós temos, então, uma credibilidade total no trabalho que a ANTAQ faz da regulação que ela está bem feita e eu acho que não ter tantos questionamentos é muito pela qualidade do texto regulatório, e é isso daí que eu quero enaltecer aqui a ANTAQ nesse aspecto, porque foi uma resolução muito debatida e demorou tempo para fazer, mas ela é sólida... Agora, teve uma alteração legal que exige atualização, que agora é uma questão que a gente vai ter e agora Dr. Eduardo, falando diretamente para o senhor aqui, nós acreditamos no poder regulatório da ANTAQ e por isso nós temos outras coisas a serem regulamentadas que eu sempre falo até e brinco muito com o Diretor Lima Filho, que veio de uma atividade do Tribunal Marítimo e do DPC sendo regulador da segurança do tráfego aquaviário e agora ele é o regulador econômico do transporte aquaviário e, então, Almirante, vamos cuidar que o chapéu mudou agora, então precisa olhar a parte econômica e como é que atua no econômico e nós temos algumas de outras atividades que envolve a navegação, é que a ANTAQ tem um poder, tem condições de regular/atuar para evitar abusividade... Eu escuto tanto falar e a Dra. Lorena falou aqui da questão da armazenagem que acabou sendo abusiva, não é abusiva... Sobre-estadia é abusiva, não é abusiva... a ANTAQ faz isso e ela tem condições de fazer isso, daí eu estou falando objetivamente de praticagem... É praticagem, hoje nós não temos nenhum regulador econômico da praticagem e a falsa impressão que nós temos que a Marinha regula economicamente a praticagem é errada, porque só atua e atuava na fixação de preços por conta do decreto regulamentador da Lei nº 9.537 e com a criação da comissão nacional de assuntos

e praticagem em 2012, e esse poder de fixação foi cancelado, e com o decreto revogado no início do governo anterior nós temos um vácuo de regulação e nós temos uma dificuldade de negociar e, então, eu vou repetir o que eu falei na audiência pública de quarta-feira, nós temos aqui um grupo de 600 brasileiros trabalhando a custos fora da realidade brasileira contra 200 milhões de pessoas que precisam de um serviço adequado e compatível com a realidade brasileira... É inaceitável que os custos de praticagem sejam o que são os atuais, porque esse custo de praticagem, e aí eu falo da cabotagem e aí ele vai no custo da televisão que veio lá de Manaus transportada pela cabotagem, vai no preço do arroz que chegou lá à Manaus que foi transportado pela cabotagem, então isso tudo tem que ser dentro da realidade brasileira e não ficar comparando: “Ah, mas em *Rotterdam* o preço é o mesmo, mas em *Rotterdam* o custo de vida é da Holanda e não é do Brasil...”. Então, essas seriam as minhas considerações aqui, Dr. James, e mais uma vez elogiando aqui e não querendo nenhuma benesse, Dr. Eduardo, é na realidade uma brincadeira, mas eu acho que temos sim uma agência reguladora que vem se consolidando... Vem se aprimorando nesse trabalho de regulação e na regulação de navegação de cabotagem dois instrumentos ainda necessários à revisão por conta da modificação legal, recente e que são dois instrumentos importantíssimos e muito bem elaborados, muito obrigado!

12:02:28: Resano pelo que você falou aqui, a gente vê que são várias, né, a necessidade de regulação no setor específico da cabotagem, mas assim rapidamente, eu, sendo assim bem objetivo, na tua opinião, hoje, qual seria o primordial, se você pode elencar o que seria nesse sentido e quero agora aproveitar também uma curiosidade minha como que o setor... É que você falou do Amazonas, me veio na cabeça agora, como que o setor da cabotagem funciona agora com essa questão da seca, que não é bem objetivamente o tema da tua palestra, mas é uma curiosidade que pode ser dos outros também, porque a gente viu que os níveis do rio estão em uma seca histórica, enfim, como que a cabotagem se prepara para enfrentar esse desafio e levar a carga como você acabou de dizer, obrigado!

12:03:13: Obrigado, Dr. James. Acho que, primeiro, novamente aqui, vão dizer que vai parecer que até eu estou aqui querendo alguma benesse do Dr. Eduardo, mas eu acho o seguinte, que a ANTAQ aqui sensível a esse problema ela já vem autorizando e ano passado aconteceu isso e esse ano já aconteceu também autorizando o afretamento de embarcações estrangeiras por períodos curtos de 90 dias, acho que foram 60 dias e eu

acho que depois tá se pensando em 90 dias, se pensando de acordo com o interesse público, porque são embarcações que são menores, que nós precisamos para poder chegar, para poder continuar chegando a Manaus e está aqui o meu reconhecimento à ANTAQ, que sensível já se antecipou, mas o que acontece, Dr. James, é que hoje o ponto crítico da navegação até Manaus é Manaus, é o segundo porto de maior movimentação em cabotagem no Brasil, o primeiro porto é Santos, e o segundo porto é Manaus, então, é para ver a importância, e Manaus é uma ilha sem nenhum demérito, mas aquilo ali tá isolado, não se tem plantação de arroz... Lá não se planta feijão... Lá não se tem frigoríficos para a produção de carne, frangos daqui da região... Então, esse abastecimento de Manaus é feito pela cabotagem, e o que tá acontecendo hoje é que em um trecho de mais ou menos 4 km nós temos um assoreamento muito grande, fruto de dragagens de outros rios e a seca... Este ano a seca está muito mais rigorosa do que seca de 2010, que foi a maior seca que teve nos tempos recentes, então hoje nossos navios que entravam no Rio Amazonas indo até Manaus com 10,5 metros – 11 metros de calado estão limitados já... O último navio que eu tenho conhecimento, mas teve outro que eu não sei se saiu de Manaus com apenas 8 metros de calado, então são 2 metros de calado que a gente perde em carga, então os navios que estavam subindo com 1.000, 2.000 – 3.000 contêineres tem que aliviar a carga, e aí já que o senhor me perguntou aqui como é que isso tá tudo conectado? Lá, se nós chegarmos nesse lugar, que é na enseada do Madeira, que é na foz do Rio Madeira, mas é no Rio Amazonas... Se nós chegarmos lá mais carregados do que é permitido passar, do que as condições físicas ali nos permitem... Aonde é que eu vou fazer o alívio dessa carga? Itaquatiara não tem local, os navios não têm mais hoje equipamento para guindaste para passar para uma balsa... Descer até Santarém já tá longe para caramba, já tá ficando complicado lá também, não tem cais, descer até Vila do Conde seria opção... Pessoal, se eu descer de navio e voltar de um pouco acima de Taquatiara para a Vila do Conde, ele não volta mais para Manaus, ele vai embora, porque fica inviável a operação... São 3 dias para subir e 3 dias para descer... 6 dias eu vou perder e o navio consegue então a necessidade... O que nós temos feito hoje para responder objetivamente é ali trabalhando com a carga aliviada, o navio aliviado, e é com autorização da ANTAQ trazendo navios menores, para trazer agora cobrarmos muito do DENIT, pode fazer uma dragagem emergencial para poder mitigar esse problema e pedimos também à Marinha para que faça batimetria mais frequente daquela região para que a gente não fique na imprecisão, porque qual o grande problema aqui Dr. James, desculpe estou me alongando aqui, mas é interessante porque todo mundo tá falando e todo mundo vê as imagens lá

de Benjamin Constant lá na Tabatinga que tá sem água... Lá no rio seco a pessoa caminhando, mas se não chegar o arroz, o feijão à Manaus aí é que não vai chegar à Tabatinga e à Benjamin Constant, e nós precisamos abastecer esses locais e temos que ter uma batimetria mais constante, porque o nosso navio, o último porto antes de Manaus é Pecém, fica 5 a 6 dias desse ponto crítico, então eu tenho que planejar o navio, o carregamento do navio 5 a 6 dias antes, e lógico que isso é feito com mais antecedência ainda para que, quando ele chegar lá nesse ponto crítico, não tenha o que temos hoje, o rio lá tem dias que baixa 30 cm, então vocês imagem, vamos fazer por 20 cm, aí é que fica mais realista, vamos dizer que reduziu já 1 metro de calado e a seca tá muito mais rigorosa, porque o nível do rio de hoje foi atingido na seca de 2015, 15 dias depois de hoje, então a tendência é que essa seca seja mais rigorosa e mais prolongada, podendo chegar até março em uma pior das hipóteses, por que, mesmo que comece a chover na cabeceira dos rios, demora de 30 a 60 dias para esse nível do rio subir lá em Manaus, não sei se eu respondi aí, muito obrigado pela oportunidade de falar sobre esse ponto também...

12:07:02: Dr. James Winter: muito obrigado pela aula e pela explicação, a gente que vê que até o clima interfere na regulação, né, Dr. Eduardo? Agora, sem mais delongas, passo a palavra ao Dr. Osmani Castilho, para que faça a sua apresentação...

12:07:33: Bom dia a todos e bom dia a todas... Muito obrigado pela oportunidade e parabéns à organização do evento, de fato um evento bastante prestigiado e com muita qualidade, prazer enorme poder fazer parte, aqui, desse debate e ter aqui amigos já de longa data no setor, e agradecer aqui a Dra. Lorena, que teve um início de carreira conosco e contribuiu bastante lá também com o nosso projeto. Eu vou tratar um pouco sobre a racionalidade econômica, então trazendo mais um pouquinho para esse conceito mais econômico e tentando lincar investimentos e remuneração, que é um dos grandes desafios do setor e para fazer analogia eu trago um caso real, um caso de um terminal privado, um dos primeiros terminais privados desenvolvido no País no segmento de contêineres, então nós partimos e a conexão dessa lógica, da lógica econômica conectada com a regulação, conectada com a legislação e de que maneira elas precisam estar muito afinadas para a viabilidade de um investimento tão necessário que o nosso País precisa, então nós partimos aqui de um caso real de 1999 de um requerimento para a autorização de um terminal privado e aqui, sob a regulação da Lei nº 8.630, até então a nova Lei dos Portos, em que nós trabalhávamos

com o surgimento dos conceitos dos TUPs, dos TUPs de uso misto, embora agora a grande polêmica foi com relação à discussão da carga própria.

12:09:23: Nós obtivemos essa autorização, que nos dava a condição de iniciar um projeto e desenvolver estudos de viabilidade em 2001, nós temos 2 anos nessa discussão e estamos falando aqui um primeiro grande fato, não existia ainda a ANTAQ, a ANTAQ surgiu logo depois, surgiu no ano de 2001, e foi um grande avanço para o setor ao ter uma agência específica regulando até então um contrato de adesão com o Ministério dos Transportes, sem ainda a agência reguladora, a partir de 2001, a estruturação desse negócio, e aqui começamos a definir as condições de previsibilidade e de demanda, e como esse mercado se comportaria e uma grande discussão que era o País todo, a discussão da carga própria... Se os TUPs seriam de contêiner, seriam regulares ou não, e isso trazendo para dentro de um conceito em que precisávamos viabilizar um negócio e os negócios precisavam ser viabilizados, sobretudo no aspecto de financiabilidade, considerando a grande característica do setor que depende de vultuosos investimentos... Setor que nasce alavancado e até essa estratégia de desenvolver e aqui tratando de custos afundados, ou seja, poderíamos chegar a um ponto de viabilizar, e, portanto, esses custos teriam sido consumidos sem nenhum retorno, obviamente, e a partir do momento em que temos a viabilidade e que passamos a ter um capital intensivo nesse processo para poder viabilizar e partindo aqui do conceito do projeto do *greenfield*, um projeto sem estrutura de garantia, sem caixa e, obviamente, que torna muito mais desafiadora a estrutura econômica financeira desse tipo de projeto, a partir do início das obras em que começamos a ver que inviabilizamos isso e aqui sempre andando junto com a questão da carga própria entre 2005 e 2007, a construção, portanto, de uma obra muito rápida em 2000... E, em 18 meses, e essa linha do tempo tem sido constante nos terminais privados, temos aqui o Dr. Cassio lá de Itapoá, que tem um cronograma parecido com esse, talvez mais longo ainda, não é? E, logo depois do início da operação, nós vimos o surgimento do Decreto nº 6.620, que colocava uma trava maior ainda no desenvolvimento, porque estabelecia que as cargas tinham que ser preponderantes para viabilizar os projetos, as cargas próprias tinham que ser preponderantes e caminhamos com isso, e me parece que até 2012 a MP 595 e, depois, transformada na 12.815 e que tirou do conceito, tirou do mercado o conceito da carga própria e deu liberdade ao surgimento de novos TUPs no seguimento de contêineres, e nesse projeto nós chegamos em 2023 a 12 milhões de TEUS movimentados, o que mostra que isso contri-

buiu com esse seguimento que trouxe a competição para esse segmento, apesar da resistência inicial desse projeto dentro desse conceito e hoje tem uma entrevista do Dr. Eduardo também falando desse assunto das certidões e tudo que envolve a manutenção do setor portuário e de contêiner, sobretudo pela condição de risco aduaneiro e de risco de segurança, todos os conceitos das licenças exigidas, e esse processo andando paralelo à viabilidade com alguma imprevisibilidade, mas obviamente todas necessárias a esse desenvolvimento e para termos o desafio de sairmos de um projeto *greenfield* para chegarmos em um projeto em que precisamos ter escala para ter redução de custo, os terminais portuários, hoje, são terminais que precisam de espaço que precisam ter essa coordenação e que possamos ter infraestrutura disponibilizada para que com isso nós possamos ter redução de custo... Um mercado que se mostra bastante competitivo e nós vemos hoje essa competição muito evidente, muito mais forte sul e sudeste, mas já observamos *players* entrando no mercado disputando esse *market share*... Esse de janeiro a julho, o que nós observamos no País, então é Navegantes partindo de um projeto *greenfield* em 15 anos chegando ao segundo maior movimentador de contêineres do País e trazendo competitividade e, depois, surgindo Itapoá na sequência, depois surgindo a DPW também... Os TUPs assumindo um protagonismo e assumindo esse seu risco de negócio dentro desse conceito e nós vemos as barreiras naturais para estruturar esses negócios embora tenhamos 8.500 km de costa, nós precisamos primeiro de áreas abrigadas que possam viabilizar esses negócios, a questão de previsibilidade e acessibilidade tratada aqui pelo Resano, o que isso traz de limitação eventualmente para a implantação e o impacto no retorno desses investimentos às áreas terrestre disponíveis para isso e aos acessos intermodais, e que também trazem custo e trazem preocupação para o segmento, os negócios no seguimento de contêiner, no seguimento portuário, e eles são definidos pelo seu ponto de maior restrição, então, precisamos ter esse equilíbrio e, por vezes, temos estruturas que ficam ociosas por terem restrição. Em qualquer um dos pontos do seguimento é que nós precisamos estar com, então, uma definição de infraestrutura bastante ampla e que precisa estar conectada e dimensionada de acordo com a sua condição de atender a esse mercado, então o exemplo que foi citado várias vezes aqui e que toda conversa de setor portuário se refere à condição de acesso ao aquaviário, então a dragagem é um dilema que nós tratamos no País há muito tempo e que tem tido esse conceito que o próprio Resano citou aqui que perder água significa perder carga... Significa também entrar no tema que a Dra. Lorena tratou aqui também, que é a rolagem da carga, ou seja, tem um serviço, tem

um custo, tem um dispêndio aqui e nós precisamos estar com isso de certa forma no equilíbrio, assim como tratamos da superestrutura com a definição de equipamentos que estejam sempre atualizados, esses equipamentos precisam acompanhar essa evolução e o tamanho dos navios... Nós estamos vendo os navios crescerem, estamos atrasados no Brasil para receber essa nova geração de navios que já circulam no mundo por conta da nossa infraestrutura, pela nossa superestrutura, e associamos aos nossos custos operacionais, então tratando para equilibrar toda a nossa condição capex com o opex, que a todo momento precisa se ajustar, inclusive a legislação, como tratamos logo no início e todo esse pacote, interessante também é a relação porto e cidade... O Dr. Luiz Fernando tratou no painel, ontem, a dificuldade eventualmente que os portos tem com as suas comunidades, eu acho que os terminais de contêineres tem talvez isso um pouco diminuído pela sua característica, mas essa questão da adaptação ao seu lugar aonde está instalado das próprias ações sociais e agora no sentido do ISG, e nós temos aqui custos operacionais importantes que precisam vir para dentro dessa conta... Se traz e quando se busca esse financiamento, esse investimento estrangeiro... Ele vem e ele vem, e nós olhamos um pouco para o nosso *ranking* internacional... A facilidade de fazer negócios e o que o investidor precisa e de que maneira o investidor e o financiador, e que, por vezes, aporta aqui em nosso País precisa enxergar, então, a discussão que tivemos ao longo desses dias, regras claras, celeridade... A gente brinca aqui, mas o objetivo tem de ser o de poupar o tempo do investidor, ou seja, o investidor precisa ganhar celeridade com o dinheiro no tempo e nós precisamos de simplicidade para empreender e, então, quando nós olhamos esse *rank*, nós vemos um País que precisa de muito investimento, precisa de muita estrutura e com uma posição que não nos orgulha muito aí quando comparamos com o mundo... Resumindo isso, o que o investidor procura são as regras claras que isso nos dê condição de olhar em longo prazo, que nós possamos ter uma competição saudável, um *fair play* e nós precisamos aqui... Porque o mercado é um mercado quando tratamos de mercados com competição, e isso assume uma condição de uma regulação que nos permita ter essa competição e que possamos assumir o risco com o investidor ao fundo, olhando para o seu retorno do investimento, mas precificando risco: financiamento elas precificam esse risco e o próprio investidor privado precifica o risco dessa economia que está investindo e, hoje, nós competimos no investimento de infraestrutura com o mundo, não estamos olhando apenas para o nosso mercado, e temos custo de capital, portanto, que é muito preponderante, muito importante nesse negócio, porque temos alavancado um processo de

um *payback* que não é curto, que tem uma imprevisibilidade e surgem alguns detalhes e uma questão que já discutimos muito aos longos dos anos, a questão do reporto... Temos reporto para o próximo ano? Não teremos reporto? Qual a condição? E para equipamentos que estejam aí no *pipe line*, precisa considerar essa diferença entre um e outro... Assim como alguns programas estaduais... O próprio *Reid* vemos agora a discussão das débeis de infraestrutura incentivadas, que pode ser um mecanismo muito importante para a necessidade e olhando o período de amortização, obviamente em longo prazo, e para o País que precisa de fato insistir em infraestrutura, nós vemos aqui o índice de performance e logística, e onde nós estamos... Nós estamos posicionados, hoje, em condição inferior em relação a outras economias em desenvolvimento, nosso objetivo é chegar nas economias de maior PIB e para isso precisamos fomentar esse investimento e melhorar as nossas condições, porque esse processo influencia, encarece o nosso negócio e torna mais difícil, leva para frente esses investimentos e os investimentos vão definir a nossa condição de competitividade no mundo, as incertezas estão aí, estão colocadas... São várias e muitas já discutidas, mas nós temos que tentar assumir e reduzir esse risco, e isso tá muito claro para a iniciativa privada... Não há problema com o risco... Há problema com a incerteza, e algumas aí relacionadas com a política e, eventualmente, a própria regulação bastante em discussão com a agência e porque continuamos e continuaremos a ser desafiados, nós estamos vendo esse mundo do contêiner e, principalmente, trazendo novos grandes desafios são manchetes que encontramos aí nas revistas especializadas todos os dias, como é que vamos enfrentar a rota dos grandes navios? Como vamos trazer essa condição para o nosso País, hoje a transição energética, como estaremos preparados e como investiremos com isso no futuro e no fluxo de caixa simulado? A imprevisibilidade que tratamos aqui parte de uma tir de mercado 938 a referência que a própria agência tem trabalhado... Que o governo tem trabalhado e como acompanhamos isso fazendo uma análise de sensibilidade ao colocarmos alguns investimentos não previstos é um exemplo de busca do escaneamento das cargas, e isso não era previsto no seu *business plan* e o atual impacto é imediato no seu fluxo de caixa trazendo tir para baixo e, obviamente, esticando o seu prazo de *payback*, em quando nós olhamos para os investimentos sob essa ótica... Nós temos natural em todos os negócios, mas sobretudo nesses negócios em longo prazo, em que a imprevisibilidade faz com que o investidor queira também trazer esse *payback* para garantir esse retorno de investimento para que lhe dê mais condição e que ele sabe que vai precisar continuar investindo ao longo de toda história,

embora nós estejamos falando aqui sobre a ótica de um terminal privado em que, em tese, se usaria uma taxa de perpetuidade para se dimensionar essa viabilidade, e é natural que nós tenhamos essa avaliação, EVTS, baseado em trazer um *payback* mais curto tentando capturar um pouco dessas incertezas, e eu trato aqui, e o Dr. Eduardo trata isso também na entrevista, pegamos nos últimos 10 anos aí 94 TUPS autorizados depois do marco regulatório, apenas 39 tiveram andamento, então, do investimento iniciado nesse período, 13% apenas, e não totalmente concluídos, mas tiveram isso iniciado, então nós temos um volume enorme de TUPs, o Dr. Eduardo preocupado com isso e a entrevista nesse sentido dessa interlocução com o TCU e com o Ministério dos Transportes para entender o que precisa fazer com que esses projetos evoluam para que saiam de fato do papel, então esse é o estudo da ANTAQ também publicado, e daí traz um pouco de atenção ao que o País precisa olhar para fomentar esses investimentos, as ameaças estarão sempre conosco ao longo... É uma característica do mercado, é uma característica do nosso País, mas nós temos algumas que podemos ter um trabalho mais efetivo, mais direto... Mais direto da restrição dos acessos terrestres e dos acessos aos aquaviários, impactando na receita dos terminais e impactando no custo do armador, e isso indo para a carga e nos deixando menos competitivo... De novo competitivo, a título mundial, a título de descontinuidade de políticas públicas e o reporto é um exemplo do que estamos falando, a capacidade de captação de recursos, e aí indo para o final, o final daquilo que nós precisamos, é obvio que buscar eficiência e competitividade... Nós temos, hoje, terminais muito competitivos em nosso País e nós temos hoje terminais que se equiparam aos terminais do mundo que dão exemplo... Grandes desafios que nós precisamos atender os navios maiores, pois já estamos atrasados 5 a 6 gerações... Navios maiores com maior capacidade de carga, portanto, ganho de escala e redução de custo imediato... Essa integração operacional, como vamos conectar rodovia, ferrovia, cabotagem, a discussão que o Resano trouxe muito bem, os *clusters* que trazem competitividade que dividem custos que usam a sinergia para reduzir os seus custos e serem competitivos, a continuidade, a redução de riscos, olhando sempre em longo prazo, e a característica é fundamental do nosso segmento para termos ao final os investimentos, e nós precisamos atrair os investimentos, investimentos que viabilizem a nossa indústria que viabilizem a nossa produção e que nos tornem um País referência pela sua condição geral e que nós tenhamos isso cada vez mais ampliado e que motive o investidor privado a acreditar no País, e nós acreditamos no País, nós temos um potencial muito grande movimentando nos seguimentos de contêiner

perto de e um pouco acima de 12 milhões, é muito pouco para uma economia como a nossa, vemos algumas características importantes, cito a nossa Santa e bela Catarina, segundo maior movimentador de contêineres do País, sexto PIB do País, ou seja, uma carga de altíssimo valor agregado, então eu acho que nós temos muitas oportunidades, temos um País com um potencial enorme e acho que nós podemos construir isso, muito obrigado pela oportunidade, fico à disposição!

12:29:20: Dr. James, obrigado Castilho, da tua fala a gente pode extrair muito facilmente que é muito necessário esse ganho de escala justamente para redução de custos, seja para o terminal, para o armador e até mesmo para a carga em si, e, recentemente, até estive em um painel com o Pomini e até o Dr. Eduardo, não sei se estava junto em Santos, e ver que a questão da dragagem é essencial e nos principais polos de movimentação de contêiner do País, e isso está sendo bem deficitário por parte do Poder Público, porque a questão do aprofundamento, pelo menos na minha opinião, cabe ao Poder Público realizar e depois a manutenção, posterior e consequentemente, mas de forma muito breve, Castilho, gostaria que você comentasse um pouco, nessa linha que eu estou falando agora, eu sei que a Portonave está fazendo uma ampliação, uma grande ampliação para se preparar justamente para receber agora navios maiores e se você pudesse falar um pouco sobre quais as previsões, qual a metragem dos navios que vocês pretendem alcançar em médio e longo prazos... Só para dar ao público uma noção de quão importante é de se manter essa acessibilidade... Não é só Itajaí, mas de Santos, e o Resano acabou de falar aqui sobre Manaus, então se pudesse de forma resumida colocar isso para a gente, obrigado!

12:30:47: Dr. Castilho: Perfeito, Dr. James, nós aqui no Brasil hoje recebemos navios de até 350 metros, são os maiores navios que vêm aqui regularmente os de 336 metros que é a geração tratando de contêiner que operam no País. Nós analisamos essa evolução dos navios e enxergamos isso no futuro, e estamos desenvolvendo a adequação de nossos berços para receber navios de até 400 metros, então serão navios de 14.000 TEUS, acima disso... Isso obviamente tem um ganho de escala muito relevante, e nós precisaremos também de um aprofundamento para isso, em torno de uns 16 a 17 metros, talvez, de perspectiva... Trazendo para esse caso que você levantou, nós teremos condição, o terminal... Nós teremos um terminal adequado, mas não teremos uma bacia de evolução, um canal de acesso que permita isso... De novo, podemos ter uma restrição e esse olhar da infraestrutura não deve ser olhado isoladamente em um *cluster*, em um

complexo portuário, mas ele precisa estar no País, pois não temos no Brasil a característica dos RUBS, e esses navios fazem escalas em vários portos, e nós precisamos ter vários portos nessa rota preparados para receber navios maiores, e o que nós vemos hoje, por exemplo, é no Rio da Plata, é que os navios precisam fazer viagem norte-sul porque não têm infraestrutura para receber lá... Isso é custo que vai para dentro da carga que retira a competitividade, então, questão dragagem e bacia de evolução, infraestrutura e superestrutura para a gente receber navios de grande porte, é o desafio que está colocado e esses navios já estão circulando no mundo, então, não é nenhuma previsão mais, é uma realidade, e nós precisamos trazer aqui para o País, e isso nos dará um ganho muito significativo.

12:32:51: Dr. James: Muito obrigado! Se mais delongas, passo a palavra ao Dr. Eduardo para fazer a sua explanação.

12:33:01: Dr. Eduardo Nery: Bom dia a todos e dizer que é mais uma alegria estar aqui presente em mais um congresso nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB, então desde já agradeço, primeiro, o Dr. Rafael Wallbach pelo convite... Dr. James e Dr. Fernando aqui, o qual saúdo a presença de todos os advogados e operadores do Direito aqui presentes, os colegas aqui da mesa, os presidentes das associações, Dr. Sergio Aquino, vou retribuir a gentileza que o senhor fez de parar ali a sua apresentação com a minha entrada, então saúdo o Jesualdo e todos os demais presentes... Eu fico aqui bem motivado com o debate, primeiro os debates ali no final do ano, dos 20 debates que devem ter tido, 19 devem ter sido sobre a concessão do Porto de Santos, então é tão bom a gente chegar aqui e debater sobre um assunto diferente... Sobre temas da regulação, que acho que é primeira vez que estou debatendo em uma situação como essa, que eu espero fazer de uma maneira mais tranquila... De casos mais concretos, de uma maneira mais abrangente, não na forma de uma apresentação, porque eu acho que o objetivo é justamente a gente tentar trabalhar alguns pontos, por isso que eu achei muito interessante a questão que a Dra. Lorena trouxe aqui tratando de *detention* e *demurrage*... Até para começar, vamos fazer o seguinte, só para a gente começar, até para a gente não entrar na questão da regulação em que o tema era justamente sobre tarifas e tudo mais, mas só para um assunto extrapauta que o Resano trouxe aqui provocado pelo James sobre a seca da Amazônia, só para pontuar aqui que, além da atuação da agência que o Resano com a sua capacidade já resumiu e traduziu muito bem o assunto, mas agência, além da questão da autorização para EBNs de menor capacidade poder trafegar de maneira ágil e já temos aqui até um

pedido da própria ABAC para que seja dado isso por um prazo de 90 dias para aumentar ainda mais essa agilidade... O nosso diretor La Mafina, inclusive até é o relator do assunto, conversamos ontem, estamos dando prioridade para trazer isso até no início da semana que vem e a agência fez uma série de ações para chamar todos os envolvidos, no caso o Denit, a Marinha, para justamente montarmos uma sala de crise para, daí, endereçarmos algumas situações e, a partir dali, inclusive, tivemos o Denit bem atuando, já tomando algumas providências necessárias e com os dois ministros já atuando de maneira conjunta, destinando mais de 140 milhões para fazer as dragagens tanto em Benjamin Constant quanto na região ali da foz do Rio Madeira, Tabocal... Nos pontos críticos que são as restrições da navegação naquela região, mas foi importantíssimo também, tive a felicidade na semana passada... Estava em uma missão, a missão mais importante que a agência fez que foi justamente no Rio Mississippi, que isso faz parte, essa situação que nós estamos enfrentando agora, isso não é uma situação nova, isso nós estamos enfrentando... Esse ano, por conta do El Niño, essa seca como o Resano colocou, vai ser mais intensa e mais prolongada, mas todo ano aquela seca na região Amazônica, ela já é conhecida e já se espera, mas a gente não faz, por exemplo, aquilo que o corpo de engenheiros do exército americano, que é o responsável pela operação da hidrovía do Mississippi, ele faz em termos de ter um programa consistente e sólido em termos de manutenção de dragagem e aprofundamento, eles estavam passando agora, eu digo isso porque estávamos em missão, eu digo que foi a missão mais importantíssima que a ANTAQ já fez até então, fomos com um corpo de técnicos conhecer a operação do Mississippi, estamos finalizando um acordo de cooperação que vamos fazer com a USAS que é a Us Army Corps of Engineers... Que é o corpo de engenheiros do exército americano... Justamente para poder capacitar os nossos servidores, que são parte de uma secretaria nossa, que foi criada justamente para estruturar os projetos de hidrovias... Estávamos discutindo esse tema, né, James, lá em Santos, e tivemos a oportunidade de ver como eles operam, então só de investimentos em inovação e pesquisa são 2 bi de dólares por ano... Então, assim, não tem muita mágica, o que tem é investimentos... O que tem que olhar é nossa realidade... Nós temos que olhar para a nossa realidade, porque nós não vamos conseguir investir a mesma quantidade de recursos que o estado norte-americano consegue fazer, então o melhor modelo para endereçar essas questões e para que esse assunto não se repita o ano todo... Claro que uma seca dessa intensidade ia impactar, por mais que tivesse dragagem, ela ia impactar sim todo o setor, assim como está impactando lá, só que lá os impactos são

muito menos severos, eles estão conseguindo conviver com essa situação e não agora como nós que estamos... Isso já tinha que ter começado há quanto tempo, Resano? Essa dragagem aí? Já tinha que estar há muito tempo... A agência está a frente agora desse projeto, ele é o poder concedente inclusive na concessão de hidrovias, estamos trabalhando com muito empenho e com muita prioridade nesse assunto, queria só iniciar pontuando, voltando para a questão da regulação e o que é importante quando se fala na regulação e regulação responsiva, acho que é isso tudo aqui que foi dito nas apresentações anteriores eu acho que refletem bem, então assim... Estávamos falando aqui sobre a importância da agência, então eu comentei aqui do nosso diretor Lima Filho, o fato de um fortalecimento de uma agência o quanto é importante. Atualmente, no final do ano passado tivemos um acréscimo de 3 para 5 diretores, impressionante como isso é importante, como um número maior de diretores ali trouxe um dinamismo muito interessante, uma maior reflexão sobre os temas da agência, uma agenda regulatória... É muito importante você ter visões diferentes, como o Resano falou, um Almirante, um ex-chefe do DPC, isso é importantíssimo, ainda que ele tenha um pouco o chapéu do outro lado e claro que é... E ele faz isso e tenho certeza que é importante você ter visões diferentes para você ter uma regulação madura, e é por isso a importância das agências, e você pode dizer: Ah, de repente lá na Holanda você não tem uma agência reguladora que faça o que a agência faz e não tem mesmo... Porque lá todos os portos são públicos e as autoridades são públicas... Sinceramente, eu não veria necessidade de você ter uma agência reguladora lá, porque a autoridade portuária, em um determinado modo, dentro de um sistema de governança e dentro daquela estrutura, daquele arcabouço de concessões e arrendamentos, ele tá montado, eu não veria a menor necessidade... Lá o Estado tem a autoridade portuária e tem condição de investir, e a autoridade regulatória e a autoridade portuária têm uma governança muito bem instituída, e ela consegue... Aquilo ali tá muito bem consolidado e aqui no Brasil não, um modelo que o Estado brasileiro instituiu foi o das concessões, foi o que eu estava falando agora, o mesmo caminho que se está fazendo agora para a hidrovia foi o caminho que se identificou para se trazer a modernização dos portos e ninguém vai dizer que esse modelo não foi muito bem-sucedido, se pegar os portos criados desde o início da Agência de 2001 para cá você vai ver que a nossa situação é completamente diferente, então eu acho que todo mundo aqui vai concordar que o nosso modelo de modernização dos portos está sendo muito bem-sucedido, não que não possa ser melhorado, nós temos muito a melhorar, mas os avanços são inegáveis, tanto em

relação aos arrendamentos portuários quanto em relação aos investimentos privados que vem em grande quantidade, ainda que tenhamos muito a melhorar, mas eles vem e vou comentar sobre isso, mas eles foram muito importantes para o desenvolvimento do setor, então só aqui em Santa Catarina, a Portonave, a Itapoá, são grandes exemplos e sinônimos disso e a regulação ela passa das agências reguladoras, uma vez que escolhido, definido esse modelo da concessão, é importante que você tenha uma agência forte, uma agência que vai trazer a previsibilidade, e isso enseja segurança jurídica e isso cria estabilidade regulatória, e isso nada mais é, você só consegue chegar com governança e para isso você precisa ter uma agência com mandatos... Com processo regulatório bem constituído, e isso hoje em dia nós temos... A lei geral das agências foi um avanço, porque você passou a ter uma análise de um impacto regulatório, e eu falei que isso não veio só em boa hora como é necessário e importantíssimo, regulação efêmera e às vezes no Brasil a gente tem essa... Esse ímpeto de insegurança jurídica de achar que tudo tem que ser feito na regulação e tudo tem que ser feito amanhã, e isso muito por conta dessa *disneylândia* que é, às vezes, muitas instituições tratando de um mesmo tema, e você ter a chance de ter pareceres divergentes é muito grande, e, com isso, você vai no Judiciário nosso, que é muito ativa, que é verdade isso, que é muito atuante, e você vai ter situações que vão estar sendo decididas na justiça, mas o processo regulatório em condições normais de temperatura e pressão, é importante que ele seja feito com base em reflexão, que ele seja feito com base em análise regulatória e que, primeiro, um problema regulatório seja bem delimitado para que a gente possa chegar em uma regulação efetiva e a gente realmente vai atacar aquele problema, então dentro daquela questão da *detention* e *demurrage* nós lançamos uma audiência pública e o prazo foi prorrogado para consulta, e nós definimos uma matriz de responsabilização, como a Dra. Lorena demonstrou, e agora já está para a relatora para que ela possa submeter à diretoria colegiada eleger uma decisão final, e nós vamos decidir esse assunto e olhar seguro, e isso surgiu por conta de um caso concreto que um terminal de Santos já estava com 15 milhões de multas, e as multas já estavam chegando a 1 milhão cada multa da agência, e ele não estava cumprindo com uma determinação da agência que era que ele tinha que apurar que a RN 1, diga-se de passagem, Dr. Agripino que o diga, que essa regulação só tenha no mundo aqui na agência em que estabelece direitos e deveres para os usuários e a partir daquela resolução os usuários começaram a provocar muito a agência em relação a essas situações em que um embarcador se sentia prejudicado por estar sendo cobrado por uma sobre-estadia em que

ele não havia dado causa, e então o que ele fazia? Ele recorria à agência e nesse caso, por exemplo, um terminal de contêiner e na agência isso é um consenso ele tinha direito a receber como o equipamento ficou armazenado além do período de *free time*, ele tinha direito a receber, então, acabava que, no caso do terminal, era muito mais fácil cobrar do dono da carga, porque foi quem tirou o contêiner e não o armador, e nessa situação o terminal já estava com quase 17 milhões de multa e eu havia chegado na agência há pouco tempo e o terminal trouxe toda a situação e eu cheguei a reconhecer, porque a multa já estava mais de 1 milhão, mas o terminal não tem poder de polícia, então tem situações que para o terminal dirimir e a RN 18 falava que cabe ao terminal apurar quem deu causa, mas tem situações ali que não são tão óbvias assim... Então, de certo modo eu fiquei um pouco sensibilizado com a situação para o terminal chegar e sem saber para quem cobra e de quem cobra... Nós deliberamos em suspender essas cobranças, porque ele tinha direito a receber, mas ele queria saber de quem ele cobrava, e vamos fazer aqui uma matriz de responsabilidade para pelo menos identificar e que não tenha dúvida, e que o terminal tenha no mínimo esse conforto em dizer: Olha, de acordo com essa resolução do ANTAQ é o armador... Se o armador foi lá e omitiu, se o armador foi lá e chegou com atraso ou qualquer outra situação do gênero, não é o embarcador que vai ter que arcar com o custo dessa sobre-estadia, então situações dessa natureza é que estão sendo endereçadas nesta matriz de responsabilidade, mas sabemos também que o caso concreto sempre apresenta particularidades e a gente sabe que ali não vai solucionar todos os problemas, claro que não, mas aquilo ali é forma de induzir as partes a chegarem em um acordo. Eventualmente, a agência vai ter que mediar e não tem dúvida que vai ter que subir para agência para tratar do caso concreto, mas a gente entende que, com essa regulação, grande parte dos problemas já vão estar endereçados, já em relação à BR do Mar, a gente vem discutindo também, o Resano, do ponto de vista da regulação, quando ele faz aqui alguns elogios sobre a atuação da ANTAQ, eu encaro isso de forma natural, ela é a agência reguladora e ela tem como responsabilidade e atribuição aproveitar, e saudar os nossos colegas aqui presentes, temos colegas da ANTAQ aqui, e a agência, ela tem como atribuição implementar as políticas públicas, então a política pública que foi introduzida aqui no arcabouço jurídico por meio da Lei nº 9.432 foi de proteção à indústria naval, ou seja, quando ela restringiu e não restringiu de maneira tão intensa como foi feito na *John Acts*, na lei americana, e nós tivemos lá no Mississipi e nós conversamos com empresas de navegação e o próprio Lima Filho perguntou como é que vocês vem o

*John Acts*, e lá ele não consegue nem afretar a embarcação estrangeira, nós perguntamos e em uma situação de pico de demanda como é que vocês procedem? Eles responderam: Não, tem que ter uma autorização do Senado, coisas assim... Aqui nós não somos tão rígidos como eles, mas claro que a lei conferiu proteção à indústria naval nacional, e a agência, enquanto implementadora das políticas públicas, por certo a nossa regulação está consonante com a legislação vigente... É uma obrigação da agência reguladora, ela é obrigada a seguir e fazer uma regulação aderente em vigor, e por isso que não causa surpresa, Resano, claro que a nossa regulação tem que buscar corrigir e vamos ter decisões favoráveis a ABAC, vamos ter decisões favoráveis à BR do Mar provavelmente, Resano, e podemos ter decisões que daqui um ano o Resano não vai estar tão feliz conosco, porque a BR do Mar, ela procurou abrir e aí quando o Resano fala, mas aí é decisão política tá na lei e a decisão está valendo naquela lei, mas aí a agência tem que ter uma decisão aderente àquela legislação em vigor... A agência não vai poder ter arroubos, por mais que eu possa ter uma preferência liberal ou protecionista enquanto um diretor estiver com um chapéu votando eu não posso ter isso, eu vou ter que ter um olhar de me despir de qualquer preferência para seguir aquilo que está na legislação, então enquanto a lei não muda ou um decreto que muda para seguir um certo limiar, nós vamos seguir o decreto, mas se a lei tem mais um espírito para abrir e lembrando que os posicionamentos da agência são com base nas decisões da diretoria colegiada, mas isso é uma questão técnica e a agência dá um salto para fazer uma interpretação que possa estar afinada daquilo que era a finalidade daquela legislação, não é... Para fazer qualquer tipo de interpretação, a gente tem que ir o mais aderente daquilo que aquela legislação indica, então, no caso hoje em dia, com a Lei nº 9.432, a gente foi fazer uma regulação e dou um caso concreto e, nesse caso, foi mais a ABEAN, e não a ABAC, mas quando a Petrobras, no caso, tinha embarcações que faziam apoio marítimo, IBP e no caso a própria Petrobras entendiam que aquelas embarcações deveriam, aquelas que faziam lançamentos de cabos para exploração de plataforma de petróleo para extração de petróleo que elas deveriam ser consideradas empresas especiais de engenharia e que, portanto, elas não seriam embarcações e não deveriam se submeter ao processo de circularização e bloqueio que o Resano aqui comentou, e a nossa decisão aqui foi, eu fui até relator e eu entendi que a exploração deveria ser feita por empresas nacionais e as regras de afretamento são postas de maneira clara e que não caberia, então não vamos fazer aqui nenhum tipo de contorcionismo e tudo isso o que se pode esperar da agência é que as decisões serão sempre pautas na legislação e

será dentro de uma coerência, e pode até não agradar a todos, nós temos que ter coerência, e não pesos e medidas de acordo com o processo... Isso que traz credibilidade e reputação institucional e também confiança do setor, e, claro, que vão ter situações que tem dois polos e um não será agrada-do, mas o que a agência tem que ter é isso, análise de impacto regulatório, audiências públicas, escutar o setor de maneira isenta e neutra, tecnicamente e fundamentada...

12:54:31: A agência entrar nesse tipo de situação dúbia no ponto de vista regulatório não é interessante para judicializações para decretos legislativos e fazem fomentar a insegurança jurídica, e outro ponto que eu queria falar e estou fazendo uma contextualização sobre a nossa regulação e quando o Castilho fala aqui dos TUPs, aqui é superimportante nossa preocupação que o próprio Ministério dos Portos e Aeroportos tem trazido, é a gente facilitar o processo de autorização dos terminais de uso privado, e nós estamos com um grupo de trabalho para fazer uma proposta de simplificação do processo, eliminar sobreposições e tentar trabalhar algumas situações críticas que ainda perduram e às vezes a gente tem que trabalhar com outras instituições, como, por exemplo, a SPU, então a gente tem dificuldade, porque uma autorização na SPU fica pendente por muito tempo... Nós autorizamos que um determinado terminal privado opere de maneira condicionada de licença condicionada na SPU, mas às vezes é uma situação que se arrasta por 2 a 3 anos, e isso não pode continuar, então são situações assim que a gente quer trabalhar e tentar reduzir ao máximo aquilo dentro de um processo simplificado e ágil, mas claro que, quando houverem situações que envolvem uma diligência que depende de ouvir uma das partes, isso não será computado no prazo, mas trabalhar para reduzir o prazo para 8 meses, ou assim como o Castilho colocou no caso de terminais de uso privado, em que já estão autorizados há muito tempo, mas ainda não começaram os investimentos, tentar estabelecer medidas de fiscalização ou tentar estabelecer critérios na renovação ou não renovação em TUPs que receberam autorização e não iniciaram seus investimentos e iniciaram efetivamente as suas operações.

12:57:07: Outra questão que o Castilho colocou foi a questão tarifária e as questões que ela trouxe nos últimos anos e sobre esse tema eu particularmente sou fã e eu nem fazia parte da ANTAQ e por isso não é um autoelogio, é a Resolução nº 32 e, depois, a Resolução nº 61, que estabeleceu uma estrutura tarifária dos portos organizados, e não sei se é claro

para todos, mas enquanto os terminais arrendatários, os terminais de uso privado praticam preços que são livres, inclusive a Lei nº 1.447 positivou e ratificou essa condição, os portos organizados praticam tarifas públicas e são submetidos a uma autorização prévia da ANTAQ, então a ANTAQ em 2019 editou essa Resolução nº 61, que estabeleceu uma estruturação muito técnica e muito bem organizada com base em uma contabilidade regulatória que é algo que não existia e as autoridades portuárias em sua maioria não sabiam quanto estavam cobrando por aquele serviço e, às vezes, era uma conta de chegada no serviço aquaviário, e com essa regulação a ANTAQ definiu como é que seria precificado cada uma dessas modalidades tarifárias e agora isso gera um compromisso de dragagem que a ANTAQ realizou agora uma fiscalização piloto para traçar um diagnóstico dos serviços de dragagem no Brasil e dali propõe encaminhamentos estruturantes, e, por exemplo, a questão da dragagem, quando a gente aprovou essas tabelas tarifárias, um dos itens importantes da Tabela 1 do acesso aquaviário é justamente aquele que remunera o acesso aquaviário e dentro ele está previsto como custo das autoridades portuárias que ela façam investimentos de dragagem, e não só manutenção, e em algumas situações chegamos a autorizar e aprovar a revisão tarifária, prevendo investimentos futuros para aprofundar canal de acesso aquaviário e, então, a agência vai fazer nesse momento, inclusive tem uma determinação para SRG para que ela identifique de que forma vai ser dado o desconto das tabelas/tarifas vigentes caso não esteja sendo obedecida aquela infraestrutura que tá sendo remunerada pela aquela tarifa, então é o mínimo que se espera, se um determinado usuário, seja ele embarcador, seja ele o próprio terminal, que muitas vezes ele é usuário do porto ou o armador que é usuário do porto, todos os usuários dessa cadeia complexa do setor portuário, ele possa ver... Se eu estou pagando por um serviço que não está sendo entregue, a agência tem que ir lá ver o que está acontecendo e dizer: Olha, autoridade portuária, você se comprometeu a oferecer e não está oferecendo, isso tem um peso na sua tarifa e, então, vamos dar um desconto e a ANTAQ já está trabalhando nessa determinação endereçado à superintendência de regulação. Gostaria de parabenizar, que é a primeira vez que eu falo sobre esses assuntos de regulação dessa forma, então obrigado mais uma vez pela oportunidade, parabenizando mais uma vez e reforçando a alegria de participar pela terceira vez de um congresso nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB, muito obrigado!

13:01:35: Dr. James: Muito obrigado, Dr. Eduardo, pelas palavras, eu vou pedir desculpas ao público e aos painelistas aqui, mas justamente em decorrência do tempo nós vamos ter que encerrar o painel até para não atrasar a continuidade do evento, então passo a palavra ao Presidente de Mesa, e muito obrigada a todos!

## Sétimo Painel – Aduaneiro

### Tema: Desafios do contencioso aduaneiro

- (1) **Raquel Segalla Reis** – Presidente de Mesa – Advogada – Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro Marítimo e Portuário da OAB da Subseção de Itajaí/SC, Pesquisadora do Grupo de Pesquisa Aduana, Mestranda em Direito pela Universidade Católica de Brasília.
- (2) **Eduardo Navarro** – Debatedor – Advogado – Pós-Graduado em Direito Tributário pela FGV São Paulo.
- (3) **Solon Sehn** – Advogado – Graduado em Direito pela UFPR, Doutor e Mestre em Direito Tributário pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Autor de diversos livros e artigos.
- (4) **Vera Lucia Feil** – Juíza Federal da 4ª Vara de Curitiba Paraná, Graduada em Direito pela UFPR, Mestre em Direito Econômico e Socioambiental pela PUC Paraná. Foi Promotora de Justiça do Ministério Público do Paraná e Juíza do TRE Paraná de 2014 a 2016. Autora de livros e artigos jurídicos.
- (5) **Laércio Cruz Uliana Junior** – Conselheiro e Conselheiro de Vice-Presidente de Turma do Carf, Membro Consultor da Comissão Nacional de Direito Aduaneiro do Conselho Federal da OAB, Doutorando em Direito pela UFPR.

A Doutora **Raquel Segalla Reis**, Presidente de Mesa, iniciou os trabalhos, agradecendo a Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB Seccional do Paraná, na pessoa da Vice-Presidente da Comissão, Dra. Melina, do Presidente da Comissão, Dr. Leandro, e o seu grande amigo, pesquisador, advogado e membro da Comissão, Dr. Diogo, pelo convite para presidir esse painel.

Agradeceu, também, o Dr. Leandro por ter feito uma homenagem especial à Comissão de Direito Aduaneiro Marítimo e Portuário de Santa Catarina na abertura dos trabalhos, comentando que a Comissão do Paraná pode sempre contar com a Comissão de Santa Catarina e que, juntas, têm muito a fazer aqui no sul do Brasil no que diz respeito a essas temáticas.

Registrou sua imensa satisfação e alegria em estar conduzindo esses trabalhos com os amigos e brilhantes profissionais: Dr. **Eduardo**, Dr. **Laércio**, Dr. **Solon** e Dra. **Vera**, passando, então, a palavra à Dra. Vera para falar sobre contencioso aduaneiro judicial.

A Dra. Vera agradeceu a Dra. Raquel, na qualidade de presidente da mesa e amiga, aos demais e aos colegas de debate, excelentes profissionais. Comentou que recentemente foi disputada entre os profissionais de Itajaí e de Curitiba, porque ficou seis meses na Justiça Federal de Itajaí e voltou para Curitiba. Atualmente, está atuando na 4ª Vara Federal, que é especializada em matéria tributária e tributos sobre o comércio exterior, mas que logo acumulará, também, a matéria do direito aduaneiro administrativo, pois já solicitou ao Tribunal essa competência, que hoje é da 6ª Vara Federal, de onde ela havia saído quando foi para Itajaí.

Iniciou contando que já trabalha na Justiça Federal há 30 anos e que conheceu o Direito Aduaneiro em Uruguaiana, Foz do Iguaçu, mas que foi em Curitiba que passou a ter muitos casos quando atuou na 6ª Vara Federal, vara especializada em Direito Aduaneiro.

Para tratar da questão do Direito Aduaneiro no âmbito da Justiça Federal, iniciou esclarecendo porque a competência é da Justiça Federal e por qual razão o juiz deve conhecer a estrutura do Comércio Exterior brasileiro.

Em seguida, passou a falar sobre as ações judiciais, destacando quais são os casos mais comuns que são tratados pela Justiça Federal, como que essas causas se processam em primeira instância, na jurisprudência dos Tribunais Regionais Federais e dos Tribunais Superiores.

Esclareceu que a competência é da Justiça Federal, porque a Receita Federal é um órgão da União, que não tem personalidade jurídica própria, assim como todos os órgãos que compõem a estrutura do Comércio Exterior brasileiro, que engloba órgãos reguladores, gestores e anuentes.

Destacou que é muito importante que o profissional do direito conheça essa estrutura do Comércio Exterior, seja juiz ou advogado, porque, para impugnar algum ato, precisa saber quem é a autoridade coatora, se é da Anvisa, se é da Receita Federal, para saber em que local deve entrar com a ação.

Em termos de jurisdição, no âmbito jurisdicional, diferente do administrativo, a decisão final faz coisa julgada. Ou seja, é a definitividade do julgado que caracteriza a jurisdição, porque a decisão da Administração Pública pode ser revista pelo Poder Judiciário, tendo em vista o princípio da inafastabilidade do controle jurisdicional.

Comentou que o que é trazido muito para Judiciário é a questão da presunção de legitimidade do ato administrativo, que somente pode ser des-

constituída mediante produção de prova em sentido contrário. Há muitas situações em mandado de segurança que não envolvem questão probatória e que a presunção de legitimidade recai sobre uma questão constitucional, porque é vedado à Administração Pública tal avaliação.

Elencou que as ações judiciais aduaneiras mais comuns são os mandados de segurança, ação de procedimento comum, ação ordinária, podendo ter tutela cautelar antecedente ou tutela antecipada antecedente, mas o mandado de segurança é a medida mais utilizada, assim como a tutela de urgência na ação ordinária ou a tutela de evidência..

Estima que o mandado de segurança represente 80% das ações em matéria de Direito Aduaneiro, devido às facilidades e ao rito célere da medida e, também, pelo fato de não ter honorários de sucumbência, advertindo, contudo, que às vezes ele pode ser “um tiro no pé”, porque não se admite dilação probatória e os fatos precisam estar comprovados de plano na inicial por prova documental ou quando se trata de matéria de direito, se houver dúvidas no mandado de segurança, principalmente, por exemplo, em caso de interposição fraudulenta, que não foi comprovada a origem dos recursos empregados nas operações de comércio exterior.

Assim, nesses casos o mais adequado seria a propositura de uma ação ordinária, em que se permite a produção de provas, inclusive prova pericial. A ação ordinária é utilizada em casos de aplicação de pena de perdimento, subfaturamento, interposição fraudulenta, valoração aduaneira, por exemplo, pois no mandado de segurança é difícil discutir preço, seja para fins de subfaturamento, aplicação de multa ou valoração aduaneira, o pode precisar de uma produção de prova pericial.

Outros casos comuns existentes na justiça federal são situações sobre habilitação no Siscomex, tais como arquivamento do pedido, excesso de prazo no pedido de revisão, revisão de ofício, suspensão e cancelamento no radar, desabilitação, indeferimento do pedido de revisão de estimativas. Praticamente todos esses casos citados são deduzidos em mandado de segurança, mas às vezes é muito difícil comprovar a capacidade financeira, pois existem situações em que a Receita Federal analisou cerca de 2.000 documentos e não tem como o juiz fazer uma análise contábil no mandado de segurança.

Outras ações judiciais ajuizadas na justiça federal tratam de licenciamento de importação, por exemplo, de medicamentos da Anvisa, discussões sobre direitos antidumping e classificação fiscal de mercadorias.

O caso de classificação fiscal também é muito difícil discutir no mandado de segurança, porque precisa muitas vezes fazer perícia para aferir a descrição adequada da mercadoria, para fazer o correto enquadramento.

Comentou que o pedido da aplicação da Súmula nº 323 do Supremo Tribunal Federal<sup>1</sup>, que dispõe que não pode reter a mercadoria como meio coercitivo para pagamento de tributo na ocasião do desembarço aduaneiro, já foi o mais recorrente na justiça federal. Todavia, depois que o Supremo Tribunal Federal, no Tema nº 1042<sup>2</sup>, reduziu muito esse tipo de ação versando sobre a aplicação da Súmula nº 323.

Há muitos casos também sobre infração sujeita a pena de perdimento, prazo para conclusão do despacho aduaneiro, principalmente em época de operação padrão da Receita Federal, de procedimento de fiscalização de combate às fraudes aduaneiras, vários tipos de questionamentos e se for impugnar, por exemplo, a aplicação da pena de perdimento, em caso de interposição fraudulenta, normalmente se requer prova pericial.

Outros casos são de pena de perdimento de veículos, multa de empresa de ônibus que está transportando mercadorias sem tomar as devidas cautelas e casos de contrafação de direito de propriedade. Basicamente são esses tipos de ações.

Lembrou que uma preocupação dos advogados é uma reclamação geral que o Judiciário não gosta de Direito Aduaneiro, e o pior que isso é verdade, mas o fato de não gostar não significa que vai fazer mal, mas felizmente ela gosta e já solicitou que essa competência seja atribuída à 4ª Vara e o Tribunal da 4ª Região é muito bom nessa área.

As causas aduaneiras na justiça federal representam, em Curitiba, que abrange aqui São José dos Pinhais até um raio de mais ou menos 200 km da cidade, menos que 10% do acervo que tem em uma Vara. Então, se nas importações a fiscalização já é reduzida a 10%, as ações são 10% desses 10%.

Reforçou que é importante que o juiz analise o caso concreto, sendo que grande dificuldade do estudioso do direito é encontrar solução para os casos, porque a legislação é antiga, esparsa, não sistematizada, não existe um código de Direito Aduaneiro e a doutrina também é esparsa, com vários

---

1 Súmula nº 323 do Supremo Tribunal Federal: “É inadmissível a apreensão de mercadorias como meio coercitivo para pagamento de tributos”.

2 Tema nº 1042 do Supremo Tribunal Federal: “Condicionamento do despacho aduaneiro de bens importados ao pagamento de diferenças apuradas por arbitramento da autoridade fiscal”.

livros e artigos sobre cada tema, mas não existe assim um curso de Direito Aduaneiro, tipo Maria Helena Diniz no Direito Civil.

Geralmente nesses processos de Direito Aduaneiro a autoridade primeiramente é ouvida. A Dra. Vera comentou que muitas vezes tem a esperança de que o ato seja revisto pela própria autoridade diante do ajuizamento da medida judicial, mas isso nunca acontece.

Advertiu que a sentença deve ter uma fundamentação adequada. No nosso País, os Tribunais Regionais Federais analisam os recursos da sentença de Primeira Instância e normalmente há divergência entre os Tribunais Regionais Federais em matéria aduaneira, o que vai ser solucionado pelo Superior Tribunal de Justiça, tratando-se de discussão a respeito de lei federal, ou pelo Supremo Tribunal Federal.

A área aduaneira registrou vários casos analisados pelo Supremo Tribunal Federal e pelo Superior Tribunal de Justiça. Citou um caso muito antigo da portaria de Secex, que abriu uma porteira para regulamentação no comércio exterior por meio de portarias e instrução normativas. Essa portaria proíbe a importação de veículos usados.

O Supremo Tribunal Federal decidiu sobre a constitucionalidade da pena de perdimento de bens, afastando a aplicação da Súmula nº 323 no julgamento do Tema nº 1042, entendendo ser possível condicionar o desembaraço aduaneiro ao recolhimento de tributos ou à exigência de garantia. O Supremo Tribunal Federal decidiu várias outras situações e o Superior Tribunal de Justiça também julgou vários casos, como, por exemplo, o subfaturamento da importação, dizendo que é pena de multa, e não pena de perdimento. Decidiu sobre os serviços de capatazia, a multa de natureza aduaneira, ou seja, a aplicação da prescrição intercorrente a essa espécie de multa e outros casos que não dá tempo de analisar aqui.

A conferencista cita como exemplo o Tema nº 1042 do Supremo Tribunal Federal, narrando que o recurso extraordinário julgado tratava de um caso de diferença de tributos e a multa de 100% no subfaturamento, mas toda a fundamentação do Supremo Tribunal Federal foi focada na questão da exigência e recolhimento do crédito tributário condicionado ao desembaraço aduaneiro. Em momento algum analisou a multa administrativa. Então, persiste a discussão se pode ou não condicionar o recolhimento de multa administrativa ao desembaraço aduaneiro, deixando um fiozinho de dúvida na decisão do Supremo Tribunal Federal, que se conhecesse que realmente o Direito Aduaneiro não teria gerado essa dúvida.

A Dra. Vera agradeceu a paciência de todos, devolvendo a palavra para Presidente da Mesa, Dra. Raquel.

A Dra. Raquel agradeceu a explanação, passando a palavra para a Dr. Laércio, para seguir com a apresentação, para abrir os questionamentos ao final, tanto da plateia quanto da mesa.

O Dr. Laércio cumprimentou a todos, iniciando a sua apresentação tratando da questão das provas no Direito Aduaneiro, mas, no aspecto administrativo, porque na maioria dos casos, antes de chegar no Judiciário, passa pela DRJ e chega ao Carf, agora também segunda instância em matéria de aplicação de pena de perdimento, que era a instância única.

Citou o Dr. Paulo Duarte, ali presente, também Conselheiro, que integrou a sua Turma do Carf, com quem disse ter apreendido muito nas discussões sobre o Direito Aduaneiro nos julgamentos, e que o principal problema não é a matéria de direito, mas sim a instrução do processo, pois, em geral, não são trabalhados pela defesa os elementos de prova. Cita como exemplo a questão do perdimento, que a defesa não pode ser simplesmente falar que é inconstitucional, pois o perdimento tem uma série de características para ser aplicado. Algumas vezes o advogado tem receio de apresentar a prova na defesa administrativa, porque tem a mentalidade antiga de que a Receita Federal vai pegar as informações e lavrar outros autos de infração, mas isso não acontece, porque o processo pode ser distribuído para qualquer pessoa do Brasil.

Lembrou que existe o perdimento presumido, por causa da capacidade financeira e o outro perdimento, que é popularmente chamado pelo Carf de “batom na cueca”, tem que ter o dolo, os documentos, o ânimo de tentar ludibriar o controle aduaneiro e que muitas vezes não tem.

E, por vezes, por uma estratégia processual do advogado, a defesa só apresenta as provas no Carf, porque o processo administrativo é um contencioso que tem uma formalidade moderada, cabendo a produção da prova em segunda instância, se o relator conselheiro autorizar.

Portanto, quando o contribuinte vai fazer a prova administrativa, deve trazer elementos e documentos para rebater o auto de infração. Porque muitos dizem que, em se tratando de auto de infração, o ônus da prova é de fiscalização, pedido de restituição, compensação do contribuinte. Mas não é só isso, porque o Carf trabalha com a teoria da carga dinâmica das provas, por exemplo, na valoração aduaneira, até um certo momento a fiscalização consegue trazer informações para demonstrar que aquele valor indicado

pelo contribuinte não é o correto, mas quem tem toda a informação disso contábil e ainda de formação de preço é o próprio contribuinte.

Concluiu, então, que, pela teoria da carga dinâmica das provas, o contribuinte também deve trazer elementos de prova, documentos, para rebater o auto de infração, porque muitas vezes o passo que a fiscalização dá é muito forte e tem o condão de legalidade aparente do ato administrativo praticado, lembrando que apenas com a impugnação se instaura a lide. Portanto, o contribuinte deve começar a fazer as provas.

O outro grande problema do processo administrativo aduaneiro é de conceito. A maioria dos profissionais que tratam de Direito Aduaneiro vem do Direito Tributário, mas não entende os conceitos básicos do Direito Aduaneiro. Citou como exemplo um caso que participou do julgamento no Carf, sobre um ex-tarifário, do qual o Dr. Paulo também participou, aplicável à importação de um robô realizada por uma multinacional, constituído por 90 peças no total, das quais 2 peças chegaram fora do prazo do ex-tarifário, o que deu ensejo a autuação da diferença de tributo, porque naquele caso o ex-tarifário tinha redução do tributo.

A defesa alegou que se tratava de benefício fiscal e que por isso deveria ser derrubado o auto de infração. Daí o conceito. O Carf discutiu a questão destacando que a natureza do ex-tarifário é de regime especial aduaneiro, que permite a redução do tributo, mas também tem a capacidade de majoração. Diferente do benefício fiscal que tem começo, meio e fim, tem data de começar e terminar, e um monte de regramento, além do que ex-tarifário se aplica para bens de capital. Como não se trata de benefício fiscal, mas sim regime especial de ex-tarifário de redução tributária, o Carf aplicou no julgamento uma interpretação ampliativa, observando os princípios do processo administrativo fiscal da razoabilidade e da proporcionalidade, para derrubar o auto de infração, considerando que as 2 peças que chegaram fora do prazo não representavam aqui a essência, o coração da máquina. Além disso, em se tratando de auto de infração, o ônus de demonstrar quais seriam essas 2 peças é da própria fiscalização, o que não o fez, sequer juntou documentos.

É muito importante entender quais elementos vocês estão trabalhando. Qual é o racional que vocês estão trabalhando. Achar que regime especial é benefício fiscal não dá. Regime especial aduaneiro não é benefício fiscal. Lembra do tributário em relação a isso. Igual em Santa Catarina, é benefício fiscal o ICMS, mas regime especial aduaneiro nem sempre é, pode ser, mas 95% não é. Daí é uma questão de interpretação.

Sobre esse ponto, destacou que, para quem está começando no Direito Aduaneiro, deve entender que não é só de tributário o aduaneiro, é uma mescla também de administrativo e tem a sua autonomia. Mas tem que entender muito de administrativo. Como a Dra. Vera disse, não é todo mundo que gosta do que faz, mas tem que fazer bem feito e começar a abrir a cabeça.

Daí dando um passo além, o Dr. Laércio frisou que gosta de contar os casos que julgou no Carf porque são riquíssimos, cita um exemplo em que a fiscalização aplicou uma pena de perdimento por suposição de que a empresa não tinha capacidade econômico-financeira para operar e, coincidentemente, vieram dois autos da mesma empresa, só que de anos diferentes. Um dos dois autos de infração foi derrubado, porque foram juntados documentos e realizada perícia, tendo os elementos probatórios conseguido desconstituir o alegado pela própria fiscalização. De outra parte, apesar de ser a mesma empresa e o mesmo advogado, só que ano diferente, a defesa não se esmerou tanto em juntar os documentos e perdeu o caso na mesma sessão de julgamento, com os mesmos conselheiros, só mudou a ordem de chamada do processo. Frisou que isso é algo que ele tem visto, e muito.

Lembrou de outro julgamento de Repetro, plataforma de petróleo, e, também, justamente por provas mínimas foi julgado improcedente. Então, a maioria dos processos julgados improcedentes no Carf é por falta de prova ou má articulação dos conceitos básicos de Direito Aduaneiro ou, ainda, tem alguns processos que são raridade, mas são muito bem trabalhados.

Essas importações, por conta e ordem ou por encomenda, tem encomendante e simplesmente o que precisa se comprovar é o contrato simples e ninguém traz. É necessário que seja tomado esse cuidado.

Ainda outro dia, o Dr. Laércio lembrou que estava debatendo com o Dr. Solon sobre a multa de 10%, do art. 33 da Lei 11.488/2007<sup>3</sup>, porque o Superior Tribunal de Justiça julgou um caso que entendeu que não se aplica o perdimento, mas sim a multa de 10%, pela cessão do nome.

Mas os Tribunais, em sua maioria, entendem que não, que deve ser aplicada a pena de perdimento, mais a multa de 10%, pela cessão de nome,

---

3 Art. 33. A pessoa jurídica que ceder seu nome, inclusive mediante a disponibilização de documentos próprios, para a realização de operações de comércio exterior de terceiros com vistas no acobertamento de seus reais intervenientes ou beneficiários fica sujeita a multa de 10% (dez por cento) do valor da operação acobertada, não podendo ser inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

que seria apenas a pena substitutiva do cancelamento de CNPJ, que antigamente era inaptidão do CNPJ. Sobre isso, comentou que um advogado, trabalhando certos argumentos, sustentou que hoje se tem a derrogação, não é revogação do perdimento, e que a multa de 10% derrogou o perdimento em relação a quem cede o nome, então paga apenas os 10%, então a penalidade inteira do perdimento ela existe, mas a proporção da responsabilidade dele é só 10%, mas são elementos que precisam ser lapidados de maneira melhor.

Após essa introdução, o Dr. Laércio devolveu a palavra para a Dra. Raquel dar continuidade aos debates, a qual passou a palavra para o Dr. Solon.

O Dr. Solon iniciou a sua fala parabenizando a OAB/PR e a Comissão pela organização do evento. Relatou ser é uma alegria compor essa mesa de debate junto com os eminentes colegas, cumprimentando os amigos presentes e registrando a presença do Professor André Bettega d'Avila, que foi seu colega na UFPR, e também o Dr. Maurício do Valle, com quem estagiou em um escritório de advocacia.

Disse que é catarinense de coração, pois o seu pai é catarinense. Mas, de fato, é paranaense, nascido em Foz Iguaçu, onde morou até os 14 anos e depois viveu em Curitiba, terra de seus avós, por isso é tão especial estar em Curitiba.

Sobre o tema contencioso, o Professor Solon iniciou fazendo uma reflexão sobre a crise do contencioso aduaneiro, esclarecendo para quem ainda é estudante ou recém-formado que não deve se preocupar, pois a crise aqui tem outro sentido, significa a oportunidade de pensarmos, de olharmos para a nossa realidade e de alguma maneira tentar construir soluções, seja de *lege ferenda*, seja doutrinária, enfim, tentar mudar. E o nosso contencioso aduaneiro ele precisa mudar.

Citou que temos três ordens de problemas no contencioso que são basicamente as seguintes: a demora no contencioso aduaneiro administrativo; o excesso de processos e algo que o preocupa muito, a priorização de processos de valores elevados no âmbito administrativo, o que o preocupa muito, pois existe a portaria que diz que são priorizados os processos acima de 15 milhões de reais.

Isso porque os processos aduaneiros não têm um valor muito expressivo, a menos que seja um assunto de Repetro da Petrobras, que o valor

pode ser alto, mas, em geral, não são elevados, então os processos ficam no limbo.

Comentou que tem um assunto de classificação fiscal que está há mais de 16 anos no DRJ, não é nem Carf. Mas por que não impetra mandado de segurança para conseguir que decida em um ano? Porque a empresa não existe mais, sumiu e obviamente que não é possível que os processos aduaneiros fiquem nesse limbo. Disse que é como se o Fisco deixasse o cordeiro engordar para depois abater, o que ao ser ver é totalmente equivocado. Indaga como fazer frente a essa realidade? Existem várias formas. Estamos insistindo em combater os sintomas ao invés de atacar a doença e trabalhar na prevenção.

É claro que não existe uma causa única, são várias causas, mas entendeu importante destacar duas que entende serem muito importante: primeiro, a inadequação do regime aduaneiro em geral brasileiro para pequenas e médias empresas. Contou que, quando começou a trabalhar, tinha dois clientes que eram grandes importadoras, uma fazia importação direta e a outra, era *trading*. Ambas tinham regras de *compliance*, auditoria interna, auditoria externa, ele e mais algum outro escritório que prestava assessoria. Nunca tiveram uma apreensão, um problema de classificação fiscal, habilitação no radar, revisão, não existe.

Lembrou que, quando começou a atuar, a trabalhar, passou a ver casos dos médios e pequenos, que se deparam com a questão da habilitação do radar, da revisão de estimativa, que é um dos casos que mais gera processos na Receita Federal. Isso é um problema de comunicação, porque o empresário quer trabalhar e a Receita quer fiscalizar, então precisam sentar e encontrar uma maneira de criar uma regulação apropriada para aquele pequeno empresário que quer atuar no comércio exterior e tem o direito de atuar no comércio exterior, mas não se vê isso.

Ao contrário, a Receita trata o pequeno empresário como um grande empresário, exigindo contrato, depósito, relação de funcionários para ver a capacidade financeira, o que é inadequado aos tempos modernos. O maior importador de *jet ski* dos Estados Unidos trabalha de casa, utiliza estruturas de depósito terceirizados e tem uma secretária.

Afirmou que esse sujeito, aqui no Brasil, se ele não tivesse a habilitação de radar suspensa liminarmente em uma ou outra importação, seria penalizado com pena de perdimento por interposição fraudulenta, porque,

para piorar, ainda, quem financia as importações dele é o fornecedor estrangeiro, dando prazo.

Mas por que acontece isso? Porque a Receita Federal, o nosso Estado, não chamou os empresários e falou: “Olha nós queremos isso, queremos eliminar o mau empresário, vocês não são maus empresários, porque vocês estão aqui e como é que nós vamos resolver para ter uma boa comunicação e evitar que a nossa relação se transforme em conflito”. Porque o contencioso nada mais é do que um conflito de interesses. Isso não está acontecendo e não aconteceu.

Comentou que depois vai falar um pouco da questão do duplo grau do perdimento, mas isso, além de ter um problema de falta de isonomia, porque tudo para o grande e nada para o pequeno, não é o mal maior, o mal maior é a causa da baixa adesão aos autos de infração, matéria de Imposto de Renda, vem um auto de infração de R\$ 50 mil e R\$ 100 mil, e o empresário paga, diferente do aduaneiro.

Comentou que havia falado com o cliente, sobre uma questão de classificação fiscal, que ele trazia uma classificação que a receita colocou em exigência no Siscomex e passou a atender aquela classificação, três meses depois ele foi autuado porque a classificação indicada estava errada.

Apesar de ele ter orientado o cliente a pagar, porque o valor era de R\$ 30 mil, o cliente não concordou. Disse que preferiria ir até o final e pagar honorários, porque não seria obrigado a pactuar com essa injustiça, responder por uma infração que não cometeu, pois, se adotou a classificação, foi por exigência do Siscomex.

Na sequência, frisou que o mal maior é que nossa aduana vive no passado. Nós temos uma aduana punitivista, uma aduana correicional, não uma aduana assentada na facilitação, e isso é um problema. Às vezes ficamos bravos com a Receita Federal, muitas vezes com razão, algumas sem razão. Mas a verdade é que o fiscal tem que aplicar a legislação em vigor, pois pratica ato vinculado. É obrigado a aplicar essa lei que vem da época da ditadura militar, do Decreto-Lei nº 37, de 1966, na época do A5, em que ninguém tinha direitos reconhecidos pelo Estado e, mais, do ponto de vista político, era a época da substituição das importações, em que o interesse nacional era justamente se fechar.

Então essa nossa legislação é direcionada para isso. O argumento de que o Decreto-Lei nº 37 teve 157 alterações, quantitativamente pode até

parecer muito, mas, ao olhar mais a fundo, verifica-se que é uma quimera, pois 33 alterações são neutras, que é atualização de tabela, revogação de algum regime aduaneiro especial, como o entreposto industrial, que passou a ser regulado por outra lei, mas todas as demais alterações, repita-se todas, foram alteração de valores de multas que eram fixadas em quantias fixas.

Assim, dizer que o Decreto-Lei nº 37 não é o mesmo, porque tivemos 157 alterações, não é, com a devida vênia, um argumento procedente. Quem atua na área sabe muito bem. O nosso regulamento aduaneiro tem 482 artigos, se nós fizermos uma busca vamos encontrar 400 vezes em meio a 482 artigos as palavras: multa, pena, penalidade e sanção. É quase como intercalado um artigo sim e um artigo não artigo. Não é possível isso.

Portanto, temos uma aduana punitivista sim, porque a lei tem esse caráter, mas o que mais causa perplexidade e gera contencioso é que vivemos em um direito sancionatório, para definir, usar uma expressão do administrativista, o Eduardo Garcia de Enterría, que criticava a realidade do direito sancionatório espanhol do século passado, da década de 70, que se aplica ao nosso Direito Aduaneiro, ele dizia que temos um punitivismo pré-beccariano, porque a nossa responsabilidade aduaneira é objetiva, as tipificações são abertas, mesmo que reunia um monte de *expert* sobre a matéria, não vai conseguir definir qual é a conduta proibida para não caracterizar interposição fraudulenta, pois ele próprio não consegue, apesar de já ter tentado. Afirma que dificilmente alguém vai conseguir, porque o tipo não permite esse tipo de fechamento. E é a infração sujeita à pena mais gravosa do Direito brasileiro.

Além disso, temos múltiplas penalizações do mesmo fato, que é a regra, pois, se há um concurso material, se aplicam tantas as infrações quantas quantas forem as existentes. Mais do que isso, as infrações ainda são interpretadas como infrações formais, que são caracterizadas independentemente do resultado, mas também independentemente do potencial lesivo ao bem jurídico tutelado, que, em geral, é o controle aduaneiro.

É evidente que uma empresa que recebe uma penalização dessa vai questionar. Às vezes até porque não tem alternativa. Tem vezes que o auto de infração é em um valor tão alto, principalmente quando tem a pena substitutiva de perdimento, que não há alternativas.

Disse que pesquisou, por exemplo, o sistema suíço, que é quase igual ao sistema alemão. É muito diferente. Tem cinco tipos infracionais, da puni-

ção pressupõe dolo ou culpa grave, há previsões de agravantes e atenuantes, e o laconismo de tipos infracionais é compensado com essas agravantes e atenuantes. E, quando há concurso de infrações, aplica-se só a pena mais grave, e isso está no Código Aduaneiro.

Analizou também o Código Aduaneiro italiano, que é lacônico e foi a jurisprudência que resolveu com base em dispositivo do código dos contribuintes da Itália, que diz que ninguém pode ser penalizado quando a conduta não gera redução do crédito tributário, ou seja, não pode ser combinada penalidade por infrações puramente formais. Com base nisso, a doutrina e a Suprema Corte de Cassação italiana acabou adotando esse entendimento, para aplicar esse princípio ao Direito Aduaneiro, que significa que, em cada caso concreto, em cada infração ou acusação de infração tem que ser demonstrado um potencial lesivo, um potencial de dano concreto para que o sujeito seja penalizado.

Trouxe como exemplo um julgado que o deixou perplexo, sustentava que houve um erro de classificação, sem repercussão tributária, mas que deveria ser penalizado, porque causava prejuízo ao sistema de análise de riscos e prejudicando o êxito do controle aduaneiro.

A Suprema Corte qualificou essa acusação como pura ilação, pois, para penalizar, tinha que ser demonstrado que havia um risco específico, e não risco genérico.

Disse ter inveja dos italianos, não porque nós não queremos que os infratores sejam penalizados, longe disso, e tem muita gente que pratica ilícito no comércio exterior, nós queremos que a penalização seja proporcional, que existe uma diferenciação em quem agiu com culpa, quem agiu com dolo, quem é reincidente, quem é negligente e não colocar tudo no mesmo barco. Isso é totalmente inadequado e é fruto, sim, sem dúvida, de todo esse contencioso que nós temos, e nós temos sim que discutir sobre isso.

E, para finalizar, disse que estava muito entusiasmado com a Lei nº 14.651, que regulamentou o dispositivo da Convenção de Quioto revisada, prevendo o duplo grau de jurisdição para uma autoridade administrativa independente. Mas que, ao lê-la, lembrou da frase do Aparício Tonelli, que era mais conhecido como Barão de Itararé, que dizia o seguinte: “Dali onde menos se espera é que não sai nada de bom mesmo”.

Afirmou que essa lei é um absurdo total, pois criou como autoridade independente um órgão específico de contencioso para julgar as penas de perdimento.

Indagou: Que país é esse que a gente precisa de um órgão administrativo para julgar um tipo de penalidade? Órgão que não pode, ao contrário do Carf, deixar de aplicar as instruções normativas mas da Receita Federal, órgão que não é nem vinculado a decisões de recurso representativo de controvérsia, decisão do supremo, órgão integrado só por auditores da Receita Federal. A Convenção de Quioto foi cumprida?

Disse que conversou com um colega auditor e ele disse que esse órgão não faz parte do setor de controle aduaneiro da Receita, é vinculado à Secretaria da Receita Federal e não está subordinado a Coana. E o pior é que o nome ficou sendo Centro de Julgamento de Penalidades Aduaneiras, diz que torce para que não se generalize essa competência e passem a colocar todas as penalidades aduaneiras lá.

Porque o Fisco não vai conseguir nada com isso. Ninguém vai aceitar um auto de infração que não tenha uma legitimação, um auto de infração bem fundamentado. O auto de infração que é mantido a fórceps, por força, por poder, é uma infração que vai gerar um processo judicial, que só o Judiciário pode socorrer o cidadão em uma hora como essa.

Disse que temos que parar de combater os sintomas e começar a se preocupar com a doença, com prevenção e solução, ao menos parte da solução, é aplicar a nossa Constituição Federal, nós temos os princípios constitucionais do direito sancionatório, da culpabilidade, da intranscendência da objetividade jurídica, devem ser aplicados.

Não há justificativa para não aplicar esses princípios no direito sancionatório aduaneiro. Os princípios, e esses em especial, eles têm uma textura aberta, diz o Professor José Joaquim Gomes Canotilho, e essa textura aberta é que permite que esses princípios capturem as concepções cambiantes de verdade e justiça em uma sociedade.

O Dr. Solon comentou que, se conversar com o seu pai, por exemplo, que viveu lá na década de 70, e é vivo ainda, ele acredita na substituição das importações, ele acredita piamente nisso, ele acha que tem que fechar. Só que não é mais a realidade do mundo e em matéria sancionatória. Hoje, existe outra realidade e o nosso legislador deve fazer esse ajuste, operar essa adequação aos princípios constitucionais, porque, se ele não fizer, o que cabe a nós advogados é alegarmos isso nas nossas defesas, quem tem produção doutrinária.

Aliás, lembrou, está ali presente o Dr. André, da Revista de Direito Aduaneiro Marítimo Portuário, única do Brasil, que muita gente não assina, mas vocês têm que assinar, mandar artigos, nós temos que participar também dessa produção, senão não adianta a gente esperar que algo mude se nós não formos agentes dessa mudança e se o legislador não se movimentar, se a Receita Federal não se movimentar, vai ser esse trabalho da advocacia, dos que estudam essa matéria que vão, quem sabe como é na Itália, gerar uma jurisprudência apropriada.

Terminou dizendo que essas foram as suas reflexões. Arrematando ao final que ama Santa Catarina: “Perdoe meus conterrâneos, meus filhos são catarinenses, meu pai é catarinense, mas a verdade é que toda vez que eu cruzo a fronteira aqui do Paraná para Santa Catarina eu lembro daquela música que eu não sou gato de Ipanema, eu sou bicho do Paraná”. Muito obrigado.

A Presidente da Mesa, Dra. Raquel, retomou a palavra, lembrando que, para quem a conhece, sabe que é uma otimista por natureza, mas ainda assim precisa dizer que nós vamos para um caminho ainda mais perigoso do foi assinalado há pouco pelo Dr. Solon.

Frisou que hoje, aliás desde o ano de 2008, há duas Diretrizes do Mercosul, Diretrizes nº 32 e nº 33, que estatuíram três princípios de Direito Aduaneiro, pouquíssimo conhecido, a universalidade do controle, esse sim é conhecido, mas também o princípio da seletividade baseada no risco e o princípio da retroalimentação. Isso mudou completamente os contornos da fiscalização no mundo inteiro, e no Mercosul não é diferente.

Disse que o Dr. Solon acabou de apontar princípios que convergem para um sentido de justiça. Mas risco, esse é mais um conceito indeterminado do direito para a OMC para a OMA, aqui na nossa legislação brasileira diz o seguinte: risco é a violação potencial de uma norma aduaneira. E o que que é risco?

Vejam que norma é essa que nós estamos falando, uma norma que prevê responsabilidade objetiva, ainda que os estândares internacionais já apontem para uma superação, uma norma em que o dano se presume, uma norma em que não há previsão ou definição de fraude aduaneira, que nós emprestamos um conceito da lei tributária, que diz apenas e simplesmente sobre supressão de tributos.

Então, é extremamente perigoso o cenário exposto pelo Solon, que nos contou que começou a trabalhar, que trabalhava com grandes, mas acabou atendendo os pequenos, essa é pura verdade.

Nós advogados trabalhamos para grandes e pequenos que sofrem, por exemplo, no curso do despacho que é um procedimento absolutamente colaborativo que o importador vai lá e apresenta toda a documentação para a fiscalização. Não existe contenda, tanto é que ele é assim conhecido, não contencioso constitutivo, certo, no curso do despacho podem acontecer diversas exigências fiscais e a mercadoria, pelos canais de parametrização, selecionados com base no risco, interrompem todo um planejamento de uma empresa.

E normalmente essas empresas que são selecionadas hoje não são mais as grandes, são as pequenas e essa lógica do risco, ela tem uma nascente claramente utilitarista, se eu dou benefícios e facilito o comércio para 95%, aproximadamente, que é o que o Time Release Study diz, 95% dos nossos canais hoje são verdes, esses 5% se tornam invisíveis, que são os pequenos, e essa é uma lógica que a gente precisa pensar: o risco é o novo paradigma.

Reforçou que a gente precisa realmente repensar não o sintoma, mas sim a causa. E rever não o direito processual sancionador, mas sim o material. Então, encerra deixando essa provocação e devolvendo a palavra para a Dr. Vera.

Dra. Vera, vou aproveitar para fazer mais um gancho aqui, isso conecta muito com a revisão judicial do ato administrativo. Porque controle aduaneiro é ato administrativo, é a função essencial da Aduana, que faz controle, poder de polícia administrativo, ato administrativo, ele precisa cumprir todos aqueles requisitos, e na revisão judicial o que a gente vê é presunção de legitimidade. Opa não mexo eu só olho competência forma e não olho o motivo e o risco é isso. Por que eu ofereço risco? Quais foram as razões? Por que eu fui selecionado? Porque o sistema, o oráculo é sigiloso do gerenciamento de riscos diz que eu assim sou. Então, o Judiciário precisa rever motivo do ato.

Em resposta, a Dra. Vera comenta essa questão da revisão judicial, esclarecendo que o juiz sempre decide com base nas provas, no direito, na jurisprudência, na Constituição Federal. Mas que o juiz não é estático, pois tem ampla liberdade, inclusive de determinar de ofício a produção de

provas, isso está no próprio Código de Processo Civil, que são os poderes instrutórios do juiz.

Assim, deparando-se o magistrado com um caso em que sequer se pediu a prova, é possível determinar a produção da prova de ofício. Lembrou já ter feito isso tratando-se de classificação fiscal de mercadorias ou, pelo menos, alertando a parte, a empresa, com base no art. 10 do CPC, casos de interposição fraudulenta também.

Ou seja, se o juiz entender que os elementos que lhe foram trazidos nas alegações não são suficientes, pode intimar a parte, com base no art. 10 do CPC, que, para desconstituir isso, seria necessário que determinado fato fosse comprovado... E a parte se manifesta se pretende a produção de prova pericial ou até mesmo se for o caso de prova documental.

Mas também depende da cabeça de cada um, de cada juiz, há inúmeros casos em que o juiz não determina, de ofício, a prova pericial. Por exemplo, isenção de imposto de renda e aposentadoria por doença grave, e o tribunal anula a sentença, mandando voltar para produzir a prova pericial. Então, o Tribunal da 4ª Região tem essa visão dos poderes instrutórios do juiz. Existem outras situações que o juiz julga apenas com os elementos trazidos.

Essa revisão judicial é ampla e diz que vê a questão da presunção de legitimidade do ato administrativo, mas na questão probatória, porque, se tratando de matéria de direito, essa cognição é ampla, em confronto com a Constituição Federal, e, embora o princípio da proporcionalidade esteja na Lei nº 9.784, no art. 2º, a Administração Pública raramente aplica, mas não só não analisa a questão, com base na constitucionalidade ou inconstitucionalidade, e, também, não analisa com base nos princípios. A Receita Federal fundamenta o ato em portaria, instrução normativa tal e, em anexo, à Constituição.

O debatedor, Dr. Eduardo faz o fechamento consignando ter ficado com o sentimento de que tanto na exposição do Laércio quanto da Vera, que são julgadores, a Vera da magistratura e o Laércio do Carf, ambos pediram que a parte faça prova processual daquilo que está a alegar. Frisou que é isso que eles querem, querem que o advogado não alegue, mas que ele prove, que traga o documento, apresente, desenhe, que consiga fazer uma articulação e um diálogo com o que está sendo apresentado, com o que se quer convencer.

Lembrou que a vantagem, se é que se pode dizer que o ser contribuinte tem alguma vantagem, quando se trata com receita Federal ,é o fato de que o contribuinte fala por último.

A Receita Federal tem que construir acusação, ela tem o ônus probatório, tem que arrecadar o que consegue de material, construir uma acusação e o contribuinte fala depois. Então, essa vantagem tem sido mal explorada e que realmente faz toda a diferença quando o advogado consegue articular, desenhar, mostrar e juntar prova. O que se precisa para mostrar que o contribuinte tem razão ou que a Receita Federal não tem razão. É contábil? Então, traz um perito, um laudo de auditoria. É técnico, é de engenharia? Então traz uma perícia de engenharia anexa, articule e argumente.

Conclui ter sido esse sentimento que teve e que parece que realmente é mal explorado.

Com relação ao Solon e a Raquel, diz que não ter como não concordar mais com a perspectiva, o painel era para tratar de segurança jurídica e na sua percepção conseguiram atingir em cheio, porque segurança é estabilidade, é previsibilidade, é confiança e parece que a Administração Pública tem envolvido ou retroagido.

A Convenção de Quioto falou sim e que pena de perdimento é muito grave e que precisa viabilizar um duplo grau administrativo.

Parece que a Receita Federal é política mesmo, e a Administração cumpriu com as regras da Convenção de Quito “com birra”, é essa a impressão que dá, já que tem que obedecer, cria um órgão específico, que, como Solon bem colocou, parece mais um fantoche e que não vai gerar confiança, e a gente sabe que o contribuinte não vai acreditar, não vai confiar e a situação vai voltar a desaguar no Poder Judiciário.

Concluiu dizendo que eram esses seus breves comentários, agradece, devolvendo a palavra para a presidente, que concede novamente a palavra ao Dr. Laércio.

O Dr. Laércio comentou, primeiro, em relação à fala do Solon, diz que ele e a Dra. Vera têm o mesmo sentimento, como já exposto pelo Dr. Eduardo. Já, em relação ao duplo grau, disse que concorda com o Solon e com o Eduardo, no sentido de que a receita está envolvendo.

Citou, como exemplo, um congresso que participou em Belo Horizonte, no ano passado, mas que era de direito tributário/comércio exterior

e que estava com a chefe da fiscalização nacional, Dra. Amanda, que fez um programa para apresentar para Receita, para justamente poder chamar o contribuinte e orientá-lo sobre o que está fazendo de errado, o que precisa ser ajustado ou o contribuinte poder procurar a Receita para tirar dúvidas, porque a maioria não quer fazer o errado, quer fazer o certo.

Lamentou que o grande problema é que, quando ela apresenta esse programa, que é refinado, baseado em modelos europeus, muitos não deixam o sistema evoluir, não deixam alguns programas que seriam legais de cooperação entre Fisco e contribuinte ir para frente.

Em relação ao segundo grau, isso é muito preocupante, porque na convenção de Quioto falou que não pode estar vinculado ao órgão que regulamenta. Ora, apesar de não estar na Coana, é obrigado a seguir as instruções normativas, como não está vinculado se não há liberdade para decidir? Diz que no Carf pode afastar instrução normativa e afasta.

Por fim, em relação à questão probatória, frisou a tecla de hoje: os autos de infrações estão sendo bem elaborados, em sua maioria, tem um bom argumento probatório da fiscalização, porque argumentativo não é o suficiente.

Disse ver muita falha, por exemplo, em relação à solidariedade, geralmente em relação à solidariedade é o maior tropeço da Receita. Mas que é importante, como Dr. Eduardo falou, do contribuinte que faça a defesa e não simplesmente rebata.

Salientou que, com exceção da questão da solidariedade, as demais provas são robustas e muitas vezes o contribuinte não quer fazer o dever de casa para desconstituir essas provas.

Insistiu que o contribuinte muitas vezes quer fazer prova ou essa questão contábil o sujeito entra com mandado de segurança, sabe que mandado de segurança não é para isso; a invés, que precisa entrar com uma ordinária. É necessário que seja tomado esse cuidado, que se tenha essa preocupação.

Arrematou sugerindo que se acabe com esse centro de julgamentos e que se crie a quarta sessão do Carf, especializada só em matéria aduaneira, e diz que provavelmente no ano que vem terão duas turmas em relação a isso.

Sob esse enfoque, o painel conclui sobre o tema, destacando a importância da atualização e adequação legislativa sobre a matéria do con-

tenciosos aduaneiro para gerar maior segurança jurídica, mas também que seja dada uma atenção à produção da prova que visa desconstituir o ato administrativo, no âmbito do direito administrativo ou do Poder Judiciário.

## Palestra — Aduaneiro

### Tema: Integração Regional

- [1] **Ricardo Xavier Basaldúa** – Redator do Código Aduaneiro argentino, Delegado no Comitê Técnico Permanente do Conselho de Cooperação Aduaneira entre 1971 e 1992, Presidente do Tribunal Fiscal da Nação Argentina.
- [2] **Diogo Bianchi Fazolo** – Presidente de Mesa – Advogado e Mestre em Direito pela Universidade Católica de Brasília.
- [3] **Bruno Budal Lobo** – Mestrando em Direito na Universidade Católica de Brasília, Pós-Graduado em Direito Aduaneiro e Comércio Exterior pela Univali, Coordenador da Pós-Graduação em Direito da Marítima pela Law Academy.
- [4] **Alisson Yamazaki** – MBA em Gestão Tributária pela Universidade de São Paulo, Diretor Jurídico da Câmara do Comércio e Indústria Brasil-Japão no Paraná, Sócio Tributário e Aduaneiro da Kuster Machado.

O Dr. **Diogo Fazolo** iniciou os trabalhos, reiterando a importância da obra do Professor Basaldúa pelo seu pioneirismo e por fornecer bases sólidas para o estudo do Direito Aduaneiro, passando a palavra para o Dr. **Ricardo Xavier Basaldúa**.

O Dr. Ricardo Basaldúa, então, proferiu sobre palestra sobre integração regional, a qual transcrevemos de maneira resumida a seguir.

Agradeço o convite e o reconhecimento de meus trabalhos acadêmicos. Inicialmente, ressalto o papel codificador das ordenanças efetuadas por Colbert, na França, ainda no século XVII, as quais se constituíram em um verdadeiro sistema jurídico aduaneiro.

Ressalto a importância de recordar dessas codificações pioneiras e dos autores franceses que as comentaram por seu conhecimento de teoria geral do Direito Aduaneiro, os quais influenciaram os estudos e a obra *Introducción al Derecho Aduanero*, plasmando os pressupostos básico do Direito Aduaneiro: território aduaneiro, mercadoria, importação e exportação.

Felicito a vinculação dos temas do seminário (aduanero, marítimo e portuário), pela sua íntima relação, já que o Direito Portuário representa as portas por onde entram as mercadorias, por isso falamos em importação e

exportação, bem como em passaporte, para representar esse “atravessar de portas”.

Sobre a integração, existem várias tendências no mundo, como o multilateralismo, o regionalismo e o bilateralismo. Quando as nações começaram a se desenvolver, elas se vincularam por tratados, posto que não havia uma livre circulação de mercadorias, já que as nações eram protetoras (seja a Inglaterra, a França ou a Holanda). Assim, se fazia necessária a assinatura de tratados bilaterais como uma forma de os Estados se relacionarem.

Após a Segunda Guerra Mundial surge a ideia de uma nova ordem econômica e do princípio da não discriminação, ou seja, todas as mercadorias deveriam ser tratadas da mesma maneira no momento da importação, tanto do ponto de vista tarifário quanto dos demais pontos vinculados ao Direito Aduaneiro.

Trata-se da base do multilateralismo e que, posteriormente, vai desaguar na elaboração do GATT, o qual teve sua coroação com a Rodada Uruguai. Mas o sistema multilateral entra em crise com o boicote dos Estados Unidos em nomear os membros do Tribunal da OMC. A crise tem como consequência a criação da ALCA, que regula uma zona de livre comércio do Alasca a Terra do Fogo.

Mas, em verdade, se trata de uma zona de livre comércio para mercadorias industriais e não para as matérias-primas, não se tornando uma zona de livre comércio de ida e volta, mas uma zona na qual os Estados Unidos logravam em colocar suas mercadorias industriais de uma forma “pouco generosa”, o que gerou seu fracasso.

Os países em desenvolvimento podiam ter imposto aos Estados Unidos uma zona de livre comércio com acesso para nossas matérias-primas.

Enfim, como os Estados Unidos não permanecem quietos e jogam constantemente com os tabuleiros possíveis, avançaram com acordos bilaterais, com o Chile e a Colômbia, de maneira que praticamente terminaram com a Comunidade Andina, ganhando força o regionalismo.

A integração significa zona de paz, zona de irmandade.

A culpa de a integração não ter avançado recai sobre a falta de vontade política dos governantes, e não sobre a iniciativa privada. Então, a integração apresenta essa grande vantagem, pois, quando há comércio, não há guerra, pois as pessoas estão dispostas a dar para receber.

Frente ao fracasso do multilateralismo que temos atualmente, no qual o multilateralismo está fortemente questionado, temos o bilateralismo, com o qual não se pode avançar muito.

Então qual é a solução que temos? A integração regional.

Mesmo a União Europeia tem suas dificuldades em avançar, mas criou uma zona de paz no continente, o que não é pouca coisa, já que ali se iniciaram duas guerras mundiais.

É lamentável a saída do Reino Unido da União Europeia, por considerar ser impensável uma Europa sem o Reino Unido, por tradição e por tudo que significa.

Dadas as circunstâncias incertas, a solução para os países, incluindo o Brasil, pode estar no fortalecimento do regionalismo.

É preocupante a possibilidade de os países, especialmente no contexto do Mercosul, não conseguirem se defender adequadamente no cenário global se permanecerem sozinhos, destacando a necessidade de uma integração mais eficaz nesse mundo incerto que nos toca viver.

Durante a pandemia, quando todos estávamos trancados, me dediquei a escrever um livro sobre o regionalismo e o direito da integração, concluindo que a integração é irrenunciável frente a outras forças que estão presentes no mundo.

É importante não ignorar etapas na discussão sobre direito de integração e as fases da integração. Destaca-se a crítica aos autores que, por ignorância ou desconhecimento do Direito Aduaneiro, pulam uma etapa nas etapas de integração.

A União Europeia é a única referência válida, destacando-se os critérios essenciais para ser considerada uma união aduaneira, como um território aduaneiro comum, uma tarifa externa comum e uma legislação aduaneira comum.

Em relação ao Mercosul, temos um Código Marco, um código que fixa pautas gerais, mas não substitui a legislação dos países. Por ser um primeiro passo, mesmo quando aprovado não vai substituir o Regulamento Aduaneiro do Brasil ou o Código Aduaneiro da Argentina.

Por consequência, temos um Mercosul que não é uma zona de livre comércio. A Argentina segue recorrendo e se utilizando de licenças de importação, as quais não se manejam de acordo com a OMC, de modo que

teremos muitas tarefas ainda no Mercosul, mas temos que levar adiante, e para isso precisamos de presidentes que sejam estadistas.

Enfim, essa era a explicação que me parecia importante neste mundo que nos toca viver.

Destaco a necessidade de trabalhar em conjunto nos grupos de países afins para defender interesses comuns, como idiomas, costumes e pensamentos.

Diante de um mundo incerto, a integração é um caminho para lidar com questões fundamentais.

# Apoiadores Master

## KINCAID MENDES VIANNA 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 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 com sua *expertise* para o crescimento empresarial dos clientes, prestando consultoria especializada e estratégias de negócio personalizadas a cada cliente.

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 Band #1 há mais de 15 anos no setor de *Shipping*, além de reconhecimento nas seguintes áreas: Energia, Petróleo e Gás, Tributário, Aduaneiro, Contencioso e Arbitragem, Cível, Tributário, Trabalhista e Transporte e Logística.

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.

Além das áreas reconhecidas, nossa equipe também é apta a atender clientes nas seguintes áreas: Ambiental, Aviação, Comércio Exterior e Aduaneiro, *Compliance*, Contencioso e Arbitragem, ESG, Imobiliário, Reestruturação e Insolvência, Regulatório, Seguros e Resseguros, Societário, Vistos e Migração, com vasta experiência nos diferentes setores da economia e de infraestrutura e logística.

## 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 em Direito Comercial, com ênfase em Transporte Marítimo, Comércio Internacional, Seguros e Energia, auxiliando clientes em casos de litígio e consultivo. Ele também atua como árbitro e mediador em uma série de disputas internacionais, foi Presidente do Comitê de Direito Marítimo e dos Transportes da International Bar Association (IBA) e é 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 Getulio 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*. Copresidente do Comitê de Transportes da Associação Internacional de Jovens Advogados (AIJA). 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 Getulio Vargas (FGV/RJ), Pós-Graduado em Direito Processual Civil pelo IAVM/UCAM e possui certificado de curso em Liderança em Gestão de Escritórios de Advocacia pela Harvard Law School.

**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 Getulio 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

Telefone: + 55 21 2276 6200

LinkedIn: [www.linkedin.com/company/kincaid-mendes-vianna-advogados](http://www.linkedin.com/company/kincaid-mendes-vianna-advogados)

Instagram: [www.instagram.com/kincaid.mendesvianna](http://www.instagram.com/kincaid.mendesvianna)

Site: [www.kincaid.com.br](http://www.kincaid.com.br)



# **KINCAID**

MENDES VIANNA ADVOGADOS



## ÁREAS MARÍTIMO E PORTUÁRIO

Temos uma abordagem única para as indústrias marítima e portuária, aliando uma atuação de excelência com pragmatismo e entendimento profundo do negócio dos nossos clientes.

Assessoramos empresas nacionais e internacionais nos mais diversos segmentos, como navegação (em todas as modalidades), serviços *offshore*, terminais (públicos e privados), proprietários e carga, fundos de *Private Equity*, instituições financeiras e associações.

**Contratos operacionais:** Assessoria relacionada às indústrias marítima (afretamentos, construção, tripulação, etc.) e portuária (dragagem, *take or pay*, etc.), incluindo a análise de aspectos regulatórios de contratos setoriais.

**Projetos complexos:** Implantação de projetos complexos integrados, como *gas-to-power* e *rail-to-port*.

**Auditoria e negociação:** Assessoria em contratos de fusão e M&A, financiamento de projetos, venda e aquisição de ativos, além de modelagem de projetos e proposição de novos modelos para exploração de atividades nos setores marítimo e portuário.

**Questões regulatórias:** Atuação em questões relacionadas às indústrias marítima e portuária, como Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), Pré-Registro e Registro Especial Brasileiro (REB), Reidi, Reporto, mão de obra portuária e marítima, entre outros, representando clientes em consultas, procedimentos licitatórios e processos administrativos perante a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Ministério da Infraestrutura, a Marinha do Brasil (incluindo as Capitânicas de Portos e Costas), o Tribunal Marítimo, a Receita Federal, as autoridades ambientais e outros órgãos (Cesportos/Conportos).

### Nossos reconhecimentos

#### Chambers Global

Shipping (2017-2023).

#### Chambers Brazil

Shipping (2017-2023);

Projects (2012-2022).

**The Legal 500**

Transport and shipping: Shipping (2013-2021);  
Projects and Infrastructure (2013-2023).

**IJ Global Latin America**

Ports Deal of the Year pela Hidrovias Norte Project Finance no Estado do Pará (2016).

**Latin Lawyer**

Latin Lawyer 250: Project Finance & Infrastructure (2012-2024);  
Maritime (2017-2020).

**IFLR**

Latin Lawyer 250: Project Finance & Infrastructure (2012-2024);  
Maritime (2017-2020).

**Latin Finance**

Best Port Financing of the Year pela Operação da Itapoá (2019);  
Latin Finance – Best Water Treatment Financing of the Year pela Operação da BRK Ambiental (2019).

**NOSSOS SÓCIOS:****Alexandre Arlota**

*E-mail:* alexandre.arlota@mattosfilho.com.br

Telefone: +55 21 3231 8210

Rio de Janeiro

**André Luiz Freire**

*E-mail:* andre.freire@mattosfilho.com.br

Telefone: +55 11 3147 4601

São Paulo

**Giovani Loss**

*E-mail:* giovani.loss@mattosfilho.com.br

Telefone: +55 21 3231 8206

Rio de Janeiro

**Nilton Mattos**

*E-mail:* [nilton.mattos@mattosfilho.com.br](mailto:nilton.mattos@mattosfilho.com.br)

Telefone: +55 21 3231 8228

Rio de Janeiro

**Pablo Sorj**

*E-mail:* [psorj@mattosfilho.com.br](mailto:psorj@mattosfilho.com.br)

Telefone: +55 21 3231 8203

Rio de Janeiro



**MATTOS FILHO**

O **Rücker Curi** é um escritório especializado em Direito Empresarial. Oferecemos serviços personalizados de prevenção de riscos jurídicos e solução de conflitos, com contencioso e consultivo para negócios nacionais e internacionais, entre todos os *players* do mundo corporativo. A nossa prioridade é garantir tomadas de decisão rápidas e seguras, focadas em atender às necessidades e aos resultados dos nossos clientes.

Com ampla experiência em diversos setores econômicos, somos capazes de atuar em algumas áreas, como marítimo, hotelaria, *startups*, *fintechs*, imobiliário, rural, transporte, saúde, industrial, seguros, recuperação de crédito, financeiro, proteção de dados, entre outros. Nossa equipe de advogados seniores é capacitada para garantir atendimento personalizado, com soluções adaptadas às necessidades de cada setor.

Somos inovadores, *influencers* e inspiramos pessoas. Nosso diferencial está em como fazemos e no que fazemos. Acreditamos que a atuação eficiente e eficaz deve ser pautada na parceria, na ética, na transparência e no comprometimento.

## **FOCO NAS TRANSFORMAÇÕES TECNOLÓGICAS E PARCERIA COM NOSSOS CLIENTES**

Com o avanço tecnológico cada vez mais presente em nossas vidas, as empresas precisam estar preparadas para lidar com as mudanças que surgem diariamente. É neste contexto que o Rücker Curi se posiciona como uma referência no mercado, focado nas transformações tecnológicas e em uma parceria sólida com os clientes.

## **A FILOSOFIA *SMART LAW OFFICE***

Para atender às necessidades de nossos clientes, há mais de uma década implementamos a filosofia *Smart Law Office*, que, para nós, baseia-se em quatro principais pilares: inteligência artificial, *business intelligence* a serviço do cliente, jurimetria e segurança da informação em conformidade com os padrões internacionais e com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Essa abordagem nos permite oferecer soluções eficientes, personalizadas e rápidas, além de garantir a proteção dos dados de nossos clientes.

## **NOSSA EQUIPE**

Somos uma equipe comprometida e altamente qualificada, com unidades em Curitiba e São Paulo. Oferecemos as melhores soluções para as

necessidades de nossos clientes, em âmbitos nacional e internacional, garantindo resultados de excelência na defesa dos interesses das empresas e mitigação de riscos.

## CONHEÇA NOSSOS SÓCIOS

Izabela Rücker Curi

Anne Caroline Wendler

Fernando Trindade de Menezes

Marcos Alexandre Lopes

Lama Ibrahim

José Marciano da Silva Neto

Alessandra Salim Braga

## MISSÃO

Preservar direitos, prevenir conflitos e apoiar o desenvolvimento tecnológico, com soluções jurídicas especializadas, rápidas, seguras, com excelência e ética.

## VISÃO

Ser reconhecido como um escritório de excelência na advocacia corporativa.

## VALORES

Ética. Transparência. Parceria. Inovação. Flexibilidade. *Compliance*.

## DIFERENCIAIS

Organização dos profissionais de acordo com as matérias jurídicas a serem aplicadas, garantindo alto nível de especialização.

Equipe multidisciplinar de negociação focada em rapidez, economia e segurança.

Adoção de estratégias inteligentes e éticas para acelerar o trâmite processual e obter ganho de causa para o cliente.

Equipe totalmente dedicada à realização de revisões técnicas em diferentes áreas do Direito.

Investimentos constantes em tecnologia, segurança da informação e inovação, garantindo versatilidade e proteção.

## CONHEÇA NOSSO PORTFÓLIO

Escaneie o QR Code a seguir para conhecer nosso portfólio.

### **Rucker Curi Advocacia e Consultoria Jurídica**

#### **Curitiba/PR**

R. Mal. Deodoro, nº 344, 5º e 7º andares, Centro | CEP: 80010-010

Telefone: (41) 3253-4664

#### **São Paulo/SP**

Avenida Paulista, nº 1079, 7º e 8º andares, Torre João Salem,

Bela Vista | CEP: 01310-200



## DA TRADIÇÃO DE GRANDES NOMES DA ADVOCACIA NACIONAL SURGE UM NOVO CONCEITO DE SOCIEDADE DE ADVOGADOS

Em 2022 nasceu o escritório, da união entre 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 responsabilidades 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 elas 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 2024 e 2023* da Leaders League Brasil, publicação referência nos mercados jurídicos nacional e internacional, sen-

do reconhecida também pela *The Legal 500 2024* como Firm To Watch in Transport: Shipping. A publicação Análise Advocacia inclui o escritório nas áreas de arbitragem, negócios e contratos cíveis, bem como nos setores de transporte e logística, e considerado um dos escritórios mais admirados do Estado do Rio de Janeiro.

Com escritórios no Rio de Janeiro, em São Paulo, em Brasília e em 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 nas áreas 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 nas áreas 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**

Luiz 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 Getulio 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 Capitânicas dos Portos, Tribunal Marítimo e órgãos ambientais. Figurou na lista de advogados mais admirados da Análise 500 em 2020 e 2021 e *rising star* da The Legal500 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 Center for International Legal Studies (CILS, 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, em consultoria estratégica, com forte atuação nos setores marítimo e aduaneiro, e ampla experiência junto a Anvisa, Antaq, Capitânicas dos Portos e Tribunal Marítimo. Possui especialização em Direito Marítimo pela Fundação Getulio Vargas (FGV), Pós-Graduação em Responsabilidade Civil e Direito do Consumidor pela Univer-

sidade Estácio de Sá e LLM em Civil e Processo Civil pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

### **Luiz Henrique Miguel Pavan**

Luiz Pavan é advogado com ampla atuação nos setores 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 LLM 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.

### **Felipe Lacerda Martins**

Felipe Martins é advogado com experiência em contencioso e consultivo, em áreas como o mercado *offshore*, transporte marítimo e contratos. Possui experiência junto a Anvisa, Antaq, órgãos ambientais, Capitania dos Portos e 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 a Anvisa, Antaq, Capitania dos Portos e Tribunal Marítimo. Formado

em Direito pela PUC-Rio e Pós-Graduado em Direito dos Contratos pela mesma universidade, e 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 a Anvisa, Antaq, Capitania dos Portos e 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.

### **MunIQUE Mendes**

MunIQUE Mendes atua nas áreas 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 pela 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**

Site: <https://www.salomaoadv.com.br>

LinkedIn: <https://br.linkedin.com/company/salomaoadvogados>

Instagram: <https://www.instagram.com/salomaoadv.com.br/>



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](mailto:adm@ssadv.com.br)

SOLON SEHN  
E ADVOGADOS  
ASSOCIADOS

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, alterada pela Resolução nº 62/2021, 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 43 dissertações de Mestrado e 5 teses de Doutorado, e convidado do *International Maritime Law Institute* (IMLI), órgão subordinado à Organização Marítima Internacional (IMO), agência especializada da ONU e da *Maritime Law Academy*. 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.

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 uma das referências 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 e o Mestrado em Ciência Jurídica, 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 Doutorado 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), e Especialista (Pós-Graduação *Lato Sensu*) em Direito Processual Civil da Universidade Cândido Mendes e em Direito da Aduana e do Comércio Exterior na Univali.

Antes de ingressar no escritório, atuou como estagiária na 4ª 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 financeira, engenharias naval e portuária, regularização fundiária, logística, tecnológicas e *marketing*.

**Agripino & Ferreira Advogados**

Rua Anita Garibaldi, 305, Centro, Itajaí/SC | CEP 88.303-020.

Telefone: +55 47 3349-2623

*E-mail:* contato@agripinoferreira.com.br

*Site:* www.agripinoferreira.com.br

LinkedIn: www.linkedin.com/company/agripino-e-ferreira-advogados

Instagram: @agripinoferreira.advogados

Facebook: /agripinoferreira

Youtube: Agripino & Ferreira Advogados

WhatsApp: +55 47 99263-9754



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 Maritimo (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**

Largo Silveira Martins, 23 – 304, Câmara do Comércio, Centro,  
Rio Grande/RS, Brasil | CEP 96200-395

Telefone: +55 53 3232.0232

*E-mail:* arthur@arb.legal

*Site:* www.arb.legal

**ARB . LEGAL**

ADVOCACIA ROCHA BAPTISTA

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 norteadada 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, atuando nas áreas de 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, Consultoria e Assessoramento Internacional e Estruturação de Financiamentos), Direito Empresarial (Direito Societário e Empresarial, Direito Concorrencial, Fusões e Aquisições, Recuperações e Falência, LGPD e *Compliance*) e Direito Tributário Nacional e Internacional.

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.

## **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.

**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](mailto:contato@barralparente.com.br)

[www.linkedin.com/company/barral-parente-pinhoiro-advogados/](http://www.linkedin.com/company/barral-parente-pinhoiro-advogados/)

[www.barralparente.com.br/](http://www.barralparente.com.br/)



Barral Parente  
Pinheiro

A D V O G A D O S

Atuando na assessoria de empresas desde 2010, nosso escritório oferece serviços jurídicos de qualidade, por meio de profissionais que estão habituados a lidar com demandas diversas e complexas, voltadas para o setor portuário. Nosso objetivo é promover soluções inteligentes para os clientes, seja na atuação administrativa frente a órgãos e autoridades públicas; na consultoria especializada empresarial, visando à mitigação de ameaças e ao aproveitamento de oportunidades; como também no patrocínio de causas judiciais.

Nesses tantos anos de atuação, com reconhecida dedicação às operações portuárias, construímos uma história de credibilidade, marcada pela aplicação do conhecimento técnico aliado ao diálogo e às melhores práticas jurídicas na entrega dos eficientes resultados.

Liderada pelas sócias Flávia Fardim e Nathália Burian, a equipe ágil e competente do escritório Fardim & Burian está apta para acompanhar e prover o embasamento jurídico das rotinas e dos desafios das empresas, bem como patrocinar os processos contenciosos administrativos e judiciais.

Tendo como norte o setor portuário, nossa atuação passa por diversos ramos jurídicos, notadamente Direito Portuário, Direito da Regulação, Direito do Trabalho e Direito Administrativo | Licitações e Contratos, seja de forma consultiva ou atuando em demandas contenciosas.

Formado por profissionais qualificados, nosso Escritório oferece assessoria jurídica especializada, combinando a análise da dinâmica do setor de logística portuária com as especificidades desse intrigante ramo de atuação.

A vasta experiência dos nossos advogados proporciona aos clientes a segurança de ter um serviço jurídico de qualidade, prestado de forma comprometida e com permanente atualização com os marcos regulatórios e as alterações sistêmicas que acontecem nessa área.

Estamos prontos para atender as empresas, orientando e apresentando soluções jurídicas viáveis.

## **NOSSAS SÓCIAS:**

**Flávia Fardim Antunes Bringhenti:** possui sólida e extensa experiência em advocacia no setor portuário, inclusive coordenando atualmente o Comitê Jurídico da Federação Nacional das Operações

Portuárias (Fenop). Especialista em Direito Portuário (Unisantos), possui também pós-graduação em Direito do Trabalho Portuário (Unisanta), LL.M. em Direito Civil e Processual Civil pela FGV-Rio, onde cursou igualmente Direito da Regulação. É secretária executiva da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/ES, membro do Conselho Jurídico do Brasil Export e da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo. O conhecimento prático nas áreas portuária, empresarial e público-administrativa veio com mais de nove anos de atuação na Coordenação Jurídica da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), dois anos à frente da Gerência Jurídica da Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo e nos seis anos que dedicou ao Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo. Desde a graduação em Direito na Universidade de Vila Velha, turma de 1998, vem atuando na advocacia consultiva e contenciosa.

**Nathália Neves Burian:** sócia-fundadora do escritório, é especializada em Direito do Trabalho e possui prática e sólida experiência em consultoria preventiva e contenciosa empresarial, obtida com estudos aprofundados e com mais de vinte e dois anos de atuação perante os Tribunais do Trabalho. É membro da Comissão de Direito do Trabalho da OAB/ES.

#### NOSSA EQUIPE:

**Cláudia Lopes Campos:** pós-graduada em Direito Público pela Universidade Gama Filho e pós-graduanda em Direito Civil e Processual Civil na Faculdade de Direito de Vitória (FDV). Atua em processos administrativos e judiciais envolvendo responsabilidade civil, contratos e direitos das obrigações, além de possuir sólida e longa experiência em licitações e contratos administrativos. É membro da Comissão de Direito Notarial, Registral e Terrenos de Marinha da OAB/ES.

**Julianne Cerchi:** pós-graduada em Direito Marítimo e Portuário pela Unisantos e em Direito do Trabalho e Processo do Trabalho pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV). Possui experiência comprovada de mais de seis anos de atuação em assessoria consultiva

portuária e em assuntos envolvendo o direito da regulação no setor portuário.

**Luiza Vasconcelos:** pós-graduanda em Direito do Trabalho na Faculdade de Direito de Vitória (FDV) e em Direito Digital, Proteção de Dados e *Compliance* Trabalhista na Escola Mineira de Direito (EMD). Possui vasta experiência em assessoria trabalhista empresarial (consultiva e contenciosa).

**Mayara Fardim Antunes Pauli:** possui mais de dez anos de atuação na assessoria consultiva, através da aplicação de técnicas de aferição de conformidade legal, elaboração de pareceres e notas técnicas relacionadas ao direito do trabalho. Formada pela Universidade de Vila Velha, é especialista em Direito do Trabalho e Processual do Trabalho e em Direito Marítimo e Portuário pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV), com sólida e prática experiência em processos judiciais trabalhistas.

**Rafaela Silva Matarangas:** formada em Ciência da Informação e em Direito, possui mais de oito anos de experiência em Direito do Trabalho, assessorando clientes com análises completas e integrativas tanto em consultoria administrativa quanto em processos judiciais. Pós-graduanda em Direito Marítimo e Portuário e Direito do Trabalho. Capacitação em avarias, incidentes da navegação marítima e atividade portuária, e Certificada nas NRs 29/33/35. É membro da Comissão de Direito do Trabalho da OAB/ES.

**Raísa Vargas:** pós-graduada em Direito do Trabalho e Processo do Trabalho pela Damásio Educacional. Possui vasta experiência na advocacia trabalhista (contenciosa, administrativa e em massa), assessorando clientes de diversos setores da economia.

**Saralyne Santos:** graduada em Direito na Multivix em 2021. Possui experiência em assessoria jurídica parlamentar. Pós-graduada em Direito do Trabalho pela Uninter. Pós-graduada em Gestão de Recursos Humanos na Uninter. Certificada em Direito Civil pela Educa. Especialista em Direito do Trabalho com foco empresarial

em gestão de pessoas. Sólida experiência em gestão de equipes e operações de recursos humanos. Possui profundo conhecimento em políticas trabalhistas, recrutamento, treinamento e desenvolvimento.



Reconhecido como um dos principais escritórios de advocacia especializados em direito regulatório, infraestrutura e logística de transportes no Brasil, o Gallotti e Advogados Associados faz história há mais de 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 XI 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

*E-mail:* [advogados@gallotti.adv.br](mailto:advogados@gallotti.adv.br)



O Garbois Melo Advogados é um escritório especializado em direito marítimo e portuário, tributário, contencioso estratégico e arbitragem, contando ainda com uma consultoria especializada em *compliance*.

Nosso principal objetivo é colaborar com nossos clientes na busca pela melhor solução jurídica, sempre considerando seus negócios individuais e com foco na eficiência, praticidade, inteligência e criatividade, sem jamais perder o rigor técnico.

Sediado no Rio de Janeiro, atendemos clientes em todo o território nacional. Nosso compromisso é fornecer soluções jurídicas inteligentes que impulsionem o crescimento dos negócios e transformem realidades.

Contamos com uma equipe de advogados experientes, provenientes de renomados escritórios brasileiros. Priorizamos o atendimento personalizado, direcionando nossa atenção para as necessidades específicas de cada cliente, unindo nossa *expertise* e prática artesanal às teses jurídicas mais atualizadas.

Nossa área de Direito Marítimo e Portuário possui equipe formada por profissionais com vasta experiência no setor, atendendo clientes brasileiros e estrangeiros. Ao longo dos anos, nossa equipe construiu sua reputação atuando em casos de grande repercussão, lidando, especialmente, com atendimento a situações emergenciais e gestão de crise em acidentes como o naufrágio do cruzeiro Costa Concordia, a explosão da plataforma P-36 e do FPSO Cidade de São Mateus, além de outros casos que ganharam destaque nas mídias nacional e internacional.

No rol de clientes da área encontram-se empresas de O&G e seus prestadores de serviço, proprietários de embarcações, afretadores, transportadores, clubes de P&I, seguradoras, agentes marítimos, terminais e operadores portuários, estaleiros, *tradings*, embarcadores, consignatários e proprietários de carga, bancos e instituições financeiras.

A atuação da área de Direito Marítimo e Portuário envolve, entre outros temas, contratos diversos, consultoria em regulação e consultoria geral em direito marítimo, cível, comercial, internacional e público, contencioso cível e administrativo, arbitragens nacionais e estrangeiras, além do atendimento a emergências e gerenciamento de crise.

## CONHEÇA NOSSOS SÓCIOS:

### **Breno Garbois**

Breno Garbois é especializado em Direito Marítimo e possui mais de 20 anos de experiência na área. Com ampla *expertise* em contencioso

marítimo, atua em disputas complexas envolvendo contratos de afretamento, derramamento de óleo, arresto de embarcações, acidentes de navegação, entre outros. Além disso, também presta consultoria e assessoria regulatória para empresas do setor marítimo. Breno Garbois é reconhecido como um dos principais profissionais da área no Brasil pelos guias Chambers and Partners, Legal 500, Who's Who Legal e Leaders League. Autor de diversos artigos acadêmicos e palestrante em eventos nacionais e internacionais sobre Direito Marítimo. Breno é membro do IIDM e da ABDM, onde foi Vice-presidente (2016-2018). Foi Secretário da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/RJ (2013-2015) e da OAB/SP (2016-2018).

### **Flavia Melo**

Flavia Melo tem 25 anos de experiência em Direito Marítimo, tanto em matéria consultiva quanto contenciosa. Atua no atendimento de emergência a incidentes envolvendo carga ou casco, com ou sem poluição, e também em medidas de urgência, investigações e disputas decorrentes, seja por via administrativa, judicial ou arbitral. Além disso, presta consultoria em contratos, seguros e regulação específica da indústria marítima e de *offshore*. Flavia tem sua atuação reconhecida pela Chambers and Partners, Legal 500, Who's Who Legal e Leaders League. É Associada Fundadora da WISTA Brazil, tendo atuado como membro do Comitê Executivo (2016-2020) e Diretora Jurídica (2020-2021). Flavia é palestrante em eventos nacionais e internacionais, e autora de artigos acadêmicos publicados no Brasil e no exterior. Em 2019, foi agraciada com a medalha Amigo da Marinha em reconhecimento ao seu trabalho na área marítima.

### **Clarissa Damiani**

Clarissa Damiani é líder da área de contencioso e arbitragem, é especializada em Direito Processual Civil. Acumula 20 anos de experiência atuando em grandes bancas da advocacia brasileira, representando clientes em processos judiciais e procedimentos arbitrais. Atua em questões contratuais, disputas societárias, imobiliárias e outros temas de direito civil e empresarial. Além disso, oferece assessoria consultiva com ênfase na prevenção e resolução de litígios. Nos últimos anos, seu trabalho tem se concentrado em setores como farmacêutico, saúde, navegação, logística, construção e infraestrutura, especialmente em discussões relacionadas a EPCs e contratos de construção.

### Leonardo Melo

Leonardo Melo é responsável pela equipe tributária, advogado tributarista muito experiente e de notória competência. Em 20 anos de carreira, ele teve sua *expertise* reconhecida tanto pelos clientes quanto pelas revistas especializadas. Nos últimos anos, Leonardo Melo obteve diversas menções de destaque nos repositórios jurídicos nacionais e internacionais, destacando-se os *rankings* da Chambers and Partners e da Análise Advocacia. É membro da Associação Brasileira de Direito Financeiro (ABDF), na qual atuou como Conselheiro (2010-2011) e como Coordenador do Curso de Processo Fiscal ministrado pela entidade. É ainda membro do Grupo de Direito de Tributário (GDT).

GARBOIS ⊕ MELO  
a d v o g a d o s



**HLL & Pieri Advogados possui 35 anos de atuação nacional e desenvolvimento de ações internacionais.**

## **SOBRE O ESCRITÓRIO**

Fundado em 1988 pelo Advogado e Professor Homero Leonardo Lopes e, posteriormente, integrado por Fernando Pieri Leonardo, o HLL & Pieri Advogados é um escritório de advocacia que opera em todo o território nacional, focando o seu trabalho nas áreas de Direito e Comércio Internacional, além de dedicar-se aos Direitos Aduaneiro, Empresarial e Tributário.

Homero e Fernando, sócios nominais da banca, são profissionais jurídicos renomados e com vastas trajetórias profissionais. Homero foi auditor fiscal da Receita Federal do Brasil por 12 anos, tendo fiscalizado operações de importação e exportação das principais empresas de Minas Gerais e realizado mais de 250 auditorias de Comércio Exterior. Já Fernando, que é professor e mestre em Direito Tributário, atuou como conselheiro do Conselho de Políticas e Mercados Internacionais da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG). Fernando participa de importantes associações nacionais e internacionais que se dedicam ao estudo do tema aduaneiro e foi reconhecido pelo guia Análise Advocacia 2022 em duas categorias: como advogado mais admirado pelo Estado de Minas Gerais e na especialidade de Comércio Internacional. Ambos, Fernando e Homero, são fundadores da Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD), da qual Fernando é, hoje, presidente.

Ao longo dos anos, o escritório ampliou sua atuação para áreas correlatas ao Comércio Exterior e à Legislação Aduaneira, que são especialidades do Dr. Homero Leonardo Lopes, visando oferecer soluções jurídicas integradas aos seus clientes, e entre elas estão os Direitos Tributário, Internacional, Empresarial e Civil. O compromisso com a excelência e a busca contínua por inovação levaram a firma a expandir o seu quadro societário, incluindo três novos sócios: os Advogados André Marques Ferreira Pedrosa, Elisângela Oliveira de Rezende e Daniela Lacerda Chaves. Esses profissionais trazem consigo um conjunto admirável de habilidades e experiências, elevando ainda mais a capacidade do escritório de atender às necessidades complexas dos clientes.

A banca mantém uma constante capacitação técnica e atualização dos conhecimentos de seus profissionais, prezando por pilares como atendimento de excelência, foco no objetivo dos clientes e na construção de

relações duradouras e produtivas. Ao longo de 35 anos de atividade profissional, o escritório atendeu centenas de clientes com ética, qualidade técnica e agilidade.

## ÁREAS

A firma atua nas seguintes áreas: Direito Aduaneiro, Auditoria Aduaneira, Negócios Internacionais, Direito Tributário, Direito Empresarial e Cível, e Direito Trabalhista.

## RECONHECIMENTO

A firma foi reconhecida em 2022 pelo anuário Análise Advocacia, maior e mais relevante levantamento realizado sobre o mercado jurídico brasileiro, figurando como escritório mais admirado na especialidade de Comércio Internacional e pelo Estado de Minas Gerais. Além disso, destacou-se também nas edições 2020 e 2021 do Análise Advocacia Regional publicação que tem como objetivo destacar firmas jurídicas que se sobressaem em suas respectivas regiões, enfatizando as características únicas de cada localidade.

## ATUAÇÃO EM ÂMBITOS NACIONAL E INTERNACIONAL

O HLL & Pieri Advogados formou e mantém parcerias com outros escritórios no Brasil e no exterior, garantindo um atendimento eficaz, ágil e seguro às solicitações de seus clientes. A banca possui gestão administrativa especializada e estrutura física compatível com sua atividade, mantendo arquivos e sistemas que permitam apurar informações com agilidade e confiabilidade. É reconhecido pelo mercado como um escritório tradicional, sempre muito atualizado acerca dos temas com os quais trabalha e que fornece atendimentos nacional e internacional. A contratação do HLL & Pieri Advogados é a certeza de se obter alto nível técnico, conhecimento especializado e sempre atualizado, além de prestação personalizada de serviços com foco em resultados concretos para o cliente, empregando 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).
- Especializado em Direito Aduaneiro Europeu pela Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa (UCP), Portugal.

**Informações complementares:**

- Professor de Cursos de Graduação, Extensão e 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.
- Coautor do livro *Território aduaneiro* (volume I).
- Prêmio Advogado mais Admirado no Estado de Minas Gerais e na especialidade de Comércio Internacional pelo guia *Análise Advocacia* de 2022.
- Membro da Junta Diretiva da *International Customs Law Academy* (ICLA).

**André Marques Ferreira Pedrosa**

**Formação:** Bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas).

**Especialização:**

- LL.M. em Direito Corporativo pelo Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (Ibmec/BH).
- Global Business Administration (GBA) pela Conquer Business School.
- Especialista em Direito do Trabalho e Previdência Social pela Universidade Gama Filho (UGF).

**Informações complementares:**

- Ex-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, com 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:**

- Mestra em Direito nas Relações Econômicas e Sociais pela Faculdade de Direito Milton Campos.
- Especializada em Direito Aduaneiro da União Europeia pela Universidade de Valência, 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.

## **AÇÕES SOCIAIS**

O HLL & Pieri Advogados se ocupa com questões que transcendem suas atividades institucionais e profissionais. O escritório atua em prol da sociedade por meio de entidades com as quais contribui, seja financeiramente, por meio de doações, ou com a participação direta de muitos dos seus membros.

A banca apoia o Grupo de Ajuda (GA), entidade que auxilia famílias carentes e pessoas residentes nas ruas de Belo Horizonte/MG, através do oferecimento de seu suporte jurídico à instituição. Além disso, 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.

O 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 do escritório nas caravanas realizadas bimestralmente pela instituição.

## CONTATO E LOCALIZAÇÃO

O HLL & Pieri Advogados fica localizado na Rua Araguari, nº 1541, Santo Agostinho, Belo Horizonte/MG | CEP: 30190-111.

Além da sede em Minas Gerais, também estamos presentes em Brasília, em São Paulo, em Santa Catarina e no Rio de Janeiro.

Telefone: +55 (31) 3292-6655

Site: <https://hll.com.br/>

### Siga-nos nas redes sociais:

LinkedIn: [www.linkedin.com/company/hllepieriadvogados](http://www.linkedin.com/company/hllepieriadvogados)

Instagram: [www.instagram.com/hllepieriadvogados/](http://www.instagram.com/hllepieriadvogados/)

YouTube: <https://www.youtube.com/channel/UCNjpH0peBrXHII-2DIIIqQdQA>

**HLL & PIERI**  
advogados



## **Küster Machado Advogados – Mais de Três Décadas de Excelência Jurídica**

Fundado no ano de 1989 em Curitiba, o Küster Machado Advogados tem desempenhado um papel fundamental no cenário jurídico brasileiro. Inicialmente, focado em direito securitário, bancário e trabalhista, o escritório trilhou uma jornada impressionante e diversificou suas áreas de atuação ao longo dos anos. Hoje, o escritório se orgulha de ter crescido e estendido sua presença para mais sete unidades estrategicamente localizadas em Blumenau, Florianópolis, Londrina, Guarapuava, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

Ao longo dos anos, construiu um portfólio notável de clientes, mantendo parcerias sólidas e duradouras com médias e grandes empresas nacionais e multinacionais. O escritório utiliza tecnologia de ponta, combinada com a *expertise* jurídica de seus profissionais, para gerenciar com eficiência uma base de mais de 30 mil processos, garantindo que os clientes recebam o melhor serviço jurídico possível, tenham gestão de dados personalizada e em tempo real, auxiliando na gestão estratégica e tomada de decisões. A equipe de cerca de 60 advogados e 100 profissionais de apoio é composta, em sua maioria, por pessoas que estão no escritório há mais de 8 anos, demonstrando um compromisso com bem-estar, excelência e uma profunda compreensão das complexidades jurídicas.

Ao longo da trajetória, tem acumulado prêmios e reconhecimentos, sendo honrado, em 2023, com o título de “Escritório Mais Admirado” pela Revista Análise Regional e com o certificado da AB2L de “Escritório 4.0”, destacando o comprometimento com inovação e evolução.

Há mais de 15 anos, o Küster Machado Advogados vem fornecendo serviços excepcionais de consultoria em áreas-chave, como empresarial, societário, tributário e aduaneiro, com foco na estruturação de negócios e investimentos, tanto a nível nacional quanto internacional. Como parte de nossa expansão, foi inaugurada uma filial em Berlim, Alemanha, em 2022. Além disso, o escritório conta com um desk em Pequim, na China, em parceria com o renomado escritório Jin Xi Law Firm.

## **NOSSOS SÓCIOS**

### **Milton Luiz Cleve Küster**

Sócio-Fundador. Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito de Curitiba. Pós-Graduado em Direito Processual Civil na PUC/SP. Foi

Secretário-Geral da OAB/PR e Presidente da Comissão de Informatização do Poder Judiciário da OAB/PR, onde trabalhou na promoção da modernização e Da eficiência do sistema judiciário.

### **Murilo Cleve Machado**

Sócio-Fundador e responsável pela direção estratégica. Graduado em Direito pela Faculdade de Direito da UFPR. Especializado em Processo do Trabalho pela Unesp.

### **Rafaela Polydoro Küster**

Sócia, Diretora Jurídica e de Recursos Humanos. Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito de Curitiba. Especializada em Advocacia 4.0 pelo Instituto New Law, Gestão com Ênfase em Negócios pela Fundação Dom Cabral, Gestão Estratégica de Empresas e Administração Legal para Advogados pela FGV.

### **Milton Luiz Cleve Küster Júnior**

Sócio e Gestor da filial de Blumenau. Graduado em Direito pela Fundação Universidade Regional de Blumenau. MBA em Gestão, Empreendedorismo e *Marketing* pela PUC/RS. Especializado em Gestão com Ênfase em Negócios pela Fundação Dom Cabral e em Direito Empresarial pela FGV.

### **Juliana Goetzke de Almeida**

Gestora da filial de São Paulo e do Departamento de Empresarial Integrado, que engloba as áreas de Societário, Contratos, Propriedade Intelectual, Tributário e Aduaneiro. Graduada pelo Centro Universitário Curitiba. Especializada em Direito Empresarial pela Fiep. MBA em Planejamento e Gestão Tributária pela Universidade Positivo. Mestre em Direito Empresarial Internacional pela Steinbeis Hochschule Berlin. Mestranda em Direito do Comércio Internacional pela USP.

### **Alysson Amorim Yamasaki**

Coordenador das áreas de Tributário e Aduaneiro. Bacharel em Direito pela PUC/PR. Especialização em Direito e Processo Tributário pelo IBET. MBA em Gestão Tributária pela USP. Diretor Jurídico da CCIBJ/PR e do Conselho da ACIL Jovem. Membro do IBDT e da UBAU.

**Küster Machado Advogados**

*Site:* [www.kustermachado.adv.br](http://www.kustermachado.adv.br)

Rua Domingos Nascimento, nº 158, São Francisco,  
Curitiba/PR | CEP 80520-022

*Fone:* +55 41 3303-8000

*E-mail:* [comunicacao@kustermachado.adv.br](mailto:comunicacao@kustermachado.adv.br)

*LinkedIn:* /kuster-machado-advogados

*Instagram:* @kustermachado

*Facebook:* /Küster Machado Advogados

*Youtube:* Küster Machado Advogados

KÜSTER  MACHADO  
ADVOGADOS



Fundado em 2012, o Escritório Manuel & Vitta Sociedade de Advogados tem origem nas sócias Karolina dos Santos Manuel e Mariana Coelho Vitta, com *expertise* em Comércio Exterior.

Com sede na cidade de Santos/SP e localizado em frente a Alfândega do Porto de Santos – o maior Porto da América Latina –, oferta serviços direcionados ao Comércio Exterior, contemplando as áreas do Direito Aduaneiro, Direito Marítimo e Direito Tributário. Ainda, amplo trabalho nos processos e procedimentos administrativos junto à Receita Federal, em especial na importação e exportação de mercadorias.

Possuímos setores com profissionais altamente qualificados para atuação em questões relativas a Direito Aduaneiro, focando em Importação, Exportação e Consultoria. Dessa forma, oferecemos uma gama completa de serviços consultivos e preventivos direcionados a todas as figuras atuantes em operações de comércio exterior: importadores, exportadores, agentes de carga, prestadores de serviço e demais agentes envolvidos na importação e exportação.

Atualmente, nosso foco profissional é que a nossa advocacia seja ética, dinâmica, aberta a novos conhecimentos e crença que os serviços jurídicos devem estar alinhados com os interesses estratégicos e com o contexto socioeconômico de nossos clientes.

A Manuel & Vitta participa ativamente junto a entidades associativas, viabilizando novos contatos e aumentando a visibilidade de nossos clientes, podendo citar a Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Alemanha (AHK).

A equipe conta com um quadro profissional que combina a *expertise* de prática em Comércio Exterior com a dinâmica de novos profissionais, que nos permite a transmissão de conhecimento, com a incorporação das mais atuais práticas jurídicas, resultando em um atendimento singular, sendo a sócia Karolina dos Santos Manuel, atualmente Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB – Santos (Triênio 2022-2024), Membro das Comissões de Direito Tributário, Comércio Exterior, Direito Portuário e Direito Marítimo da OAB – Santos, e associada ao Instituto Brasileiro de Ciências Criminais.

## **Manuel & Vitta Sociedade de Advogados**

Rua Brás Cubas, nº 3, salas 1001/1004, Centro,  
Santos/SP | CEP 11013-161.

Telefone: +55 13 3221-7712

*E-mail:* contato@manuelvitta.adv.br

*Site:* <http://manuelvitta.adv.br/>

Instagram: @manuelvittaadvogados



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, Direito Médico 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, Itajaí/SC | CEP 88301-302  
São Paulo/SP Edifício e-Tower – Rua Funchal, 418 – Vila Olímpia

A paixão pelo direito, unida à criatividade na busca por soluções e a uma incrível dedicação às pesquisas, aos estudos e às análises, torna 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* e 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:* [administrativo@martarelloadvogados.com.br](mailto:administrativo@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 **Meneghini & Meneghini Advogados** é uma sociedade de advogados familiar, constituída nos termos do Estatuto da Advocacia e registrada na Ordem dos Advogados do Brasil – Seccional Rio Grande do Sul, sob o nº 12.928.

O escritório foi fundado em 16 de dezembro de 2022, está sediado na cidade portuária de Rio Grande/RS e é constituído pelos sócios Maxweel Sulívan Durigon Meneghini, advogado inscrito na OAB/RS sob o nº 81.264, e Luís Francisco Meneghini, advogado inscrito na OAB/RS sob o nº 83.689.

O escritório é especializado em demandas do seguimento empresarial portuário, com foco na representação e na defesa dos interesses de Órgãos Gestores de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso (OGMO), de Operadores Portuários, de Agências Marítimas, de Despachantes Aduaneiros e de Importadores e Exportadores de cargas, que atuam em portos brasileiros, com destaque para atuação nos portos de Rio Grande/RS, Porto Alegre/RS e Imbituba/SC.

O escritório conta com a experiência do sócio e advogado Maxweel Sulívan Durigon Meneghini, que por mais de 10 anos prestou serviços para escritórios de advocacia especializados em direito portuário, direito do trabalho portuário, direito coletivo do trabalho portuário, direito marítimo e direito aduaneiro. Além disso, o sócio também possui experiência no contencioso trabalhista e tributário empresarial.

O sócio e advogado Maxweel Sulívan Durigon Meneghini é formado em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande, Pós-Graduado em Direito Tributário pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), Pós-Graduado em Direito Marítimo, com ênfase em Direito Portuário e Aduaneiro pela Maritime Law Academy (MLAW), e, atualmente, é Pós-Graduando em Advocacia Trabalhista pela Escola Brasileiro de Direito (Ebradi).

O escritório também conta com a experiência do sócio e advogado Luís Francisco Meneghini, que é servidor público aposentado, formado em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande e que atua em demandas de natureza administrativa e cível.

Nossos serviços são prestados com dedicação, de forma personalizada, eficaz e com foco em assessorar e orientar nossos clientes, sempre buscando a segurança jurídica, em solucionar litígios e prevenir a geração de passivos em suas atividades empresariais.

O escritório possui uma visão empresarial, com atuação transparente, observando os preceitos éticos da advocacia e de *compliance*, o que permite segurança e assertividade na relação que mantemos com nossos clientes e quando da sua representação administrativa ou judicial.

**Contatos:****Maxweel Sulívan Durigon Meneghini**

Sócio

*E-mail:* maxweel@meneghiniadvogados.adv.br

Celular: +55 (53) 98141-2777

**Luís Francisco Meneghini**

Sócio

*E-mail:* luis@meneghiniadvogados.adv.br

Celular: +55 (53) 99167-2563

**Meneghini & Meneghini Advogados***E-mail:* contato@meneghiniadvogados.adv.brRua Quinze de Novembro, nº 360, Miguel de Castro Moreira,  
Rio Grande/RS, Brasil | CEP 96211-590

Redes sociais:

LinkedIn: [www.linkedin.com/in/meneghini-advogados-riogranders](http://www.linkedin.com/in/meneghini-advogados-riogranders)

Instagram: @meneghiniadv



MENEGHINI  
ADVOGADOS

**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 a 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. Em 2022, o QCA liderou a publicação The Legal 500 Latin America – City Focus Recife.

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 de infraestrutura, incluindo benefícios fiscais, es-

tudos e análises de risco. Da mesma forma, atuação na área de energia, gás natural 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.** Advogada 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, 2011), e *Direito marítimo sistematizado* (Curitiba/PR: Juruá, 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.** Advogado 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, e Tributação do Comércio Exterior. Agraciado com a medalha Amigo da Capitania dos Portos (2022). 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). Pós-Graduando em Regulação do Uso do Mar pela Escola de Guerra Naval no Rio de Janeiro. Secretário da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB/PE. Possui diversos cursos em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, e Tributação do Comércio Exterior.

**Júlia Chaves Gusmão.** Advogada atuante na área de Direito Ambiental, Regulatório, Marítimo e Portuário. Possui qualificação técnica ambiental pelo Instituto Federal do Rio Grande do Norte. Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco. Membro da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB/PE. Possui cursos em Direito Marítimo, Portuário e Ambiental.

**Matheus Lourenço de Almeida.** Advogado atuante na área de Direito Marítimo, Regulatório, Aduaneiro e Ambiental. Bacharel em Direito pela Faculdade Salesiana do Nordeste, em Recife/PE. Possui cursos de especialização em Direito Processual Civil, Direito Público, Aduaneiro e Ambiental. Membro da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB/PE.

### **Queiroz Cavalcanti Advocacia (QCA)**

Advocacia de Performance

Site: <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](http://reisgoncalves.com.br)

Rua Laguna, 242, Centro

Ed. Espaço Empresarial | Sala 302

CEP 88.301-460 | Itajaí - SC

## O escritório de advocacia Esteves Sá agora é Sammarco Advogados.

Juntos, agora formam um time com 100 anos de experiência acumulada.

A partir dessa união, além do Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, terão como foco a esfera Trabalhista, com o *know-how* de uma equipe com mais de 40 profissionais, duas bases em Santos, que abriga o maior porto da América Latina, o escritório atende em todas as capitais, 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.

O Escritório Sammarco Advogados, fundado em 1969 pelo Advogado maritimista Osvaldo Sammarco, é reconhecido e premiado internacionalmente pela sua tradição e excelência nas áreas do Direito relacionadas aos transportes marítimo, aéreo, rodoviário e ferroviário, além de Direito Portuário, Direito Aduaneiro, Contencioso Estratégico, Regulatório, Mediação e Arbitragem.

A especialização da nossa equipe qualifica o atendimento aos nossos clientes, com atuação em questões de natureza ambiental, revisão de contratos, indenizações, acidentes de navegação, inquéritos, recuperação de créditos de serviços logísticos, e suporte jurídico na compra e venda de ativos de infraestrutura e licitações, que estão entre as especialidades da equipe.

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.

O escritório Esteves Sá Advocacia, por sua vez, foi fundado em 1977 e passou por uma expansão há cerca de dez anos. Atua na área consultiva e contenciosa trabalhista e conta com mais de vinte profissionais especializados, que prestam serviços para os setores portuário, ferroviário, logístico e hospitalar.

*Due diligence*, defesa em autos de infração, assessoria em Planos de Participação nos Lucros e Resultados (PLR), negociações sindicais e interpretação das normas de medicina e segurança do trabalho estão entre as especialidades do escritório, assim como a elaboração de pareceres e memorandos técnicos.

Ética, transparência, comprometimento e respeito aos clientes sempre foram os pilares da Sammarco Advogados. E, agora, com a marca Esteves Sá, a tradição e a inovação se unem para garantir soluções em diversas áreas do Direito.

## NOSSOS SÓCIOS:

**Oswaldo 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.

**Marcus Vinicius L. Sammarco** é advogado com mais de 25 anos de experiência, formado pela Universidade Católica de Santos (Unisantos) e Mestre em Direito pela Universidade Metropolitana de Santos (Unimes), com Curso de Pós-Graduação em Arbitragem pela Câmara de Comercio Internacional da 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) e Universidade Santa Cecília (Unisanta). 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.

**Bruna Esteves Sá** é advogada com 23 anos de experiência, atuando exclusivamente na área trabalhista empresarial. Possui especialização em Direito e Processo do Trabalho, mestrado em Direito do Trabalho pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP) e Direito Internacional dos Direitos Humanos pela Universidade Católica de Santos (Unisantos). Membro da Comissão de Direito Portuário da OAB/Santos e Professora convidada do Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Unisantos.

Sede: Alameda Armênio Mendes, nº 66, cj. 2101, Santos/SP,  
Brasil | CEP 11035-260

Telefone: + 55 (13) 3278-1121

Endereço 2: Av. Washington Luis, nº 75, Vila Matias,  
Santos/SP | CEP 11050-201

Telefone: + 55 (13) 3219-1607

Filial: SHN Quadra 1, salas 1425/1426, Brasília/DF,  
Brasil | CEP 70701-010

Telefone: +55 (61) 4040-4781

*E-mail:* sammarco@sammarco.com.br

*Site:* [www.sammarco.com.br](http://www.sammarco.com.br)

*LinkedIn:* <https://www.linkedin.com/company/sammarco-law-office/mycompany/>

*Instagram:* <https://www.instagram.com/sammarcoadvogados/>



O escritório Tussi & Platchek Advogados Associados nasceu em 2010 com a visão e o objetivo de atender os profissionais que atuam no comércio internacional ou cujas operações estejam voltadas ao comércio exterior.

Para tanto, nossos profissionais estão envolvidos, diretamente, nas vidas acadêmicas nacional e internacional, seja participando e apresentando trabalhos nos mais importantes eventos ou coordenando e ministrando cursos de especialização e aprimoramento.

Sempre atentos aos anseios dos nossos clientes, nossa equipe preza por desenvolver soluções específicas para a necessidade de cada caso, de modo a propiciar um resultado eficaz e seguro.

Com um corpo jurídico especializado e atento a todo o desenvolvimento legal das relações condizentes ao comércio internacional, o escritório Tussi & Platchek oferece serviços capazes de atender todos os profissionais envolvidos no comércio exterior, englobando transportadores, exportadores, importadores, *trading companies*, despachantes e demais personagens dos cenários mercantis nacional e internacional.

Entre as nossas áreas de atuação, destacam-se:

- Direito Aduaneiro, estando apto a oferecer serviços de gestão, assessoria e consultoria na área jurídico-aduaneira, no intuito de assegurar a regularidade e correção das transações comerciais realizadas pelos importadores e exportadores, bem como a defesa de seus interesses, apresentando soluções de caráter legal para o desenvolvimento das atividades de comércio exterior, que inclui análise de contratos internacionais, assessoria no pleito de regimes aduaneiros especiais, impugnações na esfera administrativa junto aos órgãos gestores de multa, perdimento de veículo, perdimento de mercadoria, perdimentos de moeda e sanções administrativas, impetração de medidas judiciais, defesa na esfera criminal de crimes derivados das operações de comércio exterior, como contrabando, descaminho e falsidade ideológica, acompanhamento e assessoramento em procedimentos aduaneiros especiais e de revisão aduaneira, pleito para repetição de indébito e restituição de tributos aduaneiros, auditoria aduaneira, entre outros serviços;
- Direito da Energia, atuando juntos aos segmentos de geração, transmissão e distribuição, auxiliando no desenvolvimento de projetos,

financiamentos, questões regulatórias, licenciamento ambiental e M&A para projetos envolvendo centrais geradoras de energia renovável, bem como atendendo operações envolvendo óleo e gás, junto aos segmentos de exploração e produção, gasodutos e oleodutos, gás natural e petroquímica;

- Direito Marítimo, estando em constante sintonia com o Direito Internacional e, primeiramente, com as regras e os costumes de navegação nos mais importantes portos do mundo (*lex marítima*), oferecendo um grande rol de serviços advocatícios relacionados com o transporte de mercadoria e pessoas por via aquaviária capaz de atender armadores, NVOCCs, transitários de carga, exportadores, importadores e todos aqueles que, de alguma forma, dependam dessa importante atividade global.
- Direito Securitário, oferecendo a mais completa assessoria e consultoria, atuando na elaboração de pareceres, análises contratuais, defesa de clientes nas esferas administrativa e contenciosa judicial;
- 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 nº 11.101/2005 e com a Lei nº 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:

Fone: (47) 3046-3333 / [diretoria@tpadvogados.com.br](mailto:diretoria@tpadvogados.com.br)

Há 28 anos, o **Vieira Rezende** é um escritório *full-service*, com profissionais multidisciplinares, que atuam desde privatizações históricas às operações mais recentes, colocando o País entre as maiores economias do mundo e focando no futuro, com projetos pioneiros na área de tecnologia e inovação, envolvendo as equipes de *Venture Capital*, *Compliance* e LGPD.

A prática de Direito Marítimo, liderada pelo sócio Bernardo Mendes Vianna, é formada por profissionais com profundo conhecimento do setor marítimo e de suas múltiplas vertentes, com vasta experiência na assessoria a empresas nacionais e estrangeiras, sejam proprietários de embarcações ou afretadores, empresas de navegação ou de transporte marítimo, prestadores de serviço à indústria *offshore*, instituições financeiras, seguradores, agentes, portos organizados ou terminais portuários.

Representando empresas nacionais e estrangeiras que exploram os setores marítimo, naval e aquaviário, atuamos sob o conceito *one-stop-shop*, com uma equipe verdadeiramente interdisciplinar, assessorando empresas nas mais diversas questões empresariais, tais como: contratos, regulatório, administrativo, tributário, trabalhista, *compliance*, financiamentos, disputas e arbitragens, além de serem especialistas em diversas áreas do Direito, tais como petróleo e gás, ambiental, trabalhista, aduaneiro, societário, imobiliário e financeiro, qualificados para assessorar os grandes *players* da área.

Ao longo do tempo, desenvolvemos uma *expertise* única em questões regulatórias relacionadas ao setor marítimo, lidando com autoridades marítimas, agências reguladoras, órgãos ambientais, entidades de classe e outros órgãos administrativos, entre as quais destacam-se a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Fundo de Marinha Mercante (FMM) e o Ministério da Infraestrutura (Minfra). Além disso, auxiliamos em projetos complexos de construção, financiamento e operação de embarcações, licenciamento ambiental, contratos de afretamento e transporte, importação e exportação de produtos, tratamento tributário ou aduaneiro, regulação, trabalho *offshore*, acidentes marítimos, avarias de carga, seguros, além do contencioso administrativo ou judicial, mediação e arbitragem decorrentes desses assuntos.

A equipe construiu, ao longo dos anos, um extenso *track-record* em disputas – judiciais e de resolução de conflitos – envolvendo transporte marítimo de carga e comércio estrangeiro em geral: armadores, afretadores, transportadores, clubes de *P&I*, seguradoras, agentes marítimos, terminais e operadores portuários, estaleiros, *tradings*, embarcadores e consignatários, e proprietários de carga.

Nossa equipe tem estado à frente dos maiores acidentes marítimos dos últimos 20 anos, envolvendo explosões, encalhes, abalroamentos, colisões, emborcamentos, incêndios, poluição marítima e acidentes pessoais, tendo em seu histórico atuação nos dois mais graves acidentes da indústria *offshore* do Brasil, ambos causados por explosões em unidades marítimas. Por força dessa experiência, igualmente construímos uma *expertise* diferenciada em atendimentos e respostas emergenciais (*emergency response*).

Bernardo Mendes Vianna, sócio e *head* da área, possui experiência nas áreas de Direito Marítimo e Portuário, notadamente na atuação em disputas envolvendo transporte marítimo de carga e comércio estrangeiro em geral. Possui, ainda, longa experiência no âmbito da mediação, bem como no contencioso administrativo e judicial, principalmente perante as Capitânias dos Portos, o Tribunal Marítimo e as Cortes em todo o Brasil.

Bernardo é reconhecido entre os líderes em sua área de atuação no Brasil, pelos guias Chambers Latin America, Chambers Global, Latin Lawyer 250, Análise Advocacia e The Legal 500.

É membro de diversas Câmaras de Comércio, notadamente das Francesa e Norueguesa. Atualmente, está em seu terceiro mandato como Conselheiro na Câmara Francesa, atua como Coordenador da Comissão Jurídica desde 2011, sendo também mediador em disputas comerciais, certificado pelo Centro de Mediação e Arbitragem de Paris (CMAP). Vice-Presidente do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo, Seção Brasileira (IIDM-BR) para o biênio 2016-2017, e Presidente do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo, Seção Brasileira – IIDM-BR para os biênios de 2018-2019 e 2022-2024. Membro da Associação Internacional dos Advogados (IBA), da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e da União Internacional dos Advogados (UIA). Membro da Comissão de Direito Internacional da Ordem dos Advogados do Brasil, Seção Rio de Janeiro (OAB/RJ). Membro do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) para o triênio 2021-2024. Membro efetivo da Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da Ordem dos Advogados do Brasil, Seção São Paulo (OAB/SP).

É bacharel em Direito pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Pós-Graduado em Direito Internacional Público pela AVM Faculdade Integrada e possui, entre outros, curso de Educação Continuada em Direito Marítimo pela Fundação Getulio Vargas (FGV-Rio).

Complementar e crucial para a equipe, Erika Feitosa Chaves é associada sênior com experiência em Direito Civil, Processual Civil, Marítimo, Portuário e Regulatório, além de ser reconhecida entre os líderes em sua área de atuação no Brasil pelo Chambers Brazil e pelo Chambers Global, na categoria *Shipping*. Apresenta forte atuação no contencioso administrativo e judicial, principalmente perante as Capitânicas dos Portos, o Tribunal Marítimo, a Antaq e as Cortes em todo o Brasil, assessorando, ainda, clientes em consultorias preventivas de litígios e estruturação de projetos relacionados às navegações nacional e internacional perante as autoridades competentes.

É associada da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo, Seção Brasileira (IIDM-BR), e da Women's International Shipping and Trading Association (Wista Brazil).

É bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), possui LL.M. em Litigation – Novos Desafios do Contencioso Cível pela Fundação Getulio Vargas (FGV), e possui diversas especializações em alguns temas, como Portos, Contratos Marítimos e *Compliance*.

### **Vieira Rezende Advogados**

Rio de Janeiro: Av. Presidente Wilson, nº 231, 18º andar

Telefone: +55 21 2217-2888

São Paulo: Av. Brigadeiro Faria Lima, nº 3.355, 24º andar

Telefone: +55 11 3704-3999

Brasília: SCN, Quadra 4, Bloco B, Sala 1.232

Telefone: +55 61 3533-7135

Site: <https://www.vieirarezende.com.br/>

E-mail: [vr@vieirarezende.com.br](mailto:vr@vieirarezende.com.br)

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/vieira-rezende-advogados/>

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

**VIEIRAREZENDE**  
**ADVOGADOS**

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)<sup>1</sup>. Por meio desta rede, o Zouain, Rizk, Colodetti & Associados mantém parceria institucional com outros escritórios de advocacia situados em praticamente todos os Estados da Federação (1 por Estado). Essa aliança propicia relacionamentos valiosos por todo o País e gera maior efetividade e celeridade no acompanhamento de processos fora do Estado do Espírito Santo.

Nosso escritório entende que cada cliente é único em suas características de atuação, seus desafios e seus objetivos. Por esse motivo, o Zouain, Rizk, Colodetti & Associados opta por manter um número razoável de processos ativos dentro do escritório, possibilitando à firma atender à expectativa de uma entrega rápida e efetiva de resultados, atendimento personalizado e transparência na prestação de serviços.

Trata-se de opção gerencial que, em nossa experiência, tem resultado na redução do tempo médio de tramitação processual e no aumento na interação com nossos clientes, com maior conhecimento de suas necessidades/objetivos específicos e possibilidade de visitas periódicas às sedes de nossos parceiros.

Especificamente no âmbito do Direito Marítimo e Portuário, o escritório atua há 30 (trinta) anos não só em âmbito contencioso como também consultivo, assessorando clientes e participando ativamente dos debates normativos mais importantes do País nos últimos anos, como na edição das Leis nºs 10.233/2001 (criação da Antaq), 12.815/2013 (Lei dos Portos) e 13.105/2015 (Código de Processo Civil) – já em vigor –, bem como do PL 1.572 (novo Código Comercial). A título de exemplo, a redação atual dos procedimentos marítimos (ratificação de protestos e processos testemunhá-

---

1 Disponível em: <http://www.albrae.com.br/>.

veis de bordo e regulação de avaria grossa) no Código de Processo Civil e o livro de Direito Marítimo do PL 1.572 (novo Código Comercial) contaram com participação direta e ativa de membros de nossa equipe.

Neste contexto, o escritório é atualmente uma referência não só em Direito Marítimo e Portuário, como também em Direito do Trabalho, tendo participado ativamente de todos os acordos e convenções coletivos com sindicatos de trabalhadores portuários e marítimos nos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo há mais de 20 anos

## **SÓCIOS:**

### **Carla Gusman Zouain – OAB/ES 7.582**

Advogada formada pela Ufes;

Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo;

Membro do Instituto Iberoamericano de Direito Marítimo;

Especialista em Direito do Trabalho e Processual do Trabalho pela Universidade Cândido Mendes;

Professora de Direito do Trabalho na Faesa;

Fala inglês.

*E-mail:* carla.zouain@zrc.adv.br.

### **Werner Braun Rizk – OAB/ES 11.018 E OAB/SP 348.308**

Procurador do Estado do Espírito Santo;

Secretário-Geral da Associação Brasileira de Direito Marítimo (biênios 2017/2018 e 2019/2020);

Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo, integrante do grupo de estudos para elaboração de proposta de emenda ao Projeto de Código Comercial (PL 1.572/2011), com a inserção de um livro dedicado ao Direito Marítimo;

Membro do Grupo de Juristas constituído pela Senadora Relatora Soraya Thronicke para estudos e consolidação do texto no Senado Federal do Projeto de Código Comercial (PLS 487/2013), com a inserção de um livro dedicado ao Direito Marítimo;

Membro do Working Group do Comitê Marítimo Internacional para restabelecimento da lex marítima;

Membro do Instituto Iberoamericano de Direito Marítimo;

Membro da Comissão do Conselho Federal da OAB para acompanhamento do Projeto de Código Comercial;

Membro da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SP;

Especialista em Direito Marítimo e Portuário pela Universidade Católica de Santos;

Especialista em Direito Civil e Processual Civil pela Universidade Gama Filho;

Fala inglês.

*E-mail:* werner.rizk@zrc.adv.br.

### **Bárbara Braun Rizk – OAB/ES 13.843**

Advogada formada pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes);

Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo;

Membro do Instituto Iberoamericano de Direito Marítimo;

Especialista em Direito do Trabalho, Processual do Trabalho e Previdenciário pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV);

Fala inglês.

*E-mail:* barbara.rizk@zrc.adv.br.

### **Bruno Colodetti – OAB/ES 11.376**

Advogado formado pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes);

Procurador do Estado do Espírito Santo;

Ex-Procurador Federal com exercício na Procuradoria Federal Especializada do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS/RJ);

Ex-Analista Judiciário da Justiça Federal Seção Judiciária do Espírito Santo;

Membro do Conselho Editorial da Revista Jurídica da Associação dos Procuradores do Estado do Espírito Santo (Apes);

Membro do Conselho Editorial da Revista Jurídica da Procuradoria-Geral do Estado do Espírito Santo (PGE/ES);

Mestre em Direito Processual pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes);

Fala inglês.

*E-mail:* bruno@colodetti.adv.br.

Estamos à disposição caso se façam necessários quaisquer esclarecimentos ou informações adicionais.

Atenciosamente,

Vitória/ES, 13 de outubro de 2022.

**ZOUAIN, RIZK, COLODETTI & ADVOGADOS ASSOCIADOS**



A *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, fiel ao seu compromisso de manter e ampliar a sua base digital, lançou em 2023 uma nova Seção Especial: **Assuntos da IMO, coordenados pelo Estado-Maior da Armada – Marinha do Brasil**, importantíssimo espaço dedicado a temas de interesse da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO). Com a inclusão desse novo espaço, os leitores passam a ter acesso ao trabalho realizado junto à Organização Marítima Internacional para a atualização e o desenvolvimento das regras internacionais que impactam o transporte marítimo.

Mantendo o padrão estabelecido em mais de uma década de trabalho técnico, foram selecionados e publicados temas da maior importância nos Assuntos Especiais de cada edição:

### Edição 72

No Assunto Especial desta edição, retomou-se o estudo sobre a arbitragem marítima em três doutrinas: Godofredo Mendes Vianna e Paulo Henrique Reis de Oliveira discutiram a relevância do costume como fonte do Direito, especialmente do Direito Marítimo, e a adequação da arbitragem como meio de solução de controvérsias para aplicação desse costume, em artigo intitulado “Direito Marítimo e Arbitragem: o Costume Enquanto Fonte do Direito”. No artigo “O Caso ‘Happy Dynamic’: a Não Homologação de Sentença Arbitral Estrangeira no Brasil, Fruto de Controvérsia Relativa a Contrato de Afretamento Marítimo”, os advogados Lucas Leite Marques, e Rafaela Brandão Rocha analisaram a relevância da cláusula compromissória nos contratos marítimos, bem como os desafios enfrentados na execução de sentenças arbitrais na jurisdição do Brasil. “Arbitragem Marítima: Vinculação da Seguradora à Cláusula Compromissória Arbitral”, da lavra de Marcela Kohlbach de Faria, analisou a vinculação da seguradora à convenção de arbitragem da qual não é signatária em razão da sub-rogação operada em face do autor do dano.

### Edição 73

Nesta edição, foi abordado o tema do poder deliberativo dos Conselhos de Autoridade Portuária. No primeiro artigo deste Assunto Especial, Osvaldo Agripino de Castro Junior e Maykon Fagundes Machado trataram da imprescindibilidade do poder

deliberativo do Conselho de Autoridade Portuária como vital para a relação porto-cidade. “Conselho de Autoridade Portuária de Santos – Histórico e Sugestão de Alteração de Decreto”, texto da lavra de Adilson Luiz Gonçalves, apresentou um histórico da formação e atuação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) e propostas de alteração legal das atribuições dos CAPs. No estudo intitulado “Conselhos de Autoridade Portuária – De Volta às Origens?”, Mário Povia retoma a discussão acerca das competências estabelecidas originalmente aos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) quando da edição do primeiro marco regulatório do setor portuário nacional e que foram alteradas pela legislação vigente a partir da edição da Medida Provisória nº 595, de 2012.

#### **Edição 74**

Os contornos jurídicos da liberação de mercadorias foram abordados no Assunto Especial desta edição, no artigo “Liberação de Mercadorias Provenientes do Exterior: Análise dos Requisitos Legais para Concessão de Tutela Provisória”, da lavra de Aylton Bonomo Júnior; e, a seguir, por Bruno Eduardo Budal Lobo contribuiu para o estudo do tema com o seu estudo “TRF4 e o Tema nº 1.042 do STF: Breves Apontamentos”, no qual avaliou a decisão do Tema nº 1.042 do STF, e examinou o acórdão e os votos que o fundamentaram, abordando institutos jurídicos como despacho aduaneiro, arbitramento, distinção de casos e sanção política.

#### **Edição 75**

Esta edição apresentou um debate sobre a Resolução MEPC.377 (80), da Organização Marítima Internacional, e as suas estratégias para a redução da emissão de gases de efeito estufa. No artigo “Navegação e Sustentabilidade: Desafios e Perspectivas após a MEPC 80”, Camila Mendes Vianna Cardoso, Natalie Vergari, Luna Nóvoa Gomes Jaeger e Paulo Henrique Reis de Oliveira avaliaram as medidas adotadas na 80ª Reunião do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Organização Marítima Internacional voltadas à redução da emissão dos gases do efeito estufa provenientes de embarcações, e também analisam

os elementos da Estratégia de 2023 de redução da emissão dos gases do efeito estufa, buscando identificar os principais desafios e perspectivas. A “Resolução MEPC.377 (80) da IMO: Avanços e Desafios na Redução da Emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE)”, estudo da lavra de Werner Braun Rizk e Leivan Felipe da Silva Carvalho, trouxe uma análise sobre as estratégias, os instrumentos, a natureza jurídica e a viabilidade socioambiental da Resolução MEPC.377 (80). Já, no artigo intitulado “A Revisão da Estratégia de Redução de Emissão de Gases de Efeito Estufa da IMO, Desdobramentos e Oportunidades para o Brasil”, Francielle Carvalho destacou o potencial brasileiro de exercer um protagonismo na produção de combustíveis alternativos.

### **Edição 76**

Neste Assunto Especial, fez-se um debate sobre o Tema 1.046 do STF e as Negociações Coletivas no Trabalho Portuário. No primeiro artigo deste Assunto Especial, Maxweel Sulívan Durigon Meneghini tratou no artigo intitulado “As Normas Coletivas do Trabalho Portuário Avulso e o Tema 1.046 do STF”, da negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários, e o impacto do julgamento do Tema 1.046 pelo Supremo Tribunal Federal. “Negociação Coletiva e os Direitos Trabalhistas no Setor Portuário Brasileiro: um Estudo das Implicações Jurídicas do Tema 1.046 Julgado pelo STF”, texto da lavra de Flávia Fardim Antunes Bringhamti, analisou as implicações do Tema 1.046 do Supremo Tribunal Federal (STF), no contexto das negociações coletivas no trabalho portuário brasileiro, e como a interpretação do mínimo existencial para os trabalhadores ainda gera divergências jurisprudenciais devido à natureza indisponível de certos direitos, e como a falta de uniformidade nas interpretações judiciais cria insegurança jurídica, afetando as relações laborais e desencorajando investimentos no setor portuário.

### **Edição 77**

“Dúvida Razoável na Valoração Aduaneira” foi tema de estudo nesta edição, cuja primeira doutrina, “Determinação do Valor Aduaneiro: Análise das Circunstâncias da Venda com Base nos

Documentos de Preços de Transferência”, foi subscrita por Kelly Cristina Silva Morgero; a seguir, Pablo Sebastián Borgna, apresentou seu estudo “La Interpretación de la Carga de la Prueba del Valor de Importación Entre Empresas Vinculadas”, no qual analisa o valor das importações entre empresas vinculadas. Encerrou a doutrina do Assunto Especial Renata Reis Ribeiro Amarante Bardella, que subscreveu o artigo “O *Standard* Probatório ‘Além da Dúvida Razoável’ (BARD) Pode Ser Aplicado às Fiscalizações de Valoração Aduaneira?”, no qual defende que a adoção de *standards* probatórios pode trazer maior credibilidade às necessárias e legítimas fiscalizações, sem afrontar elementos relevantes ao Estado Democrático de Direito.

Dentro do formato preestabelecido de liberdade de tema para a doutrina da Parte Geral e da Seção Especial, publicamos 27 artigos sobre matérias importantíssimas e variadas, tais como a análise relativa aos impactos da Reforma Tributária nos setores aduaneiro, marítimo e portuário; a sustentabilidade no setor marítimo; o trabalho portuário nos terminais de contêineres do Brasil; quanto à praticagem e o seu impacto no agronegócio; as infrações aduaneiras no protocolo ao ATEC; os novos paradigmas do caso fortuito e de força maior nos contratos de transporte marítimo; o aproveitamento do PIS e da Cofins nos setores portuário e de transporte e logística, entre outros.

Com o lançamento da Seção Especial: **Assuntos da IMO, coordenados pelo Estado-Maior da Armada – Marinha do Brasil**, a *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* publicou uma sequência de artigos que trataram do histórico, da estrutura e dos principais temas em discussão na Organização Marítima Internacional, de como se dá a participação brasileira quanto a regras de procedimento e planejamento estratégico, e questões relativas ao Sistema Portuário Nacional.

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 foi renovada e entrou em seu terceiro ano, agora com a produção dos Anais do XI Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB, ocorrido nos dias 4, 5 e 6 de outubro de 2023, na cidade de Curitiba, no Estado do Paraná.

Mais uma vez o Dr. José Alberto Simonetti, Presidente da OAB Nacional, prefaciou a obra, o que reforça a importância dada pelo Conselho Federal da OAB ao conteúdo aqui compilado.

Continuamos navegando rumo a 2024, como um espaço aberto à colaboração de todos que desejam ver seus trabalhos publicados em uma Revista tradicional e de qualidade reconhecida.

Por fim, apresentamos o Índice Geral 2023 da *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, [www.estudosmaritimos.com.br/indicesgerais/](http://www.estudosmaritimos.com.br/indicesgerais/) em que você, leitor, poderá encontrar uma lista das doutrinas publicadas e da jurisprudência selecionada, que compõe um acervo de mais de 5.400 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



**Índice Geral 2023**

**Revista**  
Direito Aduaneiro,  
Marítimo e Portuário

**Anais do XI Congresso Nacional das Comissões de  
Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB**

**Realizado em 04, 05 e 06 de outubro de 2023  
em Curitiba – PR**

**APOIADORES MASTER 2023**

