

# Revista

## Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

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

# Revista

## Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Ano XII — Nº 69 — Jul-Ago 2022

### REPOSITÓRIO AUTORIZADO DE JURISPRUDÊNCIA

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

### EDITORIAL IEM — INSTITUTO DE ESTUDOS MARÍTIMOS

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

**DIRETOR:** Dr. André Benevides de Carvalho

### SELDRAS COMUNICAÇÕES

**DIRETORA:** Selma Martins Hernandez

### CONSELHO EDITORIAL

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

### COMITÊ TÉCNICO

Alexandre Moreira Lopes, Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra,  
Cláudio Augusto Gonçalves Pereira, Fernando Pieri Leonardo, Ingrid Zanella,  
José Carlos Higa de Freitas, Kelly Gerbiany Martarello, Laércio Cruz Uliana Júnior,  
Lucas Leite Marques, Marcel Nicolau Stivaletti, Marcelo de Lucena Sammarco,  
Solon Sehn, Tainara Bento Ferreira da Paixão, Werner Braun Rizk

### COLABORADORES DESTA EDIÇÃO

Amanda Costa Magno Lins, Ana Clara Mendonça do Nascimento, Camila Mendes Vianna Cardoso,  
Francisco Christovão, Isabele Bonzoumet C. Salles, Nilton Gomes de Mattos Neto,  
Paulo Henrique Reis de Oliveira, Rafael Bispo de Filippis, Raziel Hain Calvet de Magalhães,  
Renata Cristina Vasconcelos Pacheco, Thatiane Campello Moitreil Tarouquela

## 2011 © INSTITUTO DE ESTUDOS MARÍTIMOS

---

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

Publicação bimestral de doutrina, jurisprudência, legislação e outros assuntos aduaneiros, marítimos e portuários.

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

As opiniões emitidas nos artigos assinados são de total responsabilidade de seus autores.

Os acórdãos selecionados para esta Revista correspondem, na íntegra, às cópias obtidas nas secretarias dos respectivos tribunais.

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, n. 69, (jul./ago. 2022) : 250 p. ; 23 cm.

Bimestral  
ISSN 2236-5338

1. Direito aduaneiro. 2. Direito marítimo. 3. Direito portuário.  
CDU 347.79  
CDD 342.29

---

Bibliotecária responsável: Nádya 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>



A sexagésima nona edição da *Revista IEM Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* traz em seu Assunto Especial conteúdo inédito sobre a Convenção de Atenas e o transporte de passageiros.

No primeiro artigo desse Assunto Especial, Camila Mendes Vianna Cardoso, Sócia do KINCAID Mendes Vianna Advogados, Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro do Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB), Presidente da Comissão de Relações Bilaterais Brasil-China da OAB/RJ, Vice-Presidente de Direito Marítimo e Portuário do CBMA, Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo e da Comissão de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro da OAB/RJ, e Paulo Henrique Reis de Oliveira, Advogado no KINCAID Mendes Vianna Advogados, Coordenador Editorial do Boletim da Sociedade Brasileira de Direito Internacional, Mestrando em Direito Internacional e Comparado pela USP, Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo, apresentam estudo intitulado “Direito Marítimo Uniforme e o Transporte Internacional de Passageiros: a Convenção de Atenas e as Novas Perspectivas”, com uma análise da Convenção de Atenas como um eixo norteador das reflexões acerca da uniformidade ou da uniformização nesse ramo do Direito, apontando para outros instrumentos jurídicos que podem auxiliar na consolidação da segurança jurídica a nível internacional. “A Convenção de Atenas e o Ordenamento Jurídico Brasileiro” é o tema abordado por Isabele Bonzoumet C. Salles, Advogada Graduada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Pós-Graduada em Direito Marítimo e Portuário pela Maritime Law Academy (MLaw), Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo, Membro Efetivo da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/RJ, cujo artigo versa sobre o sistema de responsabilização civil por ela imposto, considerando direitos e obrigações dos passageiros e transportadores à luz da jurisprudência brasileira, do Código Civil e do Código de Direito do Consumidor. Compõe ainda o Assunto Especial o Parecer ABDM nº 001/2022 – Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas Relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por Via Marítima.

Na Parte Geral, Raziel Hain Calvet de Magalhães, Mestre em Direito Ambiental pela Universidade Católica de Santos (Unisantos), Especialista em Direito Corporativo e *Compliance* pela Escola Paulista de Direito (EPD) e em Direito Público pela Universidade Cândido Mendes, Professora universitária, Advogada inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil e de Portugal, em seu artigo “A Responsabilidade Civil Objetiva da Agência Marítima e do Armador por Dano Ambiental: Estudo de Caso”, analisa as duas ações civis públicas propostas em razão do vazamento de dez mil litros de óleo combustível na água do estuário de Santos. O dano teria sido causado pela colisão de um navio com a “pedra de Teffé”, que danificou o casco da embarcação. A seguir, Francisco Christovão, Advogado, Especialista em Direito da Aduana e Comércio Exterior Brasileiro, trata da “Da Cumulação de Penas Suportada pelo Importador Ostensivo na Prática da Interposição Fraudulenta de Terceiro na Importação”, em artigo que se presta a identificar se a cumulação de penas ao importador ostensivo é regular. “Discussões sobre a Contratação de Trabalhador

Portuário sem Intermediação do OGMO” é o assunto escolhido por Nilton Gomes de Mattos Neto, Graduado em Direito pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), Mestre em Direito (LL.M.) pela King’s College London; Rafael Bispo de Filippis, Graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ), Mestre em Direito (LL.M.) pela King’s College London, Especialização em Direito Público Norte-Americano pela American University, Especialização em Direito do Trabalho Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), Especialização em Arbitragem pela Fundação Getúlio Vargas (FGV); Amanda Costa Magno Lins, Graduada em Direito na Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro (FGV), Pós-Graduada em Direito e Processo do Trabalho no Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (IBMEC); Thatiane Campello Moitrel Tarouquela, Graduada em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ), Mestre em Direito (LL.M.) pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), MBA Gestão Estratégica de Negócios pela Universidade Federal Fluminense (UFF), Especialista em Processo do Trabalho pela Universidade Cândido Mendes; e Ana Clara Mendonça do Nascimento, Graduada em Direito pela Universidade Federal Fluminense (UFF), Pós-Graduada em Direito Processual Civil pela Universidade Cândido Mendes, Especialista em Direito Marítimo e Portuário pelo IMAPOR, no artigo em que analisam a evolução do entendimento jurisprudencial trabalhista, em especial do Tribunal Superior do Trabalho (TST), em relação à contratação de trabalhadores portuários, uma vez que a Lei dos Portos não é clara em estabelecer se os trabalhadores portuários devem ser exclusivamente contratados por intermédio do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO).

A jurisprudência, que compõe a Parte Geral, apresenta o repositório do Tribunal Marítimo e dos Tribunais Regionais Federais sobre os temas atuais julgados por essas Cortes, além do ementário comentado e transcrições editoriais.

Na Seção Especial “Com a Palavra, o Procurador”, Renata Cristina Vasconcelos Pacheco, Advogada da União, Especialista em Direito Público pela UnB, analisa em seu artigo “As Assimetrias Regulatórias do Setor Portuário: Arrendamentos Portuários e Terminais de Uso Privado” o marco regulatório do setor portuário instituído pela Lei nº 12.815, de 2013, identificando as assimetrias regulatórias instituídas com relação aos arrendamentos portuários e os terminais de uso privado e os respectivos fundamentos.

Completa a edição o Informativo do Tribunal Marítimo sobre o *Workshop* de Direito Marítimo do Tribunal Marítimo: BR do Mar e os 40 Anos da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar.

Aproveite esse interessantíssimo conteúdo e tenha uma ótima leitura!

**Dr. André Benevides de Carvalho**

Diretor do Instituto de Estudos Marítimos

<b>Normas Editoriais para Envio de Artigos .....</b>	<b>13</b>
--	-----------

## **Assunto Especial**

### **CONVENÇÃO DE ATENAS**

#### **DOCTRINAS**

1. Direito Marítimo Uniforme e o Transporte Internacional de Passageiros: a Convenção de Atenas e as Novas Perspectivas  
Camila Mendes Vianna Cardoso e Paulo Henrique Reis de Oliveira ..... 15
2. A Convenção de Atenas e o Ordenamento Jurídico Brasileiro  
Isabele Bonzoumet C. Salles..... 30

#### **PARECER**

1. Parecer ABDM nº 001/2022 ..... 42

## **Parte Geral**

#### **DOCTRINAS**

1. A Responsabilidade Civil Objetiva da Agência Marítima e do Armador por Dano Ambiental: Estudo de Caso  
Raziel Hain Calvet de Magalhães ..... 51
2. Da Cumulação de Penas Suportada pelo Importador Ostensivo na Prática da Interposição Fraudulenta de Terceiro na Importação  
Francisco Christovão ..... 71
3. Discussões sobre a Contratação de Trabalhador Portuário sem Intermediação do OGMO  
Nilton Gomes de Mattos Neto, Rafael Bispo de Filippis, Amanda Costa Magno Lins, Thatiane Campello Moitrel Tarouquela e Ana Clara Mendonça do Nascimento..... 95

#### **JURISPRUDÊNCIA JUDICIAL**

##### **ACÓRDÃOS NA ÍNTEGRA**

1. Tribunal Marítimo ..... 108
2. Tribunal Regional Federal da 1ª Região..... 114
3. Tribunal Regional Federal da 2ª Região..... 132
4. Tribunal Regional Federal da 3ª Região..... 153
5. Tribunal Regional Federal da 4ª Região..... 160
6. Tribunal Regional Federal da 5ª Região..... 165

EMENTÁRIO

1. Ementário de Jurisprudência..... 172

**Seção Especial**

**COM A PALAVRA, O PROCURADOR**

1. As Assimetrias Regulatórias do Setor Portuário: Arrendamentos  
Portuários e Terminais de Uso Privado  
Renata Cristina Vasconcelos Pacheco ..... 225

**Informativo do Tribunal Marítimo**

1. *Workshop* de Direito Marítimo do Tribunal Marítimo  
BR do Mar e os 40 Anos da Convenção das Nações Unidas Sobre  
o Direito do Mar ..... 244

**Índice Alfabético e Remissivo** ..... 246

## Normas Editoriais para Envio de Artigos

1. Os artigos para publicação na Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário deverão ser técnico-científicos e focados em uma das áreas temáticas.
2. Será dada preferência para artigos inéditos, os quais serão submetidos à apreciação do Conselho Editorial responsável pela Revista, que recomendará ou não as suas publicações.
3. A priorização da publicação dos artigos enviados decorrerá de juízo de oportunidade da Revista, sendo reservado a ela o direito de aceitar ou vetar qualquer trabalho recebido e, também, o de propor eventuais alterações, desde que aprovadas pelo autor.
4. O autor, ao submeter o seu artigo, concorda, desde já, com a sua publicação na Revista para a qual foi enviado ou em outros produtos editoriais do IEM, desde que com o devido crédito de autoria, fazendo jus o autor a um exemplar da edição da Revista em que o artigo foi publicado, a título de direitos autorais patrimoniais, sem outra remuneração ou contraprestação em dinheiro ou produtos.
5. As opiniões emitidas pelo autor em seu artigo são de sua exclusiva responsabilidade.
6. À Editora reserva-se o direito de publicar os artigos enviados em outros produtos jurídicos do Instituto.
7. À Editora reserva-se o direito de proceder às revisões gramaticais e à adequação dos artigos às normas disciplinadas pela ABNT, caso seja necessário.
8. O artigo deverá conter além de TÍTULO, NOME DO AUTOR e TITULAÇÃO DO AUTOR, um “RESUMO” informativo de até 250 palavras, que apresente concisamente os pontos relevantes do texto, as finalidades, os aspectos abordados e as conclusões.
9. Após o “RESUMO”, deverá constar uma relação de “PALAVRAS-CHAVE” (palavras ou expressões que retratem as ideias centrais do texto), que facilitem a posterior pesquisa ao conteúdo. As palavras-chave são separadas entre si por ponto e vírgula, e finalizadas por ponto.
10. Terão preferência de publicação os artigos acrescidos de “ABSTRACT” e “KEYWORDS”.
11. Todos os artigos deverão ser enviados com “SUMÁRIO” numerado no formato “arábico”. A Editora reserva-se ao direito de inserir SUMÁRIO nos artigos enviados sem este item.
12. Os artigos encaminhados à Revista deverão ser produzidos na versão do aplicativo Word, utilizando-se a fonte Arial, corpo 12, com títulos e subtítulos em caixa alta e alinhados à esquerda, em negrito. Os artigos deverão ter entre 7 e 20 laudas. A primeira lauda deve conter o título do artigo, o nome completo do autor e os respectivos créditos.
13. As citações bibliográficas deverão ser indicadas com a numeração ao final de cada citação, em ordem de notas de rodapé. Essas citações bibliográficas deverão seguir as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).
14. As referências bibliográficas deverão ser apresentadas no final do texto, organizadas em ordem alfabética e alinhadas à esquerda, obedecendo às normas da ABNT.
15. Observadas as regras anteriores, havendo interesse no envio de textos com comentários à jurisprudência, o número de páginas será no máximo de 8 (oito).
16. Os trabalhos devem ser encaminhados para o endereço eletrônico [contato@estudosmaritimos.com.br](mailto:contato@estudosmaritimos.com.br). Juntamente com o artigo, o autor deverá preencher os formulários constantes dos seguintes endereços: <https://www.estudosmaritimos.com.br/cadastro-de-autores/> <https://www.estudosmaritimos.com.br/autorizacao-de-publicacao/>.
17. Quaisquer dúvidas a respeito das normas para publicação deverão ser dirimidas pelo e-mail [contato@estudosmaritimos.com.br](mailto:contato@estudosmaritimos.com.br), ou site <https://www.estudosmaritimos.com.br>



## Direito Marítimo Uniforme e o Transporte Internacional de Passageiros: a Convenção de Atenas e as Novas Perspectivas

### **CAMILA MENDES VIANNA CARDOSO**

Sócia do KINCAID | Mendes Vianna Advogados, Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro do Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB), Presidente da Comissão de Relações Bilaterais Brasil-China da OAB/RJ, Vice-Presidente de Direito Marítimo e Portuário do CBMA, Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo e da Comissão de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro da OAB/RJ.

### **PAULO HENRIQUE REIS DE OLIVEIRA**

Advogado no KINCAID | Mendes Vianna Advogados, Coordenador Editorial do Boletim da Sociedade Brasileira de Direito Internacional, Mestrando em Direito Internacional e Comparado pela USP, Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo.

**RESUMO:** A uniformidade do Direito Marítimo é um objetivo que acompanha a evolução da disciplina. Do costume às normas elaboradas por processos específicos, o desenvolvimento do Direito Marítimo sempre se deu com vistas a um direito uniforme, compatível com o trânsito internacional de mercadorias e pessoas. Todavia, passados séculos, a uniformidade continua a ser um desafio não resolvido. Dentre os diversos aspectos do Direito Marítimo, destacam-se, neste trabalho, os relativos ao transporte marítimo de passageiros, adotando a análise da Convenção de Atenas como um eixo norteador das reflexões acerca da uniformidade ou uniformização nesse ramo do Direito, apontando para outros instrumentos jurídicos que podem auxiliar na consolidação da segurança jurídica a nível internacional.

**PALAVRAS-CHAVE:** Transporte de passageiros; Direito Marítimo; IMO.

**ABSTRACT:** The uniformity of Maritime Law is an objective that accompanies the evolution of the discipline. From custom to rules developed by specific processes, the development of Maritime Law has always been aimed at a uniform law, compatible with the international transit of goods and passengers. However, centuries later, uniformity remains an unresolved challenge. Among the various aspects of Maritime Law, those related carriage of passengers stand out in this work, adopting the analysis of the Athens Convention as a guiding axis for reflections on uniformity in this field of law, pointing to other legal instruments that can help to consolidate legal certainty at international level.

**KEYWORDS:** Carriage of passengers; Maritime Law; IMO.

**SUMÁRIO:** 1 Introdução; 2 Direito Marítimo uniforme; 3 O Regime da Convenção de Atenas; 4 A Convenção de Atenas e o Direito brasileiro; 5 Conclusão – Perspectivas para uniformidade no transporte marítimo de passageiros.

## 1 INTRODUÇÃO

Na atualidade, usualmente observamos o desenvolvimento da navegação mais pela ótica da circulação de mercadorias do que pela perspectiva da circulação de pessoas. Isso, sem dúvidas, reflete a pouca expressividade do transporte internacional de pessoas por vias marítimas se comparado com o realizado pelos aviões.

Todavia, essa comparação não justificaria ignorar, inclusive do ponto de vista jurídico, o transporte marítimo de pessoas. Tanto internacionalmente quanto nacionalmente, o transporte marítimo ainda é o principal e fundamental meio para pessoas que se locomovem em distâncias cujo uso de aeronaves não se justifica, ou até mesmo inexistem investimentos para tanto.

Não se pode olvidar dos Estados arquipelágicos, conforme definição da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, para os quais o transporte marítimo de pessoas é essencial.

Desse modo, se, numa comparação direta com o transporte aéreo, o transporte marítimo não é tão volumoso quanto já fora, do ponto de vista da salvaguarda da vida humana e da segurança da navegação, é um fenômeno recorrente, essencial e que merece uma regulamentação adequada.

Inclusive, a proeminência do transporte aéreo leva a um descaso de governos com o transporte marítimo de passageiros, tanto a nível nacional como internacional, sendo que balsas, catraias e outras embarcações menores recorrentemente são verificadas em estado inadequado de manutenção, o que amplia a importância da regulamentação por meio da sociedade internacional.

Nesse contexto, para compreensão tanto dessa regulamentação como do desenvolvimento de uma uniformidade, ou a busca disso, no Direito Marítimo é necessário fazer uma breve reconstituição histórica.

Embora as primeiras evidências diretas da navegação humana datem do período mesolítico, aproximadamente entre 13.000 a.C. e 9.000 a.C., evidências indiretas permitem reconhecer que houve navegação ao menos desde 40.000 a.C.<sup>1</sup>, período no qual o transporte era majoritariamente de movimentação de pessoas.

A navegação começa a ter maiores implicações jurídicas com o aumento do tamanho das embarcações e com o despontar do comércio marí-

---

1 McGRAIL, S. *Boats of the World from the stone age to medieval times*. Oxford University Press, 2001.

## A Convenção de Atenas e o Ordenamento Jurídico Brasileiro

### ISABELE BONZOMET C. SALLES

Advogada Graduada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Pós-Graduada em Direito Marítimo e Portuário pela Maritime Law Academy (MLaw), Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo, Membro Efetivo da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/RJ.

**RESUMO:** O presente artigo versa sobre a Convenção de Atenas e seu Protocolo de 2002, em especial sobre o sistema de responsabilização civil por ela imposto, considerando direitos e obrigações dos passageiros e transportadores à luz da jurisprudência brasileira, do Código Civil e do Código de Direito do Consumidor.

**PALAVRAS-CHAVE:** Convenção de Atenas; Protocolo de 2002; responsabilidade civil; Código de Defesa do Consumidor; Código Civil.

**ABSTRACT:** This article is about the Athens Convention and its 2002 Protocol, specially regarding the liabilities system stated by it, considering rights and obligations of passengers and carries under the light of Brazilian court decisions, Civil Code and the Consumer Defense Code.

**KEYWORDS:** Athens Convention; 2002 Protocol; tort liability; Consumer Protection Code; Civil Code.

**SUMÁRIO:** Introdução; I – Definições; II – Âmbito de aplicação e jurisdição competente; III – O regime de responsabilidades estabelecido; IV – Compatibilidade da Convenção de Atenas com o ordenamento jurídico brasileiro; IV.1 Responsabilidade civil do transportador de acordo com o Código do Consumidor e com o Código Civil; IV.2 O Recurso Extraordinário com Repercussão Geral (RE 636331/RJ); Conclusão; Referências.

### INTRODUÇÃO

A Convenção sobre Transporte de Passageiros e Bagagem por Mar foi adotada em Atenas em 13 de dezembro de 1974 e entrou em vigor em 23 de abril de 2014. Entre os seus signatários, encontram-se Argentina, China, Grécia, Espanha, Bélgica e Reino Unido. O texto, proveniente de discussões realizadas em terrenos da Organização Marítima Internacional (IMO), compôs esforço global no sentido de oferecer aos passageiros transportados por mar alguma proteção mínima, em detrimento da liberdade contratual então dominante.

A ruptura da uniformidade legislativa marítima, a qual se processou a partir do século XVII, consolidou-se com a promulgação do Código do Comércio da França, de 1808, que, tratando do direito marítimo no Livro II, alcançou larga repercussão na Europa Ocidental e na América Latina (VALLADÃO, Haroldo. *Direito internacional privado*. São Paulo: Freitas Bastos, 1968). Nas décadas que se seguiram, contudo, intensificou-se uma busca por um ordenamento internacional mais justo e equitativo a qual culminou na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

O conteúdo produzido para a Convenção de Antenas, por sua vez, foi o resultado da harmonização e consolidação de duas Convenções adotadas previamente, em 1961 e 1967, respectivamente. Seu texto tem como principal escopo o estabelecimento de um regime de responsabilidade por danos sofridos por passageiros transportados por mar em embarcações em movimento, além da instituição de seguros obrigatórios a serem aderidos.

Na sequência, com o objetivo de tornar a Convenção mais atraente em termos de ratificação, adotou-se, em Londres, o Protocolo de 2002, o qual alterou os textos no tocante à responsabilidade civil da transportadora, compensação por morte e lesões corporais, assim como o regime de seguros oferecidos. Dentre essas mudanças, encontra-se a introdução de um novo procedimento para a alteração dos limites de responsabilidade.

Enquanto, no texto de 1974, os limites só poderiam ser aumentados pela adoção de emendas à Convenção as quais exigem a aceitação de um número específico de Estados para a sua entrada em vigor, com o Protocolo de 2002 admitiu-se a aceitação tácita para a ampliação dos limites de responsabilidade por meio da distribuição de uma proposta de alteração entre os Estados Membros da IMO e todos os Estados Partes e, então, posterior discussão no Comitê Jurídico da IMO<sup>1</sup>.

Nota-se, contudo, que o Brasil não ratificou essa Convenção ou, tampouco, é signatário dela, sendo, até o presente momento, o Código Civil de 2002 e o Código de Defesa do Consumidor os principais pilares para a regulamentação do transporte marítimo, sendo a relação entre passageiro e transportador caracterizada e entendida como uma relação de consumo.

Diante desses cenários, discorre-se, nesta breve análise, sobre os principais aspectos tratados na Convenção, em especial aos limites de responsa-

---

1 Disponível em: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-\(PAL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-(PAL).aspx).

## A Responsabilidade Civil Objetiva da Agência Marítima e do Armador por Dano Ambiental: Estudo de Caso

### RAZIEL HAIN CALVET DE MAGALHÃES

Mestre em Direito Ambiental pela Universidade Católica de Santos (Unisantos), Especialista em Direito Corporativo e *Compliance* pela Escola Paulista de Direito (EPD) e em Direito Público pela Universidade Cândido Mendes, Professora universitária, Advogada inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil e de Portugal.

**RESUMO:** O objetivo do presente artigo é analisar as duas ações civis públicas propostas em razão do vazamento de dez mil litros de óleo combustível na água do estuário de Santos. O dano teria sido causado pela colisão de um navio com a “pedra de Teffé”, que danificou o casco da embarcação. Será analisado o entendimento adotado nas sentenças quanto à responsabilidade civil objetiva da agência marítima e do armador por danos causados ao meio ambiente, bem como em recentes julgados do Tribunal Regional Federal da 3ª Região e do Superior Tribunal de Justiça. A análise crítica das decisões judiciais, bem como do art. 14, § 1º, da Lei nº 6.938/1981, são de grande importância para o estudo da evolução do entendimento dos Tribunais acerca da responsabilidade civil objetiva em face dos danos causados ao meio ambiente, especialmente se o sistema legal brasileiro adota a teoria do risco integral ou a teoria do risco da atividade. Entre as conclusões alcançadas, ainda há divergência entre os autores quanto à teoria que o art. 14, § 1º, da Lei nº 6.938/1981 teria consagrado quando tratou da responsabilidade civil objetiva por danos ambientais. Apesar disso, o recente posicionamento dos tribunais objeto de estudo quanto à responsabilidade civil objetiva da agência marítima e do armador por danos causados ao meio ambiente é no sentido de que têm adotado a teoria da responsabilidade civil objetiva do risco integral e da atribuição de responsabilidade ao agente marítimo – desde que assinado o termo de responsabilidade.

**PALAVRAS-CHAVE:** responsabilidade civil objetiva; risco integral; agência marítima; armador; Lei nº 6.938/1981; Tribunal Regional Federal da 3ª Região; Superior Tribunal de Justiça.

**ABSTRACT:** The objective of this article is to analyze the two public civil suits proposed due to the leakage of ten thousand liters of fuel oil in the water of the Santos estuary. The damage would have been caused by the collision of a ship with the “Teffé stone”, which damaged the vessel’s hull. The understanding adopted in the judgments regarding the objective civil liability of the maritime agency and the shipowner for damages caused to the environment will be analyzed, as well as in recent judgments of the Federal Court of Appeal for the 3rd Region and of the Superior Court of Justice. The critical analysis of court decisions, as well as the article 14, § 1º of Law 6.938/81 are of great importance for the study of the evolution of the Courts regarding objective civil liability for environmental damages, especially whether the Brazilian legal system adopts the full risk theory or the activity risk theory. Among the conclusions, there is still divergence among the authors regarding the theory that the article 14, § 1º of Law 6.938/81 would have enshrined when dealing with objective civil liability for environmental damage. Despite this, the recent positioning of the Courts regarding the objective civil liability of the maritime agency and the shipowner for damages caused to the

environment is that they have adopted the theory of objective civil liability of full risk and the maritime agency can be held liable if they signed the statement of responsibility.

**KEYWORDS:** Objective civil liability; full risk; maritime agency; shipowner; Law 6.938/81; Federal Court of Appeal for the 3rd Region; Superior Court of Justice.

**SUMÁRIO:** Introdução; 1 O evento danoso; 2 Da responsabilidade da agência marítima por danos causados ao meio ambiente pelo navio; 2.1 A Ação Civil Pública nº 2.582/1989: 4ª Vara Cível da Comarca de Santos; 2.2 O entendimento do Tribunal Regional Federal da 3ª Região e do Superior Tribunal de Justiça sobre o tema; 3 Da responsabilidade do armador por danos causados ao meio ambiente pelo navio; 3.1 A Ação Civil Pública nº 1.546/1990: 5ª Vara Cível da Comarca de Santos; 3.2 O entendimento do Tribunal Regional Federal da 3ª Região e do Superior Tribunal de Justiça sobre o tema; 4 A responsabilidade civil objetiva por danos causados ao meio ambiente; Considerações finais; Referências.

## INTRODUÇÃO

O presente artigo tem por objetivo a análise das duas ações civis públicas ajuizadas pelo Ministério Público do Estado de São Paulo em razão do vazamento de óleo ocorrido em 28 de junho de 1989, no estuário do porto de Santos. Ao zarpar do porto, o navio N/M Audax colidiu com uma pedra submersa, conhecida como “pedra de Tefé”, situada fora do canal de navegação, causando um dano de cento e vinte metros de extensão no casco e o derramamento de dez mil litros de óleo combustível na água do estuário.

O vazamento de óleo trouxe prejuízo expressivo e de difícil recomposição à fauna e à flora, de modo que o Ministério Público, pelos promotores da Equipe Regional de Proteção ao Meio Ambiente da Baixada Santista, ajuizou uma ação civil pública em face do agente marítimo. O juiz de primeira instância reconheceu a ilegitimidade do agente marítimo para figurar no polo passivo, extinguindo o processo sem resolução de mérito, especialmente pelo fundamento da ilegitimidade de parte. O Ministério Público, então, não recorreu da decisão e propôs nova ação civil pública, dessa vez em face dos armadores.

Será analisado o fundamento jurídico utilizado para a extinção da primeira ação civil pública ajuizada, bem como o entendimento atual do Tribunal Regional Federal da 3ª Região e do Superior Tribunal de Justiça sobre a responsabilidade do agente marítimo por danos causados ao meio ambiente pelo navio que representa ante o termo de responsabilidade que é assinado para o exercício do mandato de operações comerciais.

# Da Cumulação de Penas Suportada pelo Importador Ostensivo na Prática da Interposição Fraudulenta de Terceiro na Importação

## *Regarding the Accumulation of Penalties Suffered by the Ostensible Importer in Fraudulent Third Party Interposition on Imports*

**FRANCISCO CHRISTOVÃO**

Advogado, Especialista em Direito da Aduana e Comércio Exterior Brasileiro.

**RESUMO:** A prática da interposição fraudulenta de terceiro em operações de importação tem como pena principal o perdimento da mercadoria importada – pena que é atribuída ao importador oculto, pois o impacto negativo da pena lhe atinge. No entanto, na ausência de mercadoria a ser declarada perdida, pela sua transformação ou venda, a pena de perdimento será substituída por multa equivalente ao valor aduaneiro das mercadorias importadas. Acontece que, diferente do que ocorre na pena principal, na pena substitutiva, o importador ostensivo (que realiza a importação em nome próprio) responde em solidariedade pela multa com o importador oculto. No entanto, o importador ostensivo já responde por pena específica pela prática de agir como “presta-nomes”, com pena mais branda. Dessa forma, o importador ostensivo cumula duas sanções oriundas da mesma prática que agiu como “presta-nomes”. Sendo assim, o artigo se presta a identificar se essa cumulação de penas ao importador ostensivo é regular. O método utilizado é o dedutivo, com base em pesquisa bibliográfica, legislativa e jurisprudencial. Como resultado, forte nos princípios de resolução de conflitos para aplicação de pena e em princípios penais constitucionais, constatou-se que, por existir uma pena específica que visa punir o ato de agir como “presta-nomes”, o importador ostensivo responde somente por essa sanção. A cumulação de penas fere princípios basilares do direito penal e, de maneira desarrazoada, pune o infrator.

**PALAVRAS-CHAVES:** Interposição fraudulenta de terceiro; importação; cumulação de penas; sanção; regularidade.

**ABSTRACT:** The practice of fraudulent third party interposition in imports operations has as main penalty the loss of the imported goods imposed against the ostensible importer. However, in the absense of goods due to transformation or selling, such penalty might be replaced by a fine amounting to the price of the dutiable imported goods. In such situations, the ostensible importer is a joint debtor along with the undisclosed importer. Furthermore, a specific penalty, however mild, is applied to the ostensible importer for the practice of claiming to be the real importer when this is not the truth. Therefore, the ostensible importer is penalized with two different sanctions. Thus, this paper tried to identify if such accumulation of penalties by the ostensible importer is regular.

**KEYWORDS:** Fraudulent third party; imports; penalties accumulation; sanction; regularity.

**SUMÁRIO:** 1 Considerações iniciais: da interposição fraudulenta; 2 Das sanções à interposição fraudulenta na importação; 2.1 Da pena de perdimento; 2.2 Da pena substitutiva como multa equivalente

ao valor aduaneiro da mercadoria importada por pessoa interposta; 2.3 Da multa de 10% da operação para a pessoa jurídica que cedeu o nome a terceiro na operação de comércio exterior; 3 Da controversa cumulação das penas ao importador ostensivo com a ausência da carga a ser declarada perdida; 3.1 Do posicionamento do CARF; 3.2 Do posicionamento dos Tribunais Regionais Federais (TRFs); 3.3 Do posicionamento do Superior Tribunal de Justiça; 4 Da correta aplicação das sanções à interposição fraudulenta de terceiro; Conclusão; Referências.

## 1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS: DA INTERPOSIÇÃO FRAUDULENTE

A interposição fraudulenta é o fenômeno que ocorre nas operações de comércio exterior, quando, na cadeia de importação ou exportação, há a interposição de um terceiro. Essa interposição ocorre por meio da ocultação do terceiro, em verdadeira simulação que esconde, oculta, o destinatário de determinada mercadoria, ou sujeito na cadeia de operação.

Nas palavras de Solon Sehn<sup>1</sup>:

A interposição de pessoas nada mais é do que uma simulação subjetiva, que é marcado pela presença de um testa de ferro – denominado de presta-nome, homem de palha ou, em linguagem mais atual, laranja – que adquire, extingue ou modifica direitos para um terceiro oculto. Logo, toda ocultação do real importador ou exportador mediante simulação será sempre uma simulação subjetiva. Essa, por sua vez, também pode ser denominada simulação por interposição de pessoas, interposição fictícia de pessoas, ou, simplesmente, interposição fraudulenta de terceiros.

O impedimento à interposição fraudulenta foi acrescido ao ordenamento jurídico pelo Decreto-Lei nº 1.455/1976, em seu art. 23, V, com redação da Lei nº 10.637/2002.

É interesse do Brasil ter o controle das operações comerciais e financeiras, o que faz por meio da Secretária da Receita Federal, atuando por meio da Receita Federal do Brasil (RFB) e pelo Banco Central do Brasil (BC), como prática de defesa comercial e financeira, nos termos do art. 1º da Portaria MF nº 350, de 16 de outubro de 2002.

É importante preconizar que essa atuação tem por objetivo a defesa do mercado nacional, para que não haja a prática de preços desvirtuados da realidade, lesando o comércio e a indústria local, que atuam à luz da legislação aduaneira e tributária, e, do mesmo modo, trazendo danos ao Erário público.

---

1 SEHN, S. *Regulamento Aduaneiro: infrações e penalidades*. São Paulo: Aduaneiras, 2019. p. 107-108.



## Discussões sobre a Contratação de Trabalhador Portuário sem Intermediação do OGMO

### **NILTON GOMES DE MATTOS NETO**

Graduado em Direito pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), Mestre em Direito (LL.M.) pela King's College London.

### **RAFAEL BISPO DE FILIPPIS**

Graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ), Mestre em Direito (LL.M.) pela King's College London, Especialização em Direito Público Norte-Americano pela American University, Especialização em Direito do Trabalho Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), Especialização em Arbitragem pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

### **AMANDA COSTA MAGNO LINS**

Graduada em Direito na Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro (FGV), Pós-Graduada em Direito e Processo do Trabalho no Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (IBMEC).

### **THATIANE CAMPELLO MOITREL TAROUQUELA**

Graduada em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ), Mestre em Direito (LL.M.) pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), MBA Gestão Estratégica de Negócios pela Universidade Federal Fluminense (UFF), Especialista em Processo do Trabalho pela Universidade Cândido Mendes.

### **ANA CLARA MENDONÇA DO NASCIMENTO**

Graduada em Direito pela Universidade Federal Fluminense (UFF), Pós-Graduada em Direito Processual Civil pela Universidade Cândido Mendes, Especialista em Direito Marítimo e Portuário pelo IMAPOR.

**RESUMO:** O presente artigo busca analisar a evolução do entendimento jurisprudencial trabalhista, em especial do Tribunal Superior do Trabalho (TST), em relação à contratação de trabalhadores portuários, uma vez que a Lei dos Portos não é clara em estabelecer se os trabalhadores portuários devem ser exclusivamente contratados por intermédio do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO).

**PALAVRAS-CHAVE:** Trabalhador portuário; OGMO; TST; Lei dos Portos.

**ABSTRACT:** This article aims to analyze relevant modifications of case law of the Brazilian Labor Courts, especially decisions rendered by the Superior Labor Court (TST) regarding the hiring of port workers, since the Ports Law does not establish if port workers should be exclusively hired through the Labor Management Agency (*Órgão de Gestão de Mão de Obra* – OGMO).

**KEYWORDS:** Port worker; OGMO; TST; Ports Law.

SUMÁRIO: 1 Introdução e objetivo; 2 Aspectos legais; 3 Evolução do posicionamento jurisprudencial; 4 Decisões relevantes da Seção Especializada em Dissídios Coletivos do Tribunal Superior do Trabalho e seus contornos jurídicos; 4 Responsabilidade trabalhista perante os trabalhadores portuários; 5 Riscos trabalhistas e prescrição; Conclusão; Referências.

## INTRODUÇÃO E OBJETIVO

O sistema portuário brasileiro, um dos seguimentos mais antigos e tradicionais da economia, traduz-se como parte essencial do comércio exterior do Brasil e movimenta parte significativa do PIB nacional. Esse papel de destaque na economia brasileira decorre dos diversos portos organizados, instalações portuárias, terminais de uso privado, dentre outros, que se localizam, principalmente, na costa marítima, mas também no interior do País, devido às extensas bacias hidrográficas.

Somente em 2020, ano de retração econômica global em decorrência da pandemia da Covid-19, o setor portuário brasileiro movimentou cerca de 1,153 bilhão de toneladas, o que representa um crescimento de 4,2% na comparação com 2019, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Além disso, em 2021, com o retorno gradual das atividades, após a diminuição dos casos de Covid-19, o setor portuário permaneceu na mesma crescente, uma vez que dados também divulgados pela Antaq afirmam que houve aumento de 4,8% nas toneladas movimentadas em relação ao ano de 2020. A agência divulgou que espera que o setor portuário movimente cerca de 1,4 bilhões de toneladas até 2026.

Nesse contexto, o presente artigo busca tratar sobre o atual cenário de discussões sobre a possibilidade ou não de contratação de trabalhadores portuários avulsos desvinculados do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO). A análise perpassa pela evolução legislativa da Lei dos Portos, bem como pelo entendimento da jurisprudência trabalhista sobre a matéria.

Por fim, o artigo abordará os novos contornos sobre o tema trazidos à tona com as decisões proferidas pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST), por meio da Seção de Dissídios Coletivos (SDC), em outubro de 2021, estabelecendo que a contratação de trabalhadores nos portos deve ser feita exclusivamente por intermédio do OGMO, onde existir, e não pelos sindicatos.

As recentes decisões do TST que serão abordadas nessa oportunidade são um importante marco na jurisprudência envolvendo o setor portuário.

## As Assimetrias Regulatórias do Setor Portuário: Arrendamentos Portuários e Terminais de Uso Privado

### *The Regulatory Asymmetries of the Port Sector: Port Leases and Terminals for Private Use*

**RENATA CRISTINA VASCONCELOS PACHECO**

Advogada da União, Especialista em Direito Público pela UnB.

**RESUMO:** O presente artigo busca analisar o marco regulatório do setor portuário instituído pela Lei nº 12.815, de 2013, identificando as assimetrias regulatórias instituídas com relação aos arrendamentos portuários e os terminais de uso privado e os respectivos fundamentos. Para tanto, serão apresentados os conceitos de arrendamento portuário, de terminais de uso privado (TUPs) e de assimetria regulatória, bem como a pertinência da instituição de assimetria regulatória para o setor. Posteriormente, serão identificadas as principais distinções na regulação das atividades dos arrendamentos portuários e dos TUPs, os instrumentos de formalização da outorga de exploração dos serviços, os reflexos nas disposições contratuais e a questão do monopólio do OGMO na contratação de trabalhadores para os arrendamentos portuários.

**PALAVRAS-CHAVE:** Regulação; direito portuário; assimetria regulatória; regimes jurídicos distintos; Lei nº 12.815/2013; arrendamentos portuários; terminais de uso privado.

**ABSTRACT:** This article seeks to analyze the regulatory framework of the port sector established by Law No. 12,815 of 2013, identifying the regulatory asymmetries instituted with respect to port leases and terminals of private use and their respective foundations. To do so, the concepts of port leasing, terminals for private use (TUPs) and regulatory asymmetry will be presented, as well as the relevance of the institution of regulatory asymmetry for the sector. Subsequently, the main distinctions in the regulation of port leasing and TUP activities will be identified, as well as the formalization instruments for granting the operation of services, the consequences in the contractual provisions and the issue of the OGMO monopoly in hiring workers for port leasing.

**KEYWORDS:** Regulation; regulatory asymmetry; different legal regimes; Law nº 12.815/2013; port leases; terminalz for private use.

**SUMÁRIO:** Introdução; 1 Noções preliminares; 2 A importância dos portos para o desenvolvimento do País e a evolução da legislação portuária; 3 A exploração indireta dos serviços portuários: concessão, autorização e instrumentos de formalização; 4 Características das áreas em que se localizam os arrendamentos portuários e os terminais de uso privado; 5 Os reflexos das assimetrias regulatórias nas disposições contratuais; 6 A forma de contratação dos trabalhadores portuários nos TUPs e nos arrendamentos portuários; Conclusão; Referências.

PROC/%2520/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0/%2520?uuiid=cfcbbab00-0fe9-11eb-acc3-5bf78550160f. Acesso em: 25 jun. 2021.

CARVALHO, J. E. de. A natureza jurídica da autorização para exploração da infraestrutura portuária. In: PEREIRA, C.; SCHWIND, R. W. (coord.). *Direito portuário brasileiro*. 3. ed. Belo Horizonte: Fórum, p. 539-551, 2020.

CORDEIRO, G. S. Desafios jurídicos os investimentos da iniciativa privada em terminais de uso privado. In: FREITAS, R. V. de. *A nova regulação da infraestrutura e da mineração: portos, aeroportos, ferrovias e rodovias*. Belo Horizonte: Fórum, 2015.

FIGUEIROA, C. C.; CARVALHO, A. C. A Nova Lei de Portos e a valorização da concorrência nos serviços públicos. In: PEREIRA, C.; SCHWIND, R. W. (coord.). *Direito portuário brasileiro*. 3. ed. Belo Horizonte: Fórum, p. 245-257, 2020.

FREITAS, R. V. de; RIBEIRO, L. C. Regime jurídico do convênio de delegação da infraestrutura portuária: monopólio natural e compartilhamento de infraestrutura. *Revista Brasileira de Direito Público – RBDP*, Belo Horizonte, a. 14, n. 54, p. 9-34, jul./set. 2016.

GARCIA, F. A.; FREITAS, R. V. de. Portos brasileiros e a nova assimetria regulatória: os títulos habilitantes para a exploração da infraestrutura portuária. *Revista de Direito Público da Economia – RDPE*, Belo Horizonte, a. 12, n. 47, p. 85-124, jul./set. 2014.

JUSTEN FILHO, M. *Teoria geral das concessões de serviços públicos*. São Paulo: Dialética, 2003.

MARQUES NETO, F. A.; ZAGO, M. F. Limites das assimetrias regulatórias e contratuais: o caso dos aeroportos. *Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, v. 277, n. 1, p. 175-201, jan/abr. 2018.

MOREIRA, E. B. A nova Lei dos Portos e os regimes de exploração dos portos brasileiros. In: FREITAS, R. V. de. *A nova regulação da infraestrutura e da mineração: portos, aeroportos, ferrovias e rodovias*. Belo Horizonte: Fórum, 2015.

MOREIRA, E. B.; CAGGIANO, H. C. Regulação e delimitação de regimes jurídicos – Caso “Portos Públicos e Privados”: Acórdãos nºs 402/2013 e 989/2017, TCU. In: MARQUES NETO, F. de A.; MOREIRA, E. B.; GUERRA, S. (coord.). *Dinâmica da regulação: estudo de casos da jurisprudência brasileira*. Belo Horizonte: Fórum, 2019.

SADDY, André. Possibilidade de extinção da concessão de serviço público justificada na recuperação judicial de sociedade empresária: o caso do setor elétrico. *Revista de Informação Legislativa*, a. 50, n. 198, abr./jun. 2013. Disponível em: [https://www12.senado.leg.br/rii/edicoes/50/198/rii\\_v50\\_n198\\_p33.pdf](https://www12.senado.leg.br/rii/edicoes/50/198/rii_v50_n198_p33.pdf). Acesso em: 20 jun. 2021.

## Workshop de Direito Marítimo do Tribunal Marítimo

### BR do Mar e os 40 Anos da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar

“Regulamentação da BR do Mar: Expectativas para a Indústria Marítima Brasileira” e “Os 40 Anos da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM)”. Com esses temas o Tribunal Marítimo (TM) realizou, no dia 25 de maio, o XII Workshop de Direito Marítimo. O evento ocorreu de forma híbrida – nas dependências do Centro Empresarial Internacional Rio – RB1 – e por videoconferência, transmitido ao vivo pelo canal do Tribunal Marítimo no YouTube. Estiveram presentes autoridades militares, além de advogados maritimistas e integrantes da Comunidade Marítima.



Juiz-Presidente do TM discursa no *Workshop* no Centro Empresarial Internacional Rio – RB1

O Diretor-Geral de Navegação, Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, realizou a abertura do Workshop, quando destacou que “o futuro do Brasil está no mar”, em referência à importância do modal marítimo nas esferas econômica, ambiental e de soberania do País. Em seguida, o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ),

Clique [aqui](#) e saiba mais detalhes sobre  
todas as edições da Revista



**Este conteúdo é de acesso exclusivo para assinantes**

[www.estudosmaritimos.com.br](http://www.estudosmaritimos.com.br)