

Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Edição nº 92 – Maio-Jun/2026

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

Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

ANO XVI — Nº 92 — MAIO-JUN 2026

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-2021/30696
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
Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo – Termo de Cooperação nº 000.058/2026/CV

EDITORIAL IEM — INSTITUTO DE ESTUDOS MARÍTIMOS

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

DIRETOR: Dr. André Benevides de Carvalho

SELDRA'S 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, Osvaldo Agripino de Castro Júnior,
VA Ralph Dias da Silveira Costa, Wilson Pereira de Lima Filho

COMITÊ TÉCNICO

Alexandre Moreira Lopes, Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Lopes,
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

COLABORADORES DESTA EDIÇÃO

Beatris Rosas Cleto, Gabriel Augusto de Souza Oliveira, Isabella Grimaldi Ferreira Lombardi,
Jones Alexandre Barros Soares, Maxweel Sulívan Durigon Meneghini, Mayra de Souza Borges,
VA Ralph Dias da Silveira Costa, Verônica Estrella Holzmeister, Vinicius Oliveira do Carmo

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: 3.000 exemplares

Revisão e Diagramação: Dois Pontos Editoração

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

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. – v. 1, n. 1 (mar./abr. 2011)– . – São Paulo : Instituto de Estudos Marítimos, 2011– .
v. 16, n. 92, maio/jun. 2026 : 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: 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

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



A nonagésima segunda edição da *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* traz, em seu Assunto Especial, análises inéditas sobre o impacto dos conflitos internacionais na navegação. Registre-se, ainda, que, em 10 de junho de 2026, foi publicado no Diário Eletrônico da Justiça do Estado de São Paulo o Despacho do Excelentíssimo Senhor Presidente do Egrégio Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, homologando a assinatura do Termo de Cooperação nº 000.058/2026/CV, firmado entre o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo e o Instituto de Estudos Marítimos.

Com isso, a *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* passou a figurar como repositório autorizado de jurisprudência do referido Tribunal e passará a selecionar para publicação na íntegra em sua Parte Geral acórdão desta colenda Corte.

No primeiro artigo deste Assunto Especial, intitulado “Crise e Incerteza Mundial: o Mundo do Interregno – Reflexos para a Navegação e Alertas para o Brasil”, Jones Alexandre Barros Soares, Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante Brasileira, Mestre em Gestão de Serviços pelo Instituto Universitário de Lisboa, Pós-Graduado em Regulação do Uso do Mar pela Escola de Guerra Naval, MBA em Gestão Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas, Diretor de Transporte Marítimo da Transpetro, analisa os impactos da atual transformação da ordem internacional sobre a navegação marítima e sobre os interesses estratégicos do Brasil. A seguir, Verônica Estrella Holzmeister, Mestre em Direito Processual Civil pela Pontifícia Universidade Católica (PUC-SP), Professora da Graduação e da Pós-Graduação em Direito Processual Civil da PUC-Rio, Advogada; Isabella Grimaldi Ferreira Lombardi, Mestre em Política do Oriente Médio pela Universidade de Edimburgo, Advogada pela FGV Direito de São Paulo; e Beatris Rosas Cleto, Mestranda em Engenharia Naval pela Universidade de São Paulo (USP), Advogada, Cientista Política, apresentam o estudo “O Bloqueio Invisível: Seguros, Contratos e Poder no Fechamento do Estreito de Ormuz”, no qual sustentam que o fechamento do Estreito de Ormuz em março de 2026 não foi produto exclusivo de ação estatal iraniana: foi desencadeado, de forma operacionalmente determinante, pelo cancelamento coordenado de cobertura de *war risks* pelos principais clubes de P&I do *International Group*. Esse fenômeno, o bloqueio jurídico-contratual de rota marítima internacional por ação de atores privados do mercado de seguros, é o objeto central deste artigo, que o examina a partir de duas perspectivas complementares: o direito contratual marítimo e a Economia Política Internacional.

Na doutrina de direito portuário da Parte Geral, Maxweel Sulívan Durigon Meneghini, Bacharel em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande, Pós-Graduado em Direito Tributário pela Fundação Getúlio Vargas, Pós-Graduado em Direito Marítimo e Portuário pela Maritime Law Academy, Membro da Comissão Especial de Direito Internacional, Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB Rio Grande, Membro da Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário da OAB Rio Grande do Sul, Advogado e Sócio do escritório Meneghini Advogados, trata da “Reforma Tributária e Setor Portuário: Análise Crítica dos Impactos do IBS, da CBS e do Imposto Seletivo sobre os Custos Operacionais de Operadores Portuários e Órgãos de Gestão de Mão de Obra”, em artigo que examina, sob perspectiva crítica e setorialmente específica, as transformações impostas pela Emenda Constitucional nº 132/2023 e pela Lei Complementar nº 214/2025 ao sistema de tributação sobre o consumo no Brasil, com foco nos efeitos concretos que o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Seletivo (IS) projetam sobre a estrutura de custos

dos Operadores Portuários (OPs) e dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (OGMOs) nos portos públicos organizados. Ainda na área do direito portuário, Mayra de Souza Borges, Advogada associada da Advocacia Ruy de Mello Miller, Mestre em Direito do Trabalho e Seguridade Social pela Universidade de São Paulo (USP), e Gabriel Augusto de Souza Oliveira, Advogado associado da Advocacia Ruy de Mello Miller. Internacionalista pela Universidade Federal do ABC (UFABC), Pós-Graduando em Direito da Infraestrutura, Governança e Regulação pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas), examinam os impactos da Lei nº 15.177/2025 na governança corporativa com perspectiva de gênero, conferindo especial enfoque às autoridades portuárias brasileiras em artigo intitulado “Governança com Perspectiva de Gênero: a Lei nº 15.177/2025 e Seus Reflexos no Setor Portuário”. Já no campo do direito marítimo, “*Seaworthiness e Cargoworthiness* e o Dever de Navegabilidade no Brasil” é o tema abordado por Vinicius Oliveira do CARMO, Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis (UNINOVE), Graduando em Direito (FD-USP), Economista na Câmara de Comércio Exterior do Governo Federal do Brasil, em artigo que apresenta *seaworthiness* e *cargoworthiness* como garantias contratuais implícitas essenciais ao afretamento e ao transporte marítimo no Brasil, devendo ser aferidas *ex ante*, como expressão do dever de diligência do armador antes da partida. A jurisprudência, que compõe a Parte Geral, apresenta o repositório do Tribunal Marítimo, dos Tribunais Regionais Federais, do Tribunal Superior do Trabalho e do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, sobre os temas atuais julgados por estas Cortes, além do ementário comentado e das transcrições editoriais.

Completa esta edição o Informativo do Tribunal Marítimo sobre a visita da comitiva do Comitê Marítimo Internacional (CMI) e da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e, artigo do Vice-Almirante (RM1) Ralph Dias da Silveira Costa, Formado na Escola Naval, realizou os Cursos de Estado-Maior para Oficiais Superiores e Curso de Política e Estratégia Marítimas na Escola de Guerra Naval, MBA em Gestão de Negócios e Gestão Internacional da COPPE – UFRJ, “A Evolução do Tribunal Marítimo: Modernização Processual e o Duplo Grau de Jurisdição”, no qual o autor examina a modernização estrutural do Tribunal Marítimo motivada pela implementação da Resolução nº 65/2024 e a atualização de seu Regimento Interno Processual (RIPTM). A principal inovação apresentada é a criação de duas Turmas de Julgamento, iniciativa que visa acelerar a análise de processos e garantir o duplo grau de jurisdição no âmbito administrativo. O texto destaca que essas mudanças alinham o órgão às normas internacionais de direitos humanos, especificamente ao Pacto de São José da Costa Rica, assegurando o direito ao recurso. Dessa forma, a instituição busca fortalecer a segurança jurídica no setor de navegação ao harmonizar seus ritos processuais com o Código de Processo Civil brasileiro. Ao final, ressalta-se que tal evolução transforma o Tribunal Marítimo em uma Corte mais eficiente e transparente, atendendo às exigências contemporâneas da sociedade e do sistema jurídico nacional.

Aproveite este interessantíssimo conteúdo e tenha uma ótima leitura!

Dr. André Benevides de Carvalho

Diretor do Instituto de Estudos Marítimos

Normas Editoriais para Envio de Artigos	15
--	-----------

Assunto Especial

DOCTRINAS

O IMPACTO DOS CONFLITOS INTERNACIONAIS NA NAVEGAÇÃO

1. Crise e Incerteza Mundial: o Mundo do Interregno – Reflexos para a Navegação e Alertas para o Brasil
Jones Alexandre Barros Soares..... 17
2. O Bloqueio Invisível: Seguros, Contratos e Poder no Fechamento do Estreito de Ormuz
Verônica Estrella Holzmeister, Isabella Grimaldi Ferreira Lombardi e Beatris Rosas Cleto 34

Parte Geral

DOCTRINAS

1. Reforma Tributária e Setor Portuário: Análise Crítica dos Impactos do IBS, da CBS e do Imposto Seletivo sobre os Custos Operacionais de Operadores Portuários e Órgãos de Gestão de Mão de Obra
Maxweel Sulívan Durigon Meneghini 56
2. Governança com Perspectiva de Gênero: a Lei nº 15.177/2025 e Seus Reflexos no Setor Portuário
Mayra de Souza Borges e Gabriel Augusto de Souza Oliveira 72
3. *Seaworthiness* e *Cargoworthiness* e o Dever de Navegabilidade no Brasil
Vinicius Oliveira do Carmo 86

JURISPRUDÊNCIA JUDICIAL

ACÓRDÃO NA ÍNTEGRA

1. Tribunal Marítimo 99
2. Tribunal Regional Federal da 1ª Região..... 104
3. Tribunal Regional Federal da 2ª Região..... 109
4. Tribunal Regional Federal da 3ª Região..... 114
5. Tribunal Regional Federal da 4ª Região..... 125

6. Tribunal Regional Federal da 5ª Região.....	131
7. Tribunal Superior do Trabalho	137
8. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo	152

EMENTÁRIO

1. Ementário.....	159
-------------------	-----

Seção Especial

INFORMATIVO TRIBUNAL MARÍTIMO

1. Visita do Comitê Marítimo Internacional (CMI) e da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM).....	239
---	-----

COM A PALAVRA, O PRESIDENTE

1. A Evolução do Tribunal Marítimo: Modernização Processual e o Duplo Grau de Jurisdição VA Ralph Dias da Silveira Costa.....	240
--	-----

Índice Alfabético e Remissivo.....	246
---	------------

1. Os artigos para publicação nas Revistas SÍNTESE deverão ser técnico-científicos e focados em sua área temática.
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 da SÍNTESE, 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 da Síntese.
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 preferencialmente para os endereços eletrônicos conselho.editorial@iob.com.br. Juntamente com o artigo, o autor deverá preencher os formulários constantes dos seguintes endereços: www.sintese.com/cadastro-deautores e www.sintese.com/cadastrodeautores/autorizacao.
17. Quaisquer dúvidas a respeito das normas para publicação deverão ser dirimidas pelo e-mail conselho.editorial@iob.com.br.

O Impacto dos Conflitos Internacionais na Navegação

Crise e Incerteza Mundial: o Mundo do Interregno — Reflexos para a Navegação e Alertas para o Brasil

World Crisis and Uncertainty: the Interregnum World — Impacts on Shipping and Warnings for Brazil

JONES ALEXANDRE BARROS SOARES

Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante Brasileira, Mestre em Gestão de Serviços pelo Instituto Universitário de Lisboa, Pós-Graduado em Regulação do Uso do Mar pela Escola de Guerra Naval, MBA em Gestão Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas, Executivo do Setor de Transporte Marítimo e Energia.

RESUMO: O artigo analisa os impactos da atual transformação da ordem internacional sobre a navegação marítima e sobre os interesses estratégicos do Brasil. Utiliza-se como marco teórico o conceito de interregno, desenvolvido por Zygmunt Bauman a partir da reflexão para interpretar a instabilidade política, econômica e geopolítica que caracteriza o século XXI. Examinam-se os reflexos desse ambiente sobre o transporte marítimo internacional, com atenção à Guerra da Ucrânia, às tensões no Oriente Médio, à vulnerabilidade dos estreitos estratégicos e às transformações dos mercados energéticos globais. A partir das contribuições de Geoffrey Till, Colin S. Gray e Christian Bueger, discute-se o ressurgimento do poder marítimo, da segurança marítima e das infraestruturas críticas marítimas como elementos da resiliência nacional. Por fim, avaliam-se os desafios brasileiros decorrentes da limitada capacidade relativa de sua marinha mercante e de sua indústria naval, destacando-se a logística energética e a frota petroleira nacional como componentes relevantes da soberania e da segurança energética.

PALAVRAS-CHAVE: Interregno; poder marítimo; segurança marítima; infraestruturas críticas marítimas; segurança energética; marinha mercante; Brasil.

ABSTRACT: This article analyzes the impacts of the current transformation of the international order on maritime transportation and Brazil's strategic interests. It adopts the concept of interregnum, developed by Zygmunt Bauman reflections, as the theoretical framework for understanding the political, economic and geopolitical instability of the twenty-first century. The study examines the effects of this environment on international shipping, particularly those resulting from the Ukraine War, tensions in the Middle East, the vulnerability of strategic chokepoints and transformations in global energy markets. Drawing upon the works of Geoffrey Till, Colin S. Gray and Christian Bueger, the article discusses the resurgence of maritime power, maritime security and maritime critical infrastructure as elements of national resilience. Finally, it evaluates Brazil's challenges arising from

the limited relative capacity of its merchant marine and shipbuilding industry, emphasizing energy logistics and the national tanker fleet as relevant components of sovereignty and energy security.

KEYWORDS: Interregnum; sea power; maritime security; maritime critical infrastructure; energy security; merchant marine; Brazil.

SUMÁRIO: Introdução; 1 O mundo do interregno e a crise da ordem internacional contemporânea; 2 O mundo do interregno na indústria marítima mundial; 2.1 Guerra da Ucrânia e reconfiguração das rotas marítimas; 2.2 Golfo Pérsico, Estreito de Ormuz e segurança energética; 2.3 Nova geopolítica da energia e efeitos sobre o *shipping*; 3 O retorno da centralidade estratégica do mar ; 3.1 Geoffrey Till e o poder marítimo como sistema integrado; 3.2 Colin S. Gray e o mar como multiplicador do poder nacional; 3.3 Christian Bueger e a segurança marítima ampliada; 4 Alertas para o Brasil diante do novo ambiente estratégico; 4.1 Brasil e o desafio de converter potencial marítimo em Poder Marítimo; 4.2 Dependência logística externa e vulnerabilidade estratégica; 4.3 Indústria naval, marinha mercante e autonomia nacional; 4.4 Infraestruturas críticas marítimas e petroleiros como infraestruturas críticas móveis; 5 Logística energética, resiliência nacional e capacidades estratégicas brasileiras; 6 Caminhos para o fortalecimento da capacidade marítima brasileira; Conclusão; Referências.

INTRODUÇÃO

A primeira metade do século XXI vem sendo marcada por uma sucessão de crises políticas, econômicas, energéticas e geopolíticas que desafiam premissas consolidadas após o término da Guerra Fria. A expectativa de que a globalização econômica produziria ambiente de estabilidade, integração comercial e redução dos conflitos interestatais não se confirmou plenamente. Em seu lugar, observam-se o ressurgimento da competição entre grandes potências, o fortalecimento do nacionalismo econômico, a fragmentação das cadeias globais de suprimentos e a utilização crescente de instrumentos econômicos como ferramentas de disputa geopolítica.

Nesse contexto, Zygmunt Bauman utiliza o conceito de “interregno” para descrever um período histórico caracterizado pela coexistência entre estruturas antigas em desgaste e novas formas de organização ainda incapazes de oferecer estabilidade ao sistema internacional¹. O conceito dialoga com a reflexão de Antonio Gramsci, para quem as crises históricas se manifestam quando uma ordem anterior perde funcionalidade e uma nova ainda não consegue nascer². Essa chave interpretativa é particularmente útil para compreender a atual conjuntura internacional, marcada por incerteza, volatilidade, ambiguidade e crescente dificuldade de previsão.

1 BAUMAN, Z.; MAURO, E. *Babel: between uncertainty and hope*. Cambridge: Polity Press, 2016.

2 GRAMSCI, A. *Selections from the prison notebooks*. Edited and translated by Quintin Hoare and Geoffrey Nowell Smith. New York: International Publishers, 1971.

Poucos setores sentem os efeitos dessa transformação com tanta intensidade quanto a indústria marítima. Esse modal de transporte permanece como a espinha dorsal do comércio mundial. A UNCTAD registra que mais de 80% do volume do comércio internacional de mercadorias é transportado por mar, percentual ainda mais relevante para muitos países em desenvolvimento³. Assim, alterações nas rotas comerciais, conflitos armados, sanções econômicas, disputas energéticas e tensões geopolíticas produzem impactos imediatos sobre armadores, portos, mercados de frete, seguros marítimos e cadeias logísticas globais.

A Guerra da Ucrânia, as tensões no Oriente Médio, as crises do Mar Vermelho e os riscos associados aos canais de Suez e Panamá demonstram que *chokepoints* marítimos continuam decisivos para a estabilidade do comércio mundial⁴. Ao mesmo tempo, a disputa estratégica entre Estados Unidos e China influencia decisões relativas a portos, estaleiros, infraestrutura logística, tecnologia e cadeias produtivas marítimas. Questões antes tratadas predominantemente sob a ótica econômica – disponibilidade de frota, construção naval, segurança de rotas, proteção de terminais e continuidade do abastecimento energético – retornam ao campo da estratégia nacional e projeto de país.

Para o Brasil, tais transformações apresentam desafios específicos. O país possui extensa costa, expressiva zona marítima, reservas *offshore* de petróleo, posição geográfica relevante e forte dependência do comércio marítimo. Todavia, apresenta, atualmente, limitações importantes em sua capacidade própria de transporte marítimo e construção naval. A hipótese central deste artigo é de que a instabilidade da ordem internacional está restaurando a importância estratégica de capacidades marítimas que, durante a fase de maior expansão da globalização, passaram a ser frequentemente percebidas apenas sob a ótica econômica e da terceirização. Entre essas capacidades, destacam-se a marinha mercante, a indústria naval, a logística energética e as infraestruturas críticas marítimas.

1 O MUNDO DO INTERREGNO E A CRISE DA ORDEM INTERNACIONAL CONTEMPORÂNEA

A compreensão das transformações atuais exige situá-las no quadro mais amplo da crise da ordem internacional construída após o fim da Guerra

3 UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. *Review of Maritime Transport 2024*. Geneva: United Nations, 2024.

4 UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. *Review of Maritime Transport 2024*. Geneva: United Nations, 2024.

O Bloqueio do Estreito de Ormuz: Seguros Marítimos, Contratos e Alocação de Riscos

VERÔNICA ESTRELLA HOLZMEISTER

Mestre em Direito Processual Civil pela Pontifícia Universidade Católica (PUC-SP), Professora da Graduação e da Pós-Graduação em Direito Processual Civil da PUC-Rio, Advogada.

ISABELLA GRIMALDI FERREIRA LOMBARDI

Mestre em Política do Oriente Médio pela Universidade de Edimburgo, Advogada pela FGV Direito de São Paulo.

BEATRIS ROSAS CLETO

Mestranda em Engenharia Naval pela Universidade de São Paulo (USP), Advogada, Cientista Política.

RESUMO: O agravamento das tensões geopolíticas envolvendo o Estreito de Ormuz em março de 2026 desencadeou uma ampla reavaliação dos riscos de guerra pelos mercados securitário e marítimo. Como consequência, seguradores e demais agentes do setor passaram a aplicar os mecanismos contratuais e securitários previstos para operações em zonas de conflito, produzindo impactos relevantes sobre a execução dos contratos de afretamento e sobre a operação do transporte marítimo internacional. Esse fenômeno, consistente na repercussão jurídico-contratual da intensificação do risco geopolítico sobre contratos de transporte marítimo e de seguro, constitui o objeto central deste artigo, que o examina a partir de duas perspectivas complementares: o direito contratual marítimo e a Economia Política Internacional. A análise das cláusulas BIMCO de *war risks* (CONWARTIME 2013; VOYWAR 2013), da *Sanctions Clause* (2020), da jurisprudência arbitral londrina sobre *off-hire* e dos mecanismos de *compliance* sancionatório revela que esses instrumentos distribuem os custos da crise de forma estruturalmente assimétrica, protegendo a receita do armador e transferindo custos para afretadores, operadores menores e, em última análise, para agentes não-partes nos contratos de afretamento que absorvem as externalidades da disrupção. Sob a perspectiva da teoria dos jogos e do conceito de *weaponized interdependence* (FARRELL; NEWMAN, 2019), o artigo sustenta que o fechamento do Estreito não produz apenas reconfiguração logística: ele revela e aprofunda a estrutura de poder do mercado marítimo, concentrando ganhos entre *players* com capital informacional e contratual suficiente para converter a disrupção em oportunidade de barganha e externalizando custos para os que dela dependem sem ter voz em seus mecanismos decisórios.

PALAVRAS-CHAVE: Estreito de Ormuz; direito marítimo contratual; cláusulas BIMCO.

ABSTRACT: The escalation of geopolitical tensions surrounding the Strait of Hormuz in March 2026 triggered a broad reassessment of war risks by the maritime and insurance markets. As a consequence, insurers and other industry participants began applying the contractual and insurance mechanisms governing operations in conflict zones, producing significant impacts on the performance of charterparties and on the operation of international maritime transport. This phenomenon, consisting of the legal and contractual repercussions of heightened geopolitical risk on maritime transport and marine insurance contracts, constitutes the central object of this article, which examines it from two complementary perspectives: maritime contract law and International Political Economy. The analysis of the BIMCO war risks clauses (CONWARTIME 2013 and VOYWAR 2013), the BIMCO Sanctions Clause (2020), London maritime arbitration case law on *off-hire*, and sanctions compliance mechanisms reveals that these instruments distribute the costs of the crisis in a structurally asymmetric manner, protecting shipowners' revenue streams while transferring costs to charterers, smaller operators and, ultimately, to non-parties to the charterparties who absorb the externalities of the disruption. Drawing on game theory and the concept of *weaponized interdependence* (Farrell & Newman, 2019), the article argues that the Strait crisis produces more than logistical reconfiguration: it reveals and deepens the power structure of the maritime market, concentrating gains among players with sufficient informational and contractual capital to transform disruption into bargaining opportunities while externalizing costs to those who depend on the system without having a voice in its decision-making mechanisms.

KEYWORDS: Strait of Hormuz; maritime contract law; BIMCO clauses.

SUMÁRIO: Introdução; 1 O fechamento do Estreito de Ormuz como evento de disrupção sistêmica no setor marítimo; 2 Da disrupção física às repercussões jurídicas e econômicas; 3 O papel dos contratos na alocação de riscos em contextos de crise: cláusulas BIMCO e mecanismos de distribuição de perdas; 4 A centralidade estratégica dos seguros marítimos; 5 Reconfiguração do mercado marítimo e redistribuição dos riscos em contexto de crise geopolítica; 5.1 Impactos no transporte marítimo internacional e a reconfiguração dos riscos jurídicos; 5.2 Reconfiguração dos incentivos econômicos e das dinâmicas contratuais; 5.3 Interdependência, vulnerabilidade e reconfiguração do sistema global; 5.4 O transporte marítimo como canal de propagação dos efeitos econômicos da crise geopolítica; Conclusão; Referências.

INTRODUÇÃO

Em 5 de março de 2026, a escalada das tensões geopolíticas motivou severas restrições operacionais ao tráfego marítimo no Estreito de Ormuz. Não por decreto do governo iraniano. Não por bloqueio naval. O adensamento das tensões geopolíticas levou à reavaliação dos riscos de guerra pelos seguradores e à aplicação das cláusulas contratuais pertinentes, impactando diretamente a viabilidade econômica e jurídica de diversas operações de transporte marítimo. Como reflexo da escala das tensões geopolíticas, atuários e redatores de cláusulas de risco-guerra dos clubes de P&I integrantes do *International Group*, nos termos previstos nos seus respectivos instrumentos contratuais, emitiram *notices of cancellation* de cobertura de

war risks para o Golfo Pérsico e adjacências¹, em exercício de direito de cancelamento previsto nas condições de cobertura. Sem essa cobertura, ainda que, sob a perspectiva estritamente física, o Estreito de Ormuz estivesse aberto, os contratos de afretamento vigentes são diretamente impactados, já que a crise geopolítica desencadeia a aplicação dos mecanismos contratuais e securitários de gestão do risco, com reflexos diretos sobre a viabilidade das operações marítimas.

Esse fenômeno, consistente na interação entre a crise geopolítica, os contratos marítimos e os mecanismos securitários aplicáveis, constitui o objeto central deste artigo. Ele revela que, na prática, os instrumentos de gestão de risco do *shipping*, os contratos de afretamento, as cláusulas da *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), as apólices de *war risks*, os mecanismos de *compliance* sancionatório, ao disciplinar tecnicamente a alocação de perdas entre armadores e afretadores, acabam por assumir importante papel na gestão jurídica e econômica das operações. Compreendê-los apenas sob a ótica da técnica contratual significa desconsiderar sua relevância para a compreensão dos impactos jurídicos e econômicos de eventos geopolíticos sobre o transporte marítimo internacional.

O contexto que antecede o bloqueio é o de escalada progressiva de tensões no Oriente Médio. Os ataques norte-americanos e israelenses contra alvos iranianos em fevereiro de 2026, que foram seguidos da resposta da Guarda Revolucionária Islâmica², produziram uma crise geopolítica cujos efeitos sobre o sistema de transporte marítimo internacional foram simultâneos e encadeados: elevação abrupta dos fretes nas rotas alternativas, paralisação de contratos de afretamento em execução, grande impacto na cobertura securitária e pressão de liquidez diferenciada sobre os agentes do mercado conforme seu porte, sua posição contratual e seu acesso a instrumentos de gestão de risco.

Este artigo examina esse fenômeno a partir de duas perspectivas complementares. A primeira é a do direito contratual marítimo: como as

1 NORTHSTANDARD P&I CLUB. Notice of cancellation in respect of war risks. north-standard.com, mar. 2026; SKULD P&I. General notice of cancellation in respect of certain war risks. skuld.com, mar. 2026; LONDON P&I CLUB. Circular 5674. londonpandi.com, 2026; AMERICAN CLUB. War Risk Circular cir_05_26. 2026; INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS. Annual Review 2024. igpandi.org. Ver também REUTERS. Marine insurers cancel war risk cover, tanker costs to rise. 2 mar. 2026; e THE GUARDIAN. Maritime insurers cancel war risk cover in Gulf as Iran conflict disrupts shipping. 2 mar. 2026.

2 A Guarda Revolucionária Islâmica do Irã (Sepah-e Pasdaran-e Enghelab-e Eslami, ou IRGC, na sigla em inglês) é força militar independente das Forças Armadas convencionais iranianas, criada em 1979 após a Revolução Islâmica, com atribuições de defesa do regime, controle de programas estratégicos (incluindo o programa de mísseis e parte do programa nuclear) e projeção de poder regional por meio da Força Quds.

Reforma Tributária e Setor Portuário: Análise Crítica dos Impactos do IBS, da CBS e do Imposto Seletivo sobre os Custos Operacionais de Operadores Portuários e Órgãos de Gestão de Mão de Obra

Tax Reform and the Port Sector: a Critical Analysis of the Impacts of IBS, CBS and the Selective Tax on the Operating Costs of Port Operators and Labor Management Bodies

MAXWEEL SULÍVAN DURIGON MENEZHINI

Bacharel em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande, Pós-Graduado em Direito Tributário pela Fundação Getúlio Vargas, Pós-Graduado em Direito Marítimo e Portuário pela Maritime Law Academy, Membro da Comissão Especial de Direito Internacional, Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB Rio Grande, Membro da Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário da OAB Rio Grande do Sul, Advogado e Sócio do escritório Meneghini Advogados.

RESUMO: O presente artigo examina, sob perspectiva crítica e setorialmente específica, as transformações impostas pela Emenda Constitucional nº 132/2023 e pela Lei Complementar nº 214/2025 ao sistema de tributação sobre o consumo no Brasil, com foco nos efeitos concretos que o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Seletivo (IS) projetam sobre a estrutura de custos dos Operadores Portuários (OPs) e dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (OGMOs) nos portos públicos organizados. A análise percorre os fundamentos constitucionais da reforma, a arquitetura normativa dos três novos tributos, os regimes específicos aplicáveis à prestação de serviços em ambiente portuário, o tratamento conferido à remuneração dos trabalhadores avulsos e os reflexos do Imposto Seletivo sobre os combustíveis e outros insumos utilizados nas operações portuárias e na manutenção de máquinas e equipamentos, concluindo que a transição ao novo modelo tributário expõe o setor a vetores de custo que exigem atenção imediata, especialmente durante o longo período de convivência com o sistema anterior, que se estenderá até 2033. O artigo delimita seu objeto à tributação sobre o consumo e sobre operações, registrando que outras contribuições previdenciárias patronais e parafiscais, embora relevantes para o setor, não foram objeto da reforma e permanecem regidas pela legislação anterior.

PALAVRAS-CHAVE: Reforma tributária; IBS; CBS; Imposto Seletivo; operador portuário; OGMO.

ABSTRACT: This article critically examines the changes introduced by Constitutional Amendment No. 132/2023 and Supplementary Law No. 214/2025 to Brazil's consumption tax system, focusing on the concrete effects that the Tax on Goods and Services (IBS), the Contribution on Goods and Services (CBS) and the Selective Tax (IS) project onto the cost structure of Port Operators and Labor Management Bodies (OGMOs) in organized public ports. The analysis covers the constitutional foundations of the reform, the normative architecture of the three new levies, the specific regimes

applicable to port service providers, the treatment accorded to casual dock worker remuneration, and the IS impacts on fuels and other inputs used in port operations and in the maintenance of machinery and equipment, concluding that the transition to the new tax model exposes the sector to cost vectors that require immediate attention, especially during the long coexistence period with the former system, which extends through 2033. The article delimits its scope to consumption and transaction taxation, noting that other employer social security and parafiscal contributions, although relevant to the sector, were not part of the reform and remain governed by prior legislation.

KEYWORDS: Tax reform; IBS; CBS; Selective Tax; port operator; OGMO.

SUMÁRIO: Introdução; 1 Arquitetura constitucional e normativa da reforma; 2 Impactos sobre os Operadores Portuários; 2.1 Incidência sobre os serviços portuários e a não cumulatividade do IBS e da CBS; 2.2 O Imposto Seletivo e os insumos operacionais portuários; 2.3 Remuneração dos trabalhadores avulsos e a base de cálculo do IBS/CBS; 3 Impactos sobre os Órgãos de Gestão de Mão de Obra; 3.1 Natureza jurídica dos OGMOs e enquadramento tributário; 3.2 O tratamento da remuneração dos avulsos no fluxo tributário; 3.3 Contribuição ao Salário-Educação, Sistema S, Incra e tributos parafiscais não alcançados pela Reforma; 4 O período de transição e os custos de conformidade; Considerações finais; Referências.

SUMMARY: Introduction; 1 Constitutional and normative architecture of the reform; 2 Impacts on Port Operators; 2.1 Incidence on port services and the non-cumulativeness of IBS and CBS; 2.2 The Selective Tax and port operational inputs; 2.3 Remuneration of casual dock workers and the IBS/CBS tax base; 3 Impacts on Labor Management Bodies; 3.1 Legal nature of OGMOs and tax classification; 3.2 Treatment of casual workers' remuneration in the tax flow; 3.3 Contribution to Salário-Educação, Sistema S, Incra and parafiscal levies not affected by the Reform; 4 The transition period and compliance costs; Final remarks; References.

INTRODUÇÃO

O sistema tributário brasileiro sobre o consumo sempre foi apontado como um dos mais complexos e onerosos do mundo. A multiplicidade de tributos como ICMS estadual, ISS municipal, PIS e Cofins federais, contribuições previdenciárias e CIDEs, além do IPI em determinadas operações, cada qual dotado de legislação própria, regimes diferenciados, alíquotas variáveis e hipóteses de não cumulatividade parcialmente disciplinadas, converteu o cumprimento das obrigações acessórias em atividade quase tão custosa quanto o próprio pagamento do tributo. Para o setor portuário, esse ambiente era especialmente desafiador: a prestação de serviços de movimentação e armazenagem de cargas, a escala do trabalho avulso gerenciado pelos OGMOs e a sobreposição de competências tributárias entre União, estados e municípios criaram um cipoal fiscal de difícil navegação.

A Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023, inaugura uma nova ordem constitucional tributária ao substituir, progressivamente, os tributos mencionados por três novos: o Imposto sobre Bens e

Serviços (IBS), a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Seletivo (IS). Em complemento, a Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025, regulamenta os contornos normativos desses tributos, os regimes específicos, as regras de transição e os mecanismos de não cumulatividade. Trata-se, no campo da tributação indireta, da mais profunda alteração estrutural experimentada desde a Constituição de 1988.

O presente artigo propõe-se a dissecar, com olhar voltado ao ambiente operacional dos portos públicos organizados, o que efetivamente muda para os operadores portuários e para os OGMOs. A análise não se limita à leitura linear do texto normativo; antes, procura identificar os pontos de fricção entre a lógica geral da reforma e as particularidades estruturais do setor portuário, notadamente a exclusividade do trabalho avulso, a contratação de mão de obra por escala, a diversidade de regimes de responsabilidade tributária e a dependência operacional de combustíveis fósseis e outros insumos para manutenção de máquinas e equipamentos onerados, direta ou indiretamente, pelo IS. O artigo delimita seu objeto à tributação sobre o consumo e sobre operações; as contribuições previdenciárias patronais, a Contribuição ao Incra, Sistema S e Salário-Educação e a CIDE-Combustíveis, igualmente relevantes para o setor, porém não alcançadas pela reforma, são registradas nessa delimitação, mas não constituem objeto de análise aprofundada. Parte-se da arquitetura geral dos novos tributos para deduzir suas consequências específicas sobre a estrutura operacional e tributária dos agentes do setor portuário organizado.

1 ARQUITETURA CONSTITUCIONAL E NORMATIVA DA REFORMA

A EC 132/2023 alterou, de forma substancial, o Título VI da Constituição Federal de 1988, introduzindo os arts. 156-A (IBS), 195, V (CBS), e 153, VIII (IS), além de inserir, no Capítulo I do Título VI (Sistema Tributário Nacional), a nova Seção V-A, na qual se insere o art. 156-A. O IBS é tributo de competência compartilhada entre estados e municípios, cujas alíquotas se compõem de parcelas estaduais e municipais fixadas em lei ordinária própria de cada ente, observadas as regras gerais da lei complementar nacional. A CBS é contribuição social federal que sucede e absorve o PIS e a Cofins. O IS, por sua vez, incide sobre a produção, extração, comercialização ou importação de bens e serviços considerados prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, configurando tributo federal de caráter extrafiscal. IBS e CBS são estruturados sob o princípio da não cumulatividade plena; o IS, contudo, não recebeu da Constituição garantia equivalente, ficando

Governança com Perspectiva de Gênero: a Lei nº 15.177/2025 e Seus Reflexos no Setor Portuário

MAYRA DE SOUZA BORGES

Advogada associada da Advocacia Ruy de Mello Miller, Mestre em Direito do Trabalho e Seguridade Social pela Universidade de São Paulo (USP).

GABRIEL AUGUSTO DE SOUZA OLIVEIRA

Advogado associado da Advocacia Ruy de Mello Miller, Internacionalista pela Universidade Federal do ABC (UFABC), Pós-Graduando em Direito da Infraestrutura, Governança e Regulação pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas).

RESUMO: O artigo presta-se a examinar os impactos da Lei nº 15.177/2025 na governança corporativa com perspectiva de gênero, conferindo especial enfoque às autoridades portuárias brasileiras. A partir da análise do fenômeno do *teto de vidro* e das desigualdades estruturais que limitam o acesso feminino a cargos de liderança, especialmente no setor portuário, adota-se abordagem qualitativa, jurídico-dogmática, aliada à análise empírica de dados institucionais das 18 administrações portuárias do país. Os resultados evidenciam sub-representação feminina nas diretorias e nos conselhos de administração, em percentuais ainda inferiores às metas progressivas previstas na legislação. Conclui-se que a Lei nº 15.177/2025 constitui relevante instrumento de ação afirmativa para promoção da igualdade material, fortalecimento da transparência e ampliação da diversidade decisória, com potencial para aprimorar a governança e o desempenho institucional do setor.

PALAVRAS-CHAVE: Governança corporativa; equidade de gênero; Lei nº 15.177/2025; setor portuário.

SUMÁRIO: Introdução; 1 O fenômeno do teto de vidro e a Lei nº 15.177/2025; 2 A participação feminina nos conselhos administrativos das autoridades portuárias brasileiras; Considerações finais; Referências; Apêndice A.

INTRODUÇÃO

A atenção conferida à participação da mulher no mercado de trabalho e seus impactos sociais é recente e, pode-se dizer, ainda infrutífera. Todavia, ao longo da última metade de década, tem-se acompanhado, é verdade, o estabelecimento de políticas públicas voltadas às questões ligadas à presença feminina no mundo laboral.

Trata-se do que se pode estabelecer como verdadeira mudança no paradigma legal do tratamento conferido ao trabalho da mulher, muito por impulso de movimentos sociais e da própria evolução da sociedade. Paula-

tinamente, portanto, verifica-se o afastamento da visão tradicional da “proteção”, em geral direcionada às questões ligadas à maternidade (eminente-mente biológicas), passando-se a adotar um posicionamento no sentido de promoção da análise da desigualdade de acesso, manutenção e ascensão no mercado de trabalho, por parte das mulheres, prestando-se a criar meios para mitigação de tais circunstâncias (PIOVESAN, 1998).

É por meio da tomada de ações concretas voltadas à materialização do princípio constitucional da igualdade material e à neutralização dos efeitos da discriminação de gênero, que podem ser impostas ou sugeridas pelo Estado, por seus entes vinculados e até mesmo por entidades puramente privadas, que se pretende combater manifestações flagrantes de discriminação de fundo cultural, estrutural, enraizada na sociedade.

São diversas as leis recentes a tratar desse tema, como a Lei nº 14.457/2022, que estabeleceu o Programa Emprega + Mulheres e introduziu o termo “parentalidade” no vocabulário legislativo pátrio; a Portaria MTP nº 4.219/2022, que alterou a nomenclatura da CIPA para CIPAA, voltando as atenções à prevenção e ao combate ao assédio sexual e a outras formas de violência no trabalho nas suas atividades e práticas; a Lei nº 14.611/2023, intitulada de “Lei de Igualdade Salarial”, que prevê, dentre suas diretrizes, a aplicação de multa no caso de ser identificada desigualdade salarial ou de critérios remuneratórios; além da própria Lei nº 15.177/2025, a estabelecer política de percentual mínimo de mulheres nos conselhos administrativos de empresas (públicas). Mais recentemente, pode-se citar, ainda, a aprovação da regulamentação da licença-paternidade, por meio da Lei nº 15.371, sancionada em 31 de março de 2026, que determina o aumento da licença de cinco dias para 20 dias, ainda que de maneira gradual, bem como cria o benefício previdenciário do salário-paternidade, com lógica semelhante ao salário-maternidade.

1 O FENÔMENO DO TETO DE VIDRO E A LEI Nº 15.177/2025

Importa, aqui, conferir destaque a um fenômeno social e mercadológico denominado teto de vidro, caracterizado pela existência de espécie de barreira invisível, a dificultar o acesso das mulheres a níveis mais altos da hierarquia no mercado de trabalho, fazendo permanecerem, em sua maioria, na base da pirâmide econômica, impedidas de ascender a cargos de decisão e direção.

Trata-se de metáfora utilizada para explicar a capacidade de visão, por parte das profissionais, das possibilidades de ascensão profissional, sem

que, contudo, cheguem a acessar tais postos, em virtude de obstáculos invisíveis e implícitos, porém absolutamente efetivos.

Para tratar do teto de cristal, vale a pena trazer a imagem da mitologia grega, do Deus Tântalos (BRANDÃO, 2014, p. 575), na medida em que fornece uma visão interessante desse quadro criado pelo teto de cristal. Pois bem, Tântalos era um dos filhos de Zeus que, por razões sobre as quais divergem os pesquisadores da mitologia, foi lançado ao Tártaro, condenado ao suplício da sede e da fome. Mergulhado até o pescoço em água límpida e fresca, quando tenta beber, o nível do líquido reduz rapidamente e se lhe escoa por entre os dedos. Árvores repletas de frutos saborosos pendem sobre sua cabeça. Faminto, o herói estende as mãos para apanhá-los, mas os ramos bruscamente se erguem. Assim, seu suplício: o objeto de seu desejo, a água e os frutos, estão diante de seus olhos, mas infinitamente distante de sua posse. Tântalo é o símbolo de um desejo incessante e insaciável. Igualmente, as mulheres no mercado de trabalho vislumbram muitas vezes a sua frente um caminho aberto e disponível rumo aos topos das carreiras eleitas, sem saber, porém, que esse objetivo é inalcançável. Inatingível porque existe uma barreira invisível, um teto transluzente como o cristal, mas intransponível. (FERRITO, 2021, p. 60)

O fenômeno noticiado não está fundamentado apenas em fatores legais ou econômicos, mas, sobretudo, em construções culturais arraigadas a associar a figura de liderança ao universo masculino, levando à sub-representação feminina em cargos estratégicos, de poder e decisão (LEONE; TEIXEIRA, 2016). Nas palavras de Adilson José Moreira, em seu *Tratado de direito antidiscriminatório* (p. 602):

A presença desse problema não pode ser contestada; uma análise superficial das diferenças salariais entre os sexos demonstra que a atividade laboral da mulher não tem o mesmo valor que a dos homens. Além disso, as mulheres enfrentam o problema de segmentação das atividades profissionais, encontrando grande dificuldade em atividades consideradas como masculinas, ocupações que garantem, muitas vezes, maiores rendimentos às pessoas.

Espaços de poder são, ainda hoje, ambientes de significativa desigualdade de gênero: nos termos do Censo 2022, mulheres representam 51,5% da população brasileira e ocupam 37% dos cargos de liderança no mercado de trabalho nacional, chegando a receber, em média, remunerações 20,9% menores do que as pagas a profissionais do sexo masculino que ocupam as mesmas posições, segundo dados do 3º Relatório de Transparência Salarial (2025).

Importante destacar que as mulheres representam maioria nos setores denominados “trabalhos de cuidado”, como a educação básica, em que

Seaworthiness e Cargoworthiness e o Dever de Navegabilidade no Brasil

VINICIUS OLIVEIRA DO CARMO

Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis (UNINOVE), Graduando em Direito (FD-USP), Economista na Câmara de Comércio Exterior do Governo Federal do Brasil.

RESUMO: O artigo apresenta *seaworthiness* e *cargoworthiness* como garantias contratuais implícitas essenciais ao afretamento e ao transporte marítimo no Brasil, devendo ser aferidas *ex ante*, como expressão do dever de diligência do armador antes da partida. A *seaworthiness* compreende a aptidão técnica para enfrentar riscos ordinários da navegação, incluindo casco, maquinário e tripulação; a *cargoworthiness*, a adequação funcional dos espaços de carga para preservar mercadorias sensíveis ou perigosas. A evolução histórica demonstra a transição de um regime quase objetivo de culpa do transportador para um modelo fundado em *due diligence*, consolidado nas Hague/Hague-Visby Rules e influenciado por *soft law* da IMO e regimes de Port State Control. O artigo argumenta que o ordenamento brasileiro recepciona os efeitos das garantias via boa-fé objetiva, função social, LESTA e SOLAS.

PALAVRAS-CHAVE: *Seaworthiness*; *cargoworthiness*; afretamento internacional; *due diligence*; responsabilidade civil contratual.

ABSTRACT: This article presents seaworthiness and cargoworthiness as essential implicit contractual guarantees for chartering and maritime transport in Brazil, which must be assessed *ex ante*, as an expression of the shipowner's duty of diligence before departure. Seaworthiness encompasses the technical aptitude to face ordinary navigation risks, including hull, machinery, and crew; cargoworthiness, the functional adequacy of cargo spaces to preserve sensitive or dangerous goods. The historical evolution demonstrates the transition from an almost objective regime of carrier fault to a model based on due diligence, consolidated in the Hague/Hague-Visby Rules and influenced by IMO soft law and Port State Control regimes. The article argues that the Brazilian legal system accepts the effects of these guarantees through objective good faith, social function, LESTA, and SOLAS.

KEYWORDS: Seaworthiness; cargoworthiness; international chartering; due diligence; contractual civil liability.

SUMÁRIO: Introdução; 1 Sujeitos do afretamento, titularidade das garantias e responsabilidades sobre a carga e condições de navegabilidade; 2 *Seaworthiness* e *cargoworthiness* como garantias implícitas: natureza jurídica e *standard* de diligência no direito marítimo contratual; 3 Cargas sensíveis como teste de *stress*: o caso do transporte de animais vivos e cargas *hazardous* como paradigma probatório da falha na aptidão do navio e suas consequências para a cadeia indenizatória; Conclusão; Referências.

INTRODUÇÃO

A garantia de navegabilidade (*seaworthiness*) e de adequação da embarcação para receber e conservar a carga (*cargoworthiness*) constitui um dos eixos estruturantes do Direito Marítimo. Trata-se de um dever que, embora hoje seja disciplinado por convenções internacionais e regimes contratuais consolidados, possui raízes históricas remotas e evoluiu em diálogo com as transformações econômicas, tecnológicas e jurídicas que moldaram o comércio marítimo.

Como observa Raissa Montese da Silva, “ao longo da história da humanidade, as atividades marítimas exerceram um papel fundamental nas relações comerciais”, e o Direito Marítimo “é tão antigo quanto os primeiros indícios de atividade comercial por vias navegáveis” (SILVA, 2013, p. 7; p. 18). A própria responsabilidade do armador acompanhou esse processo, uma vez que, em períodos de menor desenvolvimento técnico, “a possibilidade da perda ou avaria da carga era maior”, convertendo a navegação “em uma aventura marítima no sentido literal da palavra” (SILVA, 2013, p. 17).

Até o início do século XIX, vigorava um regime marcado por forte presunção de culpa do transportador, afastável apenas em casos excepcionais, como “atos de Deus” ou feitos “pelos inimigos do Rei” (GAMA, 2005, p. 42); tal sistema assegurava ao armador significativa proteção, mas também impunha ônus expressivo aos transportadores.

A partir da segunda metade daquele século XIX, contudo, consolidou-se movimento inverso: muitos transportadores passaram a inserir cláusulas excludentes em contratos de transporte, conduzindo, conforme Sergio Carbone (*apud* Carlos de Oliveira Coelho),

uma posição de irresponsabilidade quase total a respeito das mercadorias que lhe estavam confiadas, mesmo no caso em que os danos sofridos pelas mercadorias provinham da sua negligência ou da de seus auxiliares. (COELHO, 1987, p. 68)

A reação a esse desequilíbrio conduziu ao Harter Act de 1893, primeiro marco legislativo moderno sobre a matéria. Essa lei substituiu o regime anterior de responsabilidade quase objetiva por um modelo fundado na diligência razoável (*due diligence*), impondo ao armador o dever de “equipar, armar e aprovisionar o navio, tornando-o navegável” (GAMA, 2005, p. 43), sem admitir cláusulas de exoneração quanto a esse mínimo obrigatório. Embora limitado à navegação norte-americana, o diploma revelou a

necessidade de uniformização internacional, resultando, anos mais tarde, na Convenção de Bruxelas de 1924, origem das Regras de Haia e, posteriormente, Haia-Visby.

O sistema Bruxelas/Haia-Visby estabeleceu um marco internacional ao definir que o armador deve exercer diligência razoável “antes e no começo da viagem” para colocar o navio em condições adequadas. Segundo Waldemar Ferreira, citado por Gama, a Convenção instituiu a obrigação de praticar diligência “a fim de pôr o navio em estado de navegabilidade, armando-o, equipando-o e aprovisionando-o convenientemente” (GAMA, 2005, p. 46).

Essa padronização não apenas proibiu cláusulas abusivas, como também reforçou a confiança no conhecimento de embarque, cujo valor comercial dependia da previsibilidade jurídica do transporte. Observa-se que o afastamento quase completo da responsabilidade do transportador “minava a certeza que deveria revestir o conhecimento de embarque, inclusive como título de crédito” (GAMA, 2005, p. 43-44); nesse intuito, a imposição de um núcleo mínimo de garantias, portanto, estruturou a moderna lógica de equilíbrio contratual.

A navegabilidade, por sua vez, é conceito multifacetado, abrangendo aspectos estruturais, funcionais e operacionais da embarcação. A *seaworthiness*, ou navegabilidade técnica, refere-se à aptidão do navio para enfrentar os perigos ordinários do mar, incluindo casco, equipamentos, estabilidade e tripulação adequada. Nos termos da Convenção de Bruxelas (art. 3.1, a e b), tal exigência corresponde à condição mínima para a realização segura da viagem. Como explica Martinho Botelho:

A Convenção de Bruxelas de 1924 prevê a existência de um devido cuidado a ser cumprido antes e no início do itinerário marítimo. De tal maneira que essa exigência está relacionada com a estrita disposição do navio em condições de navegabilidade antes e no início da viagem, nada mais além disso. (BOTELHO, 2013, p. 9-10)

Já a *cargoworthiness* corresponde à capacidade funcional da embarcação de receber, custodiar e conservar a mercadoria, abrangendo porões, câmaras frigoríficas e demais espaços destinados ao transporte. Icaro Menezes Gago Diniz Couto destaca que a navegabilidade funcional é própria dos navios, pois decorre da sua própria finalidade, exigindo condições que permitam levar a carga do porto de origem até o destino (COUTO, 2024, p. 24).

A Evolução do Tribunal Marítimo: Modernização Processual e o Duplo Grau de Jurisdição

VA RALPH DIAS DA SILVEIRA COSTA¹

Vice-Almirante (RM1) Ralph Dias da Silveira Costa, Formado na Escola Naval, realizou os Cursos de Estado-Maior para Oficiais Superiores e Curso de Política e Estratégia Marítimas na Escola de Guerra Naval, MBA em Gestão de Negócios e Gestão Internacional da COPPE – UFRJ.

RESUMO: O artigo examina a modernização estrutural do Tribunal Marítimo motivada pela implementação da Resolução nº 65/2024 e a atualização de seu Regimento Interno Processual (RIPTM). A principal inovação apresentada é a criação de duas Turmas de Julgamento, iniciativa que visa acelerar a análise de processos e garantir o duplo grau de jurisdição no âmbito administrativo. O texto destaca que essas mudanças alinham o órgão às normas internacionais de direitos humanos, especificamente ao Pacto de São José da Costa Rica, assegurando o direito ao recurso. Dessa forma, a instituição busca fortalecer a segurança jurídica no setor de navegação ao harmonizar seus ritos processuais com o Código de Processo Civil brasileiro. Ao final, ressalta-se que tal evolução transforma o Tribunal Marítimo em uma corte mais eficiente e transparente, atendendo às exigências contemporâneas da sociedade e do sistema jurídico nacional.

PALAVRAS-CHAVE: Tribunal Marítimo; duplo grau de jurisdição; Turmas de Julgamento; Pacto de São José da Costa Rica.

ABSTRACT: The article examines the institutional modernization of the Brazilian Maritime Court brought about by the implementation of Resolution No. 65/2024 and the revision of its Internal Rules of Procedure (RIPTM). The key reform introduced is the establishment of two Adjudicative Panels, a measure intended to expedite the adjudication of cases and to ensure the availability of a second level of administrative review within the Court's jurisdiction. The article further emphasizes that these reforms bring the institution into closer alignment with international human rights standards, particularly those set forth in the American Convention on Human Rights (Pact of San José, Costa Rica), by safeguarding the right to appeal. In this context, the Maritime Court seeks to enhance legal certainty within the maritime sector by harmonizing its procedural framework with the provisions and principles of the Brazilian Code of Civil Procedure. Finally, the article underscores that this institutional evolution strengthens the Maritime Court's capacity to operate as a more efficient and transparent aiming to meet the contemporary demands of society and the Brazilian legal order.

1 Com mais de 42 anos de serviço na Marinha do Brasil, exerceu, ao longo de sua carreira, importantes cargos, cabendo destaque para os de Comandante do Navio de Assistência Hospitalar “Doutor Montenegro”, Comandante do Navio de Socorro Submarino “Felinto Perry”, Chefe do Estado-Maior do Comando da Força de Submarinos e Adido de Defesa e Naval na África do Sul. Como Almirante, exerceu os cargos de Comandante do Centro de Instrução Almirante Alexandrino, Subchefe de Operações do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas do Ministério da Defesa, Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada e Comandante do 9º Distrito Naval. Atualmente exerce o cargo de Presidente do Tribunal Marítimo (www.marinha.mil.br/tm/).

KEYWORDS: Maritime Court; two-tier court system; Adjudicative Panels; Pact of San José of Costa Rica.

SUMÁRIO: Introdução; 1 A natureza jurídica e a necessidade de evolução; 2 O Pacto de São José da Costa Rica e o *status* normativo; 3 A estrutura das Turmas; 4 A perspectiva doutrinária; Conclusão; Referências.

Toda mudança verdadeira carrega o passado consigo – apenas lhe dá outra forma no tempo. (criado por IA)

INTRODUÇÃO

O Tribunal Marítimo (TM), órgão autônomo, técnico e auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comando da Marinha, atravessa um momento histórico de reafirmação de sua relevância perante a sociedade brasileira. Com a vigência da *Resolução nº 65, de 17 de dezembro de 2024*, o Tribunal não apenas modernizou sua estrutura interna ao criar duas Turmas de Julgamento, mas também harmonizou seu rito processual com os preceitos contemporâneos de Direitos Humanos e do Direito Processual Civil, consolidando uma estrutura mais moderna e eficiente, que foi recentemente incorporada na revisão do Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo (RIPTM).

Este artigo analisa as transformações trazidas pela Resolução nº 65, incorporadas no novo RIPTM, fundamentadas na necessidade de celeridade e, primordialmente, na garantia do duplo grau de jurisdição dentro da própria estrutura administrativa especial do Tribunal.

1 A NATUREZA JURÍDICA E A NECESSIDADE DE EVOLUÇÃO

Estabelecido pela *Lei nº 2.180/1954*, o Tribunal Marítimo possui uma natureza jurídica *sui generis*. Como órgão autônomo (art. 1º), ele exerce uma jurisdição administrativa técnica que, embora não substitua a definitiva jurisdição do Poder Judiciário, goza de uma presunção de veracidade e *status* de perícia técnica, fundamental para a segurança da navegação.

Essa autonomia, no entanto, não o afasta da necessidade de constante evolução institucional. Ao contrário, exige uma adaptação contínua às transformações sociais e jurídicas, sobretudo no que se refere à incorporação de garantias processuais amplamente reconhecidas no plano nacional e internacional.

Índice por Assunto Especial

DOCTRINAS

Assunto

O IMPACTO DOS CONFLITOS INTERNACIONAIS NA NAVEGAÇÃO

- Crise e Incerteza Mundial: o Mundo do Interregno – Reflexos para a Navegação e Alertas para o Brasil (Jones Alexandre Barros Soares)..... 17
- O Bloqueio Invisível: Seguros, Contratos e Poder no Fechamento do Estreito de Ormuz (Verônica Estrella Holzmeister, Isabella Grimaldi Ferreira Lombardi e Beatris Rosas Cleto) 34

Autor

BEATRIS ROSAS CLETO, VERÔNICA ESTRELLA HOLZMEISTER E ISABELLA GRIMALDI FERREIRA LOMBARDI

- O Bloqueio Invisível: Seguros, Contratos e Poder no Fechamento do Estreito de Ormuz 34

ISABELLA GRIMALDI FERREIRA LOMBARDI, BEATRIS ROSAS CLETO E VERÔNICA ESTRELLA HOLZMEISTER

- O Bloqueio Invisível: Seguros, Contratos e Poder no Fechamento do Estreito de Ormuz 34

JONES ALEXANDRE BARROS SOARES

- Crise e Incerteza Mundial: o Mundo do Interregno – Reflexos para a Navegação e Alertas para o Brasil 17

VERÔNICA ESTRELLA HOLZMEISTER, ISABELLA GRIMALDI FERREIRA LOMBARDI E BEATRIS ROSAS CLETO

- O Bloqueio Invisível: Seguros, Contratos e Poder no Fechamento do Estreito de Ormuz 34

Índice Geral

DOCTRINAS

Assunto

DEVER DE NAVEGABILIDADE NO BRASIL

- *Seaworthiness* e *Cargoworthiness* e o Dever de Navegabilidade no Brasil (Vinicius Oliveira do Carmo) 86

GOVERNANÇA COM PERSPECTIVA DE GÊNERO

- Governança com Perspectiva de Gênero: a Lei nº 15.177/2025 e Seus Reflexos no Setor Portuário (Mayra de Souza Borges e Gabriel Augusto de Souza Oliveira)..... 72

REFORMA TRIBUTÁRIA E SETOR PORTUÁRIO

- Reforma Tributária e Setor Portuário: Análise Crítica dos Impactos do IBS, da CBS e do Imposto Seleti-

vo sobre os Custos Operacionais de Operadores Portuários e Órgãos de Gestão de Mão de Obra (Maxweel Sulívan Durigon Meneghini) 56

Autor

GABRIEL AUGUSTO DE SOUZA OLIVEIRA E MAYRA DE SOUZA BORGES

- Governança com Perspectiva de Gênero: a Lei nº 15.177/2025 e Seus Reflexos no Setor Portuário 72

MAXWEL SULÍVAN DURIGON MENEZHINI

- Reforma Tributária e Setor Portuário: Análise Crítica dos Impactos do IBS, da CBS e do Imposto Seletivo sobre os Custos Operacionais de Operadores Portuários e Órgãos de Gestão de Mão de Obra 56

MAYRA DE SOUZA BORGES E GABRIEL AUGUSTO DE SOUZA OLIVEIRA

- Governança com Perspectiva de Gênero: a Lei nº 15.177/2025 e Seus Reflexos no Setor Portuário ... 72

VINICIUS OLIVEIRA DO CARMO

- *Seaworthiness* e *Cargoworthiness* e o Dever de Navegabilidade no Brasil 86

COM A PALAVRA, O PRESIDENTE

Assunto

EVOLUÇÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO

- A Evolução do Tribunal Marítimo: Modernização Processual e o Duplo Grau de Jurisdição (VA Ralph Dias da Silveira Costa)..... 240

VA RALPH DIAS DA SILVEIRA COSTA

- A Evolução do Tribunal Marítimo: Modernização Processual e o Duplo Grau de Jurisdição..... 240

INFORMATIVO TRIBUNAL MARÍTIMO

Assunto

VISITA

- Visita da Comitiva do Comitê Marítimo Internacional (CMI) e da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)..... 239

ACÓRDÃOS NA ÍNTEGRA

Assunto

ADMINISTRATIVO

- Administrativo. Apelação cível. Anulação de auto de infração. Lei de Migração (Lei nº 13.445/2017). Transporte de tripulante sem documentação regular. Agente marítimo. Ilegitimidade passiva. Nature-

za do contrato de mandato. Ausência de responsabilidade solidária (TRF 4ª R.) 6326, 125

ADMINISTRATIVO E AMBIENTAL

- Administrativo e ambiental. Agravo interno. Tutela provisória de urgência em ação ordinária. Exportação de pescados. Notícia Siscomex nº 008/2025. Exigência de LPCO. Anuência prévia do Ibama. Controle ambiental de espécies ameaçadas de extinção. Legalidade da exigência. Produto perecível. Pescado fresco. Prazo de análise administrativa. Princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. Modulação dos efeitos da medida. Recurso parcialmente provido (TRF 5ª R.) 6327, 131

AGRAVO

- Agravo. Embargos de divergência. Agravo interno. Recurso de revista com agravo. 1. Horas extras. Intervalo interjornada. Trabalhador portuário avulso. Embargos não admitidos pela Presidência da Turma com fundamento no art. 896-A, § 4º, da CLT. Recurso que não impugna o fundamento da decisão recorrida. Ausência de dialética recursal. Irregularidade formal. Incidência da Súmula nº 422, I, do TST. Não conhecimento (TST) 6328, 137

COLISÃO DE NAVIO

- Colisão de navio com Dolphin com danos materiais. Mau estado de conservação das defensas. Condenação dos representados (TM) 6322, 99

DIREITO PREVIDENCIÁRIO

- Direito previdenciário. Apelação cível. Aposentadoria especial. Ruído. PPP. Ausência de responsável técnico e metodologia inadequada. Cerceamento de defesa. Anulação da sentença. Apelação do INSS provida (TRF 1ª R.) 6323, 104

DIREITO PROCESSUAL CIVIL E MARÍTIMO

- Direito processual civil e marítimo. Agravo de instrumento em incidente de concurso de credores. Discussão sobre preferência de crédito por privilégio marítimo e natureza trabalhista. Recurso desprovido (TRF 2ª R.) 6324, 109

INDENIZATÓRIA

- Indenizatória. Danos materiais em função da retenção aduaneira de um contêiner pela fiscalização alfandegária em função do erro de estufagem da carga pelo armador contratado pela empresa agenciadora ré. Contestação sob assertiva de que a estufagem (acondicionamento) da carga nos contêineres foi de responsabilidade do expedidor (*Said to Contain*), sendo que ela não é parte legítima para responder pelo erro, pedindo, alternativamente, a exclusão de tributos e outras despesas que normalmente incidiriam na operação. Pretensão julgada procedente em primeiro grau de jurisdição, eis que a empresa ré responde pelo erro do acondicionamento incorreto da carga pelo armador, resultando nas despesas suportadas pela empresa autora. Irresignação recursal da empresa ré reiterando os argumentos da sua contestação. Responsabilidade. Transporte de carga. Via marítima. Modalidade F.O.B. (*free on board*).

Acondicionamento da carga e lacração do contêiner pelo exportador, mas que por questão operacional necessitou ser dividida em dois contêineres segundo combinado por aquele e pelo armador. Situação em que inaplicável a isenção da cláusula *Said to Contain* pois o armador teve acesso físico à carga antes da sua estufagem e lacração dos contêineres. Responsabilidade solidária, no caso, da agenciadora ré, preposta do armador, na forma do artigo 750 do Código Civil. Indenização. Situação em que o ressarcimento deve ser o da 'diferença' entre o custo esperado para a liberação dos dois contêineres no mesmo dia e aquele que ao final foi suportado pela empresa ré ao final, a ser avaliado em fase de liquidação. Sentença reformada nesse ponto. Apelação parcialmente provida. (TJSP) 6329, 152

TRIBUTÁRIO

- Tributário. Processual civil. Agravo interno. Embargos à execução fiscal. Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Sujeito passivo. Consignatário das mercadorias transportadas. Agente de navegação. Ilegitimidade passiva (TRF 3ª R.) 6325, 114

EMENTÁRIO

Assunto

ABALROAMENTO

- Abalroamento – comboios fluviais – exposição a risco – condução desatenta – erro de manobra – representação – procedência 6330, 159

AFRETAMENTO MARÍTIMO

- Afretamento marítimo – Certificado de Autorização de Afretamento (CAA) – rescisão antecipada – circularização – bloqueio firme – lucros cessantes – apelações – desprovimento 6331, 160

AGENTE DE CARGA

- Agente de carga – informações – prestação intempestiva – multa aduaneira – agente marítimo – equiparação – denúncia espontânea – inaplicabilidade – agravo interno – desprovimento 6332, 162

ANTAQ

- Antaq – servidor – gratificação de desempenho – GDPCAR – avaliação funcional – isonomia – aposentadoria com paridade – apelação – desprovimento 6333, 164

ÁREA PORTUÁRIA

- Área portuária – contrato privado – União – ilegitimidade passiva – fiscalização aduaneira – interesse jurídico reflexo – competência – Justiça Federal – afastamento – agravo de instrumento – desprovimento 6334, 166

ARMAZÉM CENTRAL

- Armazém Central das Docas Pedro II – cais do Valongo – Unesco – conservação de bem cultural –

intervenção judicial – cabimento – agravo interno – perda do objeto – apelação – desprovimento – remessa necessária – desprovimento 6335, 167

ARMAZENAGEM

- Armazenagem e serviços portuários – despesas – importação – pena de perdimento – limitação da responsabilidade do importador – apelação – não provimento 6336, 168
- Armazenagem portuária – preço privado – tabela pública de preços – regulação da Antaq – legalidade da cobrança – apelação – desprovimento 6337, 169

ARRENDAMENTO PORTUÁRIO

- Arrendamento portuário – obrigações financeiras – inadimplemento – sentença arbitral – título executivo judicial – acordo de transação – subsidiariedade da tomada de contas especial – arquivamento 6338, 171
- Arrendamento portuário – Porto de Paranaguá – antecipação de investimentos – área comum – berço de atracação – exclusividade temporária – vantagem e legalidade – recomendações – óbices – ausência 6339, 172

ATIVIDADE PORTUÁRIA FLUVIAL

- Atividade portuária fluvial – área pública – renovação de alvará – negativa sem fundamentação – continuidade de serviço essencial – licitação – apelação – desprovimento 6340, 172

ATIVIDADES PORTUÁRIAS

- Atividades portuárias – dano ambiental – pesca artesanal – não comprovação – exercício profissional – não demonstração – nexo causal – ausência – apelação – desprovimento 6341, 173

AUTORIDADE PORTUÁRIA

- Autoridade portuária – danos em veículos importados – teoria do risco administrativo – dever de guarda – responsabilidade civil objetiva – fortuito interno – ação regressiva – apelação – provimento 6342, 174

CAIS DO VALONGO

- Cais do Valongo – Unesco – patrimônio cultural – preservação – União – legitimidade – comitê gestor – gestão administrativa – intervenção judicial – impossibilidade – apelação – provimento parcial – remessa necessária – provimento 6343, 175

CODESP

- Codesp – imóvel da União – reintegração de posse – permissão de uso – nulidade – ocupação irregular – esbulho possessório – indenização – responsabilidade objetiva – benfeitorias – não indenização – apelação – desprovimento 6344, 176

COLISÃO DE EMBARCAÇÃO

- Colisão de embarcação – acidente com banhista – União – responsabilidade civil – Marinha – omis-

são – zoneamento e sinalização – competência municipal – fato de terceiro – apelação – desprovimento 6345, 178

DEMURRAGE

- *Demurrage* – Porto de Imbituba – caso fortuito e força maior – culpa de terceiro – afastamento – dono da carga – responsabilidade – ressarcimento regressivo – apelação – provimento 6346, 179

DESEMBARAÇO ADUANEIRO

- Desembaraço aduaneiro – classificação fiscal de mercadoria – diferença tributária – condição para liberação – recolhimento – Tema 1.042/STF – recurso – desprovimento 6347, 182
- Desembaraço aduaneiro – equipamento hospitalar – imunidade tributária – entidade beneficente – ICMS – dispensa de recolhimento – apelação – provimento 6348, 182
- Desembaraço aduaneiro – ICMS – FECF – microempresa – isenção tributária – restrição por ato infralegal – ilegalidade – agravo de instrumento – desprovimento 6349, 183
- Desembaraço aduaneiro – vegetais congelados – ICMS – isenção – produtos em estado natural – liminar – agravo de instrumento – provimento 6350, 184

DESPACHANTE ADUANEIRO

- Despachante aduaneiro – exame de qualificação técnica – reserva legal – instrução normativa – exigência – ilegalidade – exercício profissional – agravo interno – desprovimento 6351, 185

DESUNITIZAÇÃO DE CONTÊINER

- Desunitização de contêiner – recusa – terminal portuário – *demurrage* – danos materiais – responsabilidade civil – apelação – desprovimento 6352, 185

DRAWBACK-SUSPENSÃO

- *Drawback*-suspensão – benefício fiscal condicionado – perícia contábil – deficiência probatória – segunda perícia – necessidade – sentença – anulação – apelação – provimento 6353, 186

ENTREPOSTO

- Entreposto aduaneiro – naufrágio – destruição da mercadoria – equiparação por analogia – reexportação de resíduos – apelação e remessa necessária – desprovimento 6354, 187
- Entreposto industrial sob controle informatizado – desembaraço aduaneiro em ZPE – empresa não beneficiária do regime – base legal – ausência 6355, 187

EXPORTAÇÃO DE MERCADORIAS ARREMATADAS

- Exportação de mercadorias arrematadas – modal de transporte – restrição não prevista em edital – vinculação ao instrumento convocatório – ilegalidade – apelação – desprovimento 6356, 188

ICMS-IMPORTAÇÃO

- ICMS-Importação – diferimento – laudo técnico – exigência – legalidade – tributo – recolhimento – crédito tributário – escrituração – repetição de indébito – apelação – provimento 6357, 190

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

- Imposto de importação – contêineres extraviados – arbitramento do valor aduaneiro – insuficiência documental – Invoice – invalidade – conhecimento de embarque – incompatibilidade – apelação – desprovimento..... 6358, 193

INFORMAÇÕES ADUANEIRAS

- Informações aduaneiras – prestação extemporânea – multa administrativa – prescrição intercorrente – processo administrativo – paralisação – apelação – desprovimento..... 6359, 194

NAVEGAÇÃO

- Navegação – risco – Reservatório de Fumas – aterro-dique e terraplenagem – dano ambiental – apelação – provimento parcial 6360, 195

NAVIO

- Navio – arresto cautelar – jurisdição brasileira – Convenção de Bruxelas de 1926 – CNUDM – responsabilidade patrimonial – recurso – desprovimento..... 6361, 198

ÓLEO DIESEL MARÍTIMO

- Óleo diesel marítimo – comercialização – TRR – empresa comercial exportadora – infração administrativa – multa – apelação – desprovimento 6362, 199

PIS/COFINS

- PIS/Cofins – créditos – insumos – desembaraço aduaneiro – despesas portuárias – essencialidade e relevância – Tema 779 do STJ – mandado de segurança – desprovimento 6363, 201

PLATAFORMA OFFSHORE

- Plataforma offshore – exposição a risco – queda de suporte de eletrocalha – falha de manutenção e inspeção – representação – procedência 6364, 202
- Plataforma offshore – nutricionista embarcada – tempo de serviço especial – ano marítimo – aposentadoria por tempo de contribuição – apelação – provimento parcial 6365, 203

PORTO PRIVADO

- Porto privado – interdição – poder de polícia ambiental – dever legal – inexistência de ilicitude – responsabilidade civil do Estado – afastamento – honorários sucumbenciais – agravo interno – desprovimento parcial 6366, 204

REPETRO

- Repetro – termo de responsabilidade – prescrição quinquenal – intimação administrativa – inaptdão

para suspender prazo prescricional – embargos de declaração – provimento..... 6367, 204

RETENÇÃO DE MERCADORIAS

- Retenção de mercadorias – garantia fidejussória – recusa – arbitramento do valor – pesquisa em website de comércio internacional – apelação – desprovimento..... 6368, 205

SENTENÇA ARBITRAL

- Sentença arbitral – execução – mercadorias apreendidas – devolução ao exterior – autorização – manutenção da decisão – agravo de instrumento – desprovimento..... 6369, 206

SERVIÇOS DE ARMAZENAGEM

- Serviços de armazenagem – valores cobrados – abusividade – inoocorrência – deslocamento da carga – inércia do importador – depósito legal – Tabela Pública de Serviços – apelação – desprovimento 6370, 207

SISCOMEX

- Siscomex – desabilitação de empresa importadora – revisão de ofício – resposta – ausência – ato administrativo – legalidade – importação posterior – assunção do risco – apelação – desprovimento 6371, 208
- Siscomex – desabilitação de habilitação – efeitos retroativos – impossibilidade – desembaraço aduaneiro – manutenção – remessa necessária – desprovimento..... 6372, 211
- Siscomex – taxa de utilização – majoração – inconstitucionalidade – atualização monetária – IPCA – repetição de indébito – apelação da empresa – desprovimento..... 6373, 212

SSE/THC2

- SSE/THC2 – ação de cobrança – prejudicialidade externa – ação civil pública – atos do TCU – Resolução Antaq nº 72/2022 – prosseguimento do feito – agravo de instrumento – desprovimento 6374, 212

TARIFAS PORTUÁRIAS

- Tarifas portuárias – embargos à execução fiscal – legitimidade ativa – empresa pública sucessora – certidão de dívida ativa – validade – reajuste tarifário – Resolução Antaq nº 4.092/2015 – apelação – desprovimento..... 6375, 213
- Tarifas portuárias – preço público – cobrança – prescrição decenal – empresa pública – Codem – prova do débito – suficiência – juros e correção monetária – diferimento – apelação – desprovimento..... 6376, 215

TRABALHADOR OFFSHORE

- Trabalhador offshore – imposto de renda – folga indenizada – dias extras a bordo – natureza remuneratória – embargos de declaração – desprovimento 6377, 217

TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

- Trabalhador portuário avulso – aposentadoria por tempo de contribuição – atividade especial – enquadramento por categoria profissional – PPP – OGMO e sindicato – calor – ruído – poeira de sílica – apelação – provimento..... 6378, 219

TRANSPORTE MARÍTIMO

- Transporte marítimo – avaria de carga – ação regressiva – seguradora sub-rogada – Decreto-Lei nº 116/1967 – prazo ânua – recurso especial – desprovimento..... 6379, 220
- Transporte marítimo – avarias – ressarcimento – decadência – art. 754 do Código Civil – inaplicabilidade – seguradora sub-rogada – Súmula nº 83 do STJ – incidência – agravo em recurso especial – desprovimento..... 6380, 222
- Transporte marítimo de carga – contêiner – retenção – operador portuário – contrato de depósito oneroso – direito de retenção – apelação – provimento..... 6381, 225
- Transporte marítimo internacional – conhecimento de embarque – bloqueio no Siscomex Carga – retenção de carga – ilegalidade – obrigação de fazer – apelação – provimento parcial..... 6382, 226
- Transporte marítimo internacional – *demurrage* – natureza indenizatória – limitação judicial – impossibilidade – Recurso Especial – provimento..... 6383, 228

- Transporte marítimo internacional – *demurrage* – taxas portuárias – agente marítimo – legitimidade ativa – apelação – desprovimento 6384, 229
- Transporte marítimo internacional – perda de carga por incêndio – agente de cargas (NVOCC) – responsabilidade – ação regressiva – apelação – desprovimento..... 6385, 230
- Transporte marítimo internacional – seguro de dano – sub-rogação – cláusula compromissória arbitral – oponibilidade à seguradora – Recurso Especial – provimento 6386, 230

TRIBUNAL MARÍTIMO

- Tribunal Marítimo – valor probatório – naufrágio – embarcação em marina – dever de guarda – responsabilidade objetiva – usos e costumes – apelação – provimento 6387, 232

TURISMO NÁUTICO

- Turismo náutico – fiscalização ambiental – omissão administrativa – plano municipal de gerenciamento costeiro – medidas educativas – remessa necessária e apelação da União – provimento parcial 6388, 235

ZONA DE PROCESSAMENTO

- Zona de processamento de exportação – análise de propostas – duração do processo – uniformidade de critérios – recomendações 6389, 238

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



Este conteúdo é de acesso exclusivo para assinantes

www.estudosmaritimos.com.br