

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

PORTO & MAR

Decreto de arbitragem é bem avaliado

Participantes do I Congresso de Direito Marítimo e Portuário julgam o texto positivo para a solução de litígios sobre porto e transporte

BRUNO GUTIERREZ

DE A TRIBUNA ON-LINE

Debatedores consideraram positivos os termos do Decreto 10.025, publicado no dia 20 pelo Governo Federal. Esse foi um dos assuntos tratados, ontem, no I Congresso de Direito Marítimo e Portuário, no auditório da Associação Comercial de Santos. A iniciativa, realizada pelo Grupo *Tribuna* e pela Seccional de São Paulo da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), termina hoje (veja programação).

O decreto fixa um novo regramento para a arbitragem, a fim de dirimir litígios que envolvam a Administração Federal nos setores portuário e de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroportuário.

Segundo o expositor José Gabriel Assis de Almeida, advogado associado da Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima (CBAM) e da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), o texto é um avanço.

O Artigo 2º define que “poderão ser submetidas à arbitragem as controvérsias sobre direitos patrimoniais disponíveis”. Entre elas, estão as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de parceria; e o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer parte, incluídas a incidência das suas penalidades e o seu cálculo.

O painel *Métodos alternativos de resolução de litígios marítimos - arbitragem e mediação* trouxe também as debatedoras Luciana Vaz Pacheco de Castro e Daniella Revoredo, advogadas associadas da ABDM.

Luciana questionou se, com mais possibilidades para se optar pela arbitragem, deveria haver menos intervenção estatal. Para José Gabriel, o Poder Público na arbitragem “é como uma



Os debates, realizados pelo Grupo *Tribuna* e pela Seccional de São Paulo da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), terminam hoje

frer sanções terríveis, como ação de improbidade”, avaliou o especialista.

UM EXEMPLO

Daniella Revoredo trouxe em questão a vinculação de seguradoras em casos de arbitragem. Ela lembrou o caso Alstom, de 2004. Na época, o grupo francês foi contratado pela Hydro Alunorte para serviços na cidade de Barcarena (PA).

A Alstom forneceu uma caldeira avaliada em aproximadamente R\$ 200 milhões para uma unidade instalada no Município. No contrato, as empresas se comprometeram a resolver eventuais litígios por meio de uma câmara arbitral em Nova Iorque (EUA). Paralelamente, a Hydro Alunorte fez um seguro do equipamento com a Mitsui.

Quando já estava em operação, em 2010, a máquina parou de funcionar. A Hydro acionou a seguradora, que reembolsou o valor do equipamento, mas quis cobrar da Alstom o montante pelo suposto defeito na fabricação.

A Alstom recorreu à arbitragem, na qual se concluiu que o problema havia sido ocasionado na operação da máquina, e não na sua fabricação. A Mitsui, porém, processou a fabricante na Justiça brasileira. Neste ano, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) determinou que a seguradora se submetesse ao resultado do processo arbitral previsto. José Gabriel, porém, advertiu que o tema ainda não é uma matéria pacificada.

Entre os participantes do congresso, estiveram o presidente da Subseção da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) em Santos, Rodrigo Julião, e o vice-prefeito Sandoval Soares (sem partido), representando o prefeito Paulo Alexandre Barbosa (PSDB).

IMPORTÂNCIA



“Este evento não era de Santos. Nós o trouxemos para cá, numa parceria do Grupo *Tribuna*. Tenho certeza de que (no congresso) teremos várias inovações, medidas, sempre visando ao futuro”

Roberto Clemente Santini
Diretor-presidente da TV *Tribuna* e presidente da Associação Comercial de Santos



“(O congresso) Não é voltado só para profissionais da área jurídica, mas também, para o mercado. Então, o intuito é promover um debate multidisciplinar”

Marcelo Sammarco
Advogado associado da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

criança que está começando a caminhar”.
“No Brasil, temos um sistema que cerceia qualquer

iniciativa do servidor público. Se fizer isso, amanhã vem órgão de controle dizendo que você errou e so-

SINISTROS

Pelo fato de o Brasil não ser signatário de convenções internacionais, os armadores nacionais enfrentam dificuldades jurídicas para calcular indenizações em casos de sinistros marítimos. É o que afirma Kátia Oliveira, representante do Steamship Mutual - P&I Club. Segundo Katia, essa lacuna vai pautar um seminário na primeira semana de novembro, no Rio de Janeiro. Será uma tentativa de sensibilizar o Governo Federal a aderir a regras internacionais. A especialista afirma que o Brasil segue parâmetros legais definidos em 1969. Kátia apresentou o modelo de indenização baseado em clube de P&I (Proteção e Indenização). Espécie de consórcio, é formado por armadores e donos de navios, com a finalidade de complementar o seguro normal e proteger embarcações e cargas de sinistros. Cada membro paga uma parcela, e as indenizações são extraídas dos fundos coletivos. (EB)

LIBERDADE

■ A recente Lei da Liberdade Econômica (13.874/2019), sancionada na última semana pelo presidente Jair Bolsonaro (PSL), é vista com ânimo pelos setores marítimo e portuário. A expectativa do setor é que a nova regra sirva como impulso para menos regulação e interferência do Estado.
■ A lei foi abordada no painel *Excesso de regulação e segurança jurídica no setor marítimo e portuário*, que teve participação de Joel Contente, diretor de assuntos corporativos da BTP; Luciana Marques e Marcelo Sammarco, advogados associados da ABDM. “Não se pode falar de liberdade econômica sem diminuição da regulação”, comentou Luciana Marques. Joel Contente disse estar otimista, mas criticou o Tribunal de Contas da União (TCU), que considera um “agente regulador supremo”.
■ Para Marcelo Sammarco, “quanto mais se regula e se interfere nas práticas de mercado, (mais se) traz um impacto muito negativo. Acaba afastando o investidor. Este governo tem sinalizado ao mercado no sentido de atrair investidores para a infraestrutura. Não há outra forma de se evoluir neste mercado sem o investimento privado”. (BG)

PROGRAMAÇÃO

>>8h30
■ **Credenciamento**

>>9h
■ **Painel 5:** A Resolução Normativa 18/2017 da Antaq e o impacto regulatório no setor aquaviário
■ **Expositor:** Mário Povia, diretor-geral da Antaq
■ **Debatedores:** Gustavo Assis de Oliveira, advogado; Cristina Wadner, advogada - associada ABDM

>>10h30
■ **Painel 6:** BR do Mar - Novas perspectivas para a cabotagem
■ **Expositor:** Dino Antunes, diretor do Departamento de

Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
■ **Debatedores:** Cléber Lucas, presidente da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem; Henry Robinson, consultor portuário

>>12h
■ **Intervalo para almoço**

>>14h
■ **Painel 7:** O Direito Marítimo no novo Código Comercial
■ **Expositor:** Felipe Galante, presidente da ABDM Nacional
■ **Debatedores:** Osvaldo Sammarco, presidente da ABDM SP; Darcio Mota, representante da Associação

Internacional de Direito de Seguros

>>15h30
■ **Intervalo**
>>16h
■ **Painel 8:** O Acordo de Bali para Facilitação do Comércio e seus impactos no setor marítimo, portuário e aduaneiro
■ **Expositor:** Angelino Caputo, diretor executivo da Abtra - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados
■ **Debatedores:** Baudilio Regueira, advogado - associado ABDM; Ricardo Moltizans, gerente executivo do Sopesp

>>17h30
■ **Coquetel de confraternização**

Codesp: canal mais largo e fundo

EDUARDO BRANDÃO
DA REDAÇÃO

■ A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) pretende lançar, no próximo semestre, o projeto básico para alargar o canal de navegação e aprofundar o calado para 17 metros. O objetivo é qualificar o Porto de Santos às regras do programa federal de estímulo à cabotagem, o BR do Mar, cujo objetivo é dar competitividade e reduzir custos do segmento. Assim disse ontem o presidente da Codesp, Casemiro

Tércio de Carvalho, que abriu o congresso, no painel *Perspectivas do setor portuário e o posicionamento do Porto de Santos na logística nacional*. Segundo a estatal, o porto tem calado máximo de 13,5 metros. “Enquanto empresas (armadoras) estão indo para navios de 400 metros, estamos discutindo aqui 366 (metros). Já era para ter aumentado o canal.” Tércio explicou que a proposta vai permitir ao Porto receber embarcações maiores e em condições de nave-

gação seguras, mesmo com mais carga embarcada. O presidente defendeu a modernização do complexo, com uso de Inteligência Artificial e Internet das Coisas para dinamizar processos logísticos e a administração portuária. E quer consolidá-lo como porto concentrador de cargas (hub port). Para o plano sair do papel, o cais santista precisa finalizar a dragagem de aprofundamento, o alargamento do canal e definir mais áreas para expansão.