



# InVerbis

[inverbis@imb.org.br](mailto:inverbis@imb.org.br)

[www.imb.org.br](http://www.imb.org.br)

Nº54 • 2023 • Ano 27

---

## Edição Especial sobre o Direito Marítimo

---





# PIX IMB: fácil e rápido

O Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB está implementando o pagamento das mensalidades através do PIX.

Em breve, todos os Associados poderão contar com mais essa modalidade de pagamento das contribuições para o Instituto usando QR-Code.

PIX IMB é uma ferramenta que cria facilidades para a Instituição e para os Associados. Facilita a identificação no extrato bancário e reduz significativamente o valor de tarifa bancária.

Já estamos enviando aos Associados, que não descontam em folha de pagamento, boleto com quitação via PIX.

## ❖ Como utilizar?

Basta entrar na própria conta bancária, escolher o valor do pagamento (mensal, semestral ou anual) e fotografar o QR-Code para efetuar o pagamento da(s) mensalidade(s).

Observação: Caso o pagamento seja efetuado por terceiros, solicitamos que nos seja enviado o comprovante com o nome do Associado que fez o pagamento.

## ❖ Gostou da novidade, mas ainda não é Associado?

Preencha a ficha cadastral que está no QR-Code abaixo e venha integrar o Quadro Associativo do IMB!



## Diretoria Executiva Triênio 2022/2025

Desembargador Peterson Barroso Simão  
Presidente

Desembargador Roberto Guimarães  
1º Vice-Presidente

Desembargadora Regina Lúcia Passos  
2º Vice-Presidente

Ministro Carlos Fernando Mathias de Souza  
3º Vice-Presidente

Desembargador Bernardino Machado Leituga  
Secretário-Geral

Desembargador Roberto Luis Felinto de Oliveira  
1º Secretário-Adjunto

Desembargador Jean Albert de Souza Saadi  
2º Secretário-Adjunto

Desembargador Ricardo Alberto Pereira  
1º Tesoureiro

Juiz de Direito Jairo Vasconcelos Rodrigues Carmo  
2º Tesoureiro

Juiz de Direito Wladimir Hungria  
3º Tesoureiro

## Membros Efetivos do Conselho Fiscal

Desembargador José Roberto Lagranha Távora  
Presidente

Desembargador Custódio de Barros Tostes  
Secretário

Juiz de Direito Antonio Alves Cardoso Junior  
Vogal

## Membros Suplentes

Desembargador Pedro Saraiva de Andrade Lemos

Desembargador Marcius da Costa Ferreira

Desembargador Ricardo Braga Monte Serrat

## Diretores

Juiz de Direito Marcelo Cavalcanti Piragibe Magalhães  
Diretoria Artística

Juiz de Direito João Marcos de Castello Branco Fantinato  
Diretoria Cultural

Desembargador Índio Brasileiro Rocha  
Diretoria de Aposentados

Desembargador Rogério de Oliveira Souza  
Diretoria de Cursos e Conclaves

Desembargador Guaraci de Campos Vianna  
Diretoria de Estudos Especiais

Juiz Federal Militar Edmundo Franca de Oliveira  
Diretoria de Integração Judiciária

Desembargador Cesar Felipe Cury  
Diretoria de Métodos Alternativos

Desembargador Marcos Alcino de Azevedo Torres  
Diretoria de Relações Acadêmicas

Juiz Federal do Trabalho Maurício Paes Barreto Pizarro Drummond  
Diretoria de Relações com a Justiça do Trabalho

Juiz Federal Fabricio Fernandes de Castro  
Diretoria de Relações com a Justiça Federal



Conselheira do TCE-RJ Andrea Siqueira Martins  
Diretoria de Relações com Tribunal de Contas

Desembargador Federal do Tribunal Marítimo Marcelo David Gonçalves  
Diretoria de Relações com o Tribunal Marítimo.

Desembargador Marcelo Castro Anátocles da Silva Ferreira  
Diretoria de Relações Interestaduais

Desembargador Jorge Luiz Habib  
Diretoria de Turismo

Juiz de Direito Renata Gil de Alcântara Videira  
Diretoria Institucional

Desembargador Federal André Ricardo Cruz Fontes  
Diretoria Internacional

Desembargador Alexandre Eduardo Scisínio  
Diretoria Literária

## Conselho Editorial

Desembargador Fábio Dutra  
Presidente

Desembargador Carlos Gustavo Vianna Direito  
1º Vice-presidente

Desembargador Paulo Wunder de Alencar  
2º Vice-presidente

Desembargador Luciano Silva Barreto  
Secretário

## Membros

Desembargador Adriano Celso Guimarães

Desembargador Fernando Antônio de Almeida

Desembargadora Ivone Ferreira Caetano

Juiz de Direito Maria Cristina B. Gutierrez Slaibi

Juiz de Direito Carlos Sérgio dos Santos Saraiva



# Nesta Edição

## Editorial

Pág. 5

## 1º Simpósio de Direito Marítimo do IMB

Pág. 6

### ACONTECEU

## 1º Simpósio Direito Marítimo: IMB assina convênios de apoio cultural com renomados escritórios de advocacia e instituições do setor marítimo

Pág. 8

## Novo Diretor de Relações com o Tribunal Marítimo

Pág. 9

### ARTIGOS

## Cabotagem no Brasil, melhor opção para um país continental

Luis Fernando Resano

Pág. 10

## Vinculação da seguradora à cláusula arbitral: uma análise do RESP 1.988.894-SP

Godofredo Mendes Vianna  
Paulo Henrique Reis de Oliveira

Pág. 13

## O Tribunal Marítimo

Marcelo David Gonçalves

Pág. 23

## Direito marítimo e a especialização

Antonio Carlos Esteves Torres

Pág. 26

## Da alocação de responsabilidade "knock for knock" nos contratos marítimos

Thiago Borges Paes de Lima

Pág. 28

## O risco de dano reverso no embargo cautelar de embarcações

Luis Felipe Galante

Pág. 30

## A Necessidade de Comprovação do Nexo Causal nas Ações de Falta de Mercadoria Transportada a Granel

Fernando C. Sobrino Porto

Pág. 35

## DL nº 1.455/1976: As Modificações da Lei nº 14.165/2023 e os Limites Recursais na Figura do Perdimento Aduaneiro

Carlos Prudêncio  
Ricardo Henrique Wehmuth

Pág. 38

## Suspensão do Processo Judicial para Aguardar Decisão do Tribunal Marítimo

Guaraci de Campos Vianna

Pág. 41

## Os desafios da navegação na bacia amazônica.

Dr Eduardo Scarpellini

Pág. 45

## O Direito Marítimo e a sua Especialização no Judiciário

Luis Felipe Salomão Filho  
Livia Sanches Sancio

Pág. 47

## Turismo:

Atendimento personalizado na sede do

# imb

Lead Congressos e Viagens está atendendo aos Associados do IMB na sede da instituição (Rua Dom Manuel, 29 /Gr. 113, Centro, RJ) de segunda a sexta, das 11h às 18h.

Responsável pelo atendimento, Ademir Almeida programa viagem de trabalho ou de turismo, bem como planejamento de eventos.

Serviços: emissão de passagens aéreas, reserva de hotéis, seguro-viagem, pacotes de viagens, cruzeiros, locação de automóveis, organização e planejamento de eventos e outros serviços de viagens, com roteiros no Brasil e no exterior.

Para os Associados do IMB há descontos (já existentes nos produtos), como reserva de hotéis e cruzeiros.

É possível marcar horário:

(21) 3133-37347

(21) 99571-0165

ou pelo e-mail:

[ademir@leadcongressos.com](mailto:ademir@leadcongressos.com)





# Editorial

Desembargador Fabio Dutra

O IMB tem o prazer de apresentar aos seus associados e parceiros a edição especial de sua Revista In Verbis. Este número nasceu de um projeto específico e nela trazemos matérias de grandes especialistas do Direito Marítimo. A seguir fornecemos um breve extrato dos trabalhos contidos nesta edição.

Os Drs. Godofredo Mendes Vianna e Paulo Henrique Reis de Oliveira, com profundidade, falam sobre a vinculação das seguradoras à cláusula arbitral fazendo uma análise do RESP 1.988.894/SP. O Dr. Luís Fernando Resano apresenta suas impressões sobre a navegação de cabotagem no Brasil, afirmando ser ela a melhor opção para um país continental como o nosso, sugerindo algumas medidas para a sua melhoria.

O Vice-presidente do Tribunal Marítimo, nosso colega e representante do IMB, Desembargador Marcelo David Gonçalves, colabora com sua experiência e conhecimento, discorrendo sobre aspectos históricos, composição, competência, jurisdição e contribuição da jurisprudência daquele Tribunal. O Dr. Thiago Paes discorre sobre a alocação da responsabilidade knock for knock nos contratos marítimos, ressaltando suas vantagens e desvantagens e com base na sua compreensão, afirma ser uma ferramenta valiosa para a redução dos litígios perante o Judiciário.

O Dr. Luís Felipe Galante aborda a questão do risco de dano reverso no embargo cautelar de embarcações, conceituando os institutos, analisando situações, princípios e jurisprudência aplicável e aconselhando, por fim, a possibilidade de uma rara ocasião decisória equânime, sem os tormentos das escolhas extremas. O Dr. Fernando C. Sobrino Porto relata a necessidade de comprovação do nexo de causalidade nas ações de falta de mercadoria transportada a granel, conceituando nexo causal, atividade de risco e as hipóteses de responsabilidade objetiva, concluindo que o nexo de causalidade deve ser comprovado, não bastando a simples alegação de que o transportador marítimo não se desincumbiu corretamente de sua obrigação contratual.

Os Drs. Luís Felipe Salomão Filho e Livia Sanches Sancio discorrem sobre o Direito Marítimo e a sua especialização no Judiciário, comentando a função de órgão auxiliar do Tribunal Marítimo e ressaltando os aspectos relacionados a especialização de tal Direito. Concluem entendendo ser válida a criação de varas ou de câmaras especializadas. O Dr. Eduardo Scarpellini faz um

relato dos desafios da navegação na bacia amazônica, região ambiental sensível e de importância econômica ímpar, narrando as atividades de uma empresa que se dedica ao transporte de cargas num processo que se pretende inovador e com foco na redução de emissão de poluentes.

O Vice-presidente do IMB em Santa Catarina, Carlos Prudência e o Dr. Ricardo Henrique Wehmuth discutem as modificações introduzidas pela Lei nº 14.165/23, assim como os limites recursais na figura do perdimento aduaneiro, constituindo-se matéria interessante e oportuna. E o Desembargador Antônio Carlos Esteves Torres, Presidente do Grupo de Estudos sobre História do Direito, aborda o Direito Marítimo e a Especialização. Outro diretor do IMB, Desembargador Guaraci de Campos Vianna, também participa desta edição, concluindo não ser obrigatória a suspensão do processo, facultando-se à parte juntar o acórdão do Tribunal especializado que poderá contribuir para a melhor jurisdição.

O IMB acredita estar contribuindo para que o tema Direito Marítimo seja um pouco mais conhecido dos nossos juristas e demais profissionais que militam na área da navegação. E para isso convidou especialistas e abriu ao público da área a oportunidade de estar conosco aprendendo as técnicas, teorias, doutrinas e jurisprudência desse ramo do Direito que é tão antigo e tão especializado da seara jurídica. E como fruto dos trabalhos foi produzida esta revista que ora disponibilizamos aos nossos associados e demais parceiros comprometidos com a disseminação da cultura e do conhecimento jurídico.

Expressamos nossa gratidão aos apoiadores, colaboradores e incentivadores que nos possibilitaram a realização deste 1º Simpósio de Direito Marítimo: TJ/RJ, TM, ABAC, ABDM, ABAMI, IAB, PPGDIN/UFF, OAB/RJ, SINDA-RIO, SOGAMAX, Basilio Advogados, Combitrans, EXM Partners, Kincaid Mendes Vianna Advogados, Ocean Pact, Pedro Calmon Filho & Associados e Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Advogados, dentre outros.

Os artigos apresentados nesta edição foram analisados pelos seguintes membros do Conselho Editorial: Carlos Gustavo Vianna Direito, Paulo Wunder de Alencar, Luciano Silva Barreto, Fernando Antônio de Almeida, Maria Cristina B. Gutierrez Slaibi e Carlos Sérgio Santos Saraiva.

A todos os nossos agradecimentos.

# 1º Simpósio de Direito Marítimo do IMB

reunirá no Rio de Janeiro autoridades do mundo jurídico e renomados especialistas

*Texto: Conceição Sá*

O Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB promove neste 20 de outubro, das 8h às 19h, o 1º Simpósio de Direito Marítimo – Regulação, Informação e Estudo, tema ainda inédito nas realizações da instituição.

O IMB pretende um mergulho no tema em que autoridades do mundo jurídico e renomados especialistas debatendo os principais desafios e questões jurídicas relacionados ao transporte marítimo, negócios internacionais e proteção do ambiente, com dois intervalos de coffee break, almoço e coquetel de encerramento no Hotel Prodigy, integrado ao Aeroporto Santos Dumont, com uma linda vista do Rio de Janeiro.

Participam autoridades do Judiciário, do Executivo e do Legislativo e profissionais altamente gabaritados, na abertura e durante os painéis temáticos. O evento é realizado pelo IMB, tendo a coordenação logística da Lead Meeting Planner.

## **Autoridades confirmadas**

Des. Ricardo Rodrigues Cardozo, Presidente do TJ/RJ.  
Desembargador Marcus Henrique Pinto Basílio – Corregedor Geral do TJ/RJ  
Des. Cesar Marques Carvalho – Presidente do TRT1  
Dr. Luciano Bandeira – Presidente OAB-RJ  
Dr. Bruno Teixeira Dubeux – Procurador-Geral do ERJ

Cons. Luiz Antônio Guaraná – Presidente do TCM/RJ  
Dr. José Carlos Raposo Barbosa – Presidente da CBCEX.  
Dep. Est. Célia Cristina Amorim Silva Jordão

## **Comissão Organizadora**

Des. Peterson Barroso Simão – Presidente do IMB  
Des. Fábio Dutra – Presidente do Conselho Editorial do IMB  
Des. Roberto Guimarães, Vice-Presidente do IMB  
Des. Bernardino Machado Leituga – Secretário-Geral do IMB  
Des. Antônio Carlos Esteves Torres – Grupo de Estudos de História do Direito  
Des. Guaraci de Campos Vianna – Diretor de Estudos Especiais do IMB  
Des. Marcelo David Gonçalves – Vice-presidente do Tribunal Marítimo  
Dr. Genilton Castilho – Advogado e Sócio Benemérito do IMB  
Dr. Pedro Calmon Neto – do Escritório Pedro Calmon Filho & Associados  
Dr. Godofredo Mendes Vianna – do Escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados  
Dr. Márcio Luís Malta – do Escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados  
Dr. Luís Felipe Galante – Escritório Jurídico Carbone  
Dr. Marcelo Mata – Escritório Pedro Calmon Filho & Associados

## Palestrantes

Alte. de Esquadra Ralph Dias da Silveira Costa – Presidente do Tribunal Marítimo  
 Contra-Alte. Sérgio Gago Guida – Assessor-Chefe da Segurança do Tráfego Aquaviário  
 Professor Doutor André Beirão - Doutor em Direito (UERJ),  
 Doutor Pedro Antônio Pereira Thiago - Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil  
 Doutor Bruno Rezende – Advogado e Administrador Judicial  
 Dep. Fed. Hugo Leal - Secretário de Estado de Energia e Economia do Mar RJ  
 Doutor Luís Fernando Resano – Diretor Executivo da ABAC  
 Doutora Flávia Morais Lopes Takafashi - Diretora da ANTAQ  
 Professor Doutor Thauan Santos - Doutor PPGEM/EGN  
 Doutora Eliane Octaviano Martins – Diretora da Maritime Law Academy  
 Doutor Carlos Augusto de Andrade Cabral - UNIMES  
 Doutor Juiz Frederico Messias – Juiz de Direito – TJ/SP  
 Engenheiro-Perito Judicial Maurício Almeida  
 Doutor Eronildes Santos – Procurador de Justiça de São Paulo  
 Doutor Eduardo Scarpellini - Sócio Fundador da EXM PARTNERS  
 Prático Everton Schmidt – Presidente do Conselho Técnico da Praticagem do RJ  
 Professor Wagner Menezes – Presidente da Sociedade Brasileira de Direito Internacional  
 Doutor Pedro Calmon Neto – Diretor Escritório Pedro Calmon Filho  
 Doutor Godofredo Mendes Vianna - Escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados  
 Des. Federal Marcelo David Gonçalves - Vice-Presidente Tribunal Marítimo  
 Doutor Luís Felipe Galante – Galante Carbone Escritório Jurídico  
 Doutora Lívia Sancio - Escritório Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta  
 Juíza de Direito Maria da Penha Nobre Mauro – TJRJ  
 Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Jr. – Coordenador para o Desenvolvimento de Negócios e Relações Institucionais do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro

## Temas

Alguns dos temas apreciados no Encontro: Tribunal Marítimo e a Segurança da Navegação; A autoridade Marítima Brasileira e os recentes avanços na regulação técnica das atividades relacionadas com suas competências; Por que o Direito Marítimo sem o Direito do Mar não é sustentável?; Economia azul e a relevância do Direito Marítimo; A navegação de Cabotagem – Os benefícios para a economia do Brasil; Origem dos Clubs de P&I, sua importância para a indústria marítima: coberturas e o princípio pay to be paid; O arresto ou embargo de embarcações, Armação e Constituição do Navio; A Modernização da RFB e o Comércio Exterior – Fluidez nas operações e segurança da sociedade e Os desafios da navegação na Bacia Amazônica.

## Patrocinadores

ABAC – Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem  
 BASILIO Advogados  
 COMBITRANS Amazônia  
 EXM Partners  
 KINCAID Mendes Vianna Advogados Associados  
 PEDRO CALMON Filho & Associados  
 SOGAMAX Distribuidora de Produtos Farmacêuticos LTDA  
 Escritório Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta

## Apoiadores

ABAMI – Associação Brasileira de Advogados do Mercado Imobiliário  
 ABDM – Associação Brasileira de Direito Marítimo  
 AMB Associação dos Magistrados Brasileiros  
 AUDICON - Associação Nacional dos Ministros e Cons. Sub. dos Tribunais de Contas  
 IAB - Instituto dos Advogados Brasileiros  
 OCEAN Pact  
 OAB/RJ - Ordem dos Advogados do Brasil Seção Rio de Janeiro  
 PPGDIN/UFF - Programa de Direito, Instituições e Negócios da UFF  
 SINDA-RIO – Sind. das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do ERJ  
 TJ/RJ - Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro  
 TM – Tribunal Marítimo  
 Prudêncio Escritório de Advocacia  
 UNIG – Universidade Iguazu  
 UNYLEYA Faculdade

## 1º Simpósio Direito Marítimo: IMB assina convênios de apoio cultural com renomados escritórios de advocacia e instituições do setor marítimo



Foto: Conceição Sá

Com o objetivo de apoio na realização do 1º Simpósio Direito Marítimo – Regulação, Informação e Estudo, ainda no mês de agosto, na sede do Instituto, foram realizados encontros para as assinaturas de convênios de apoio cultural do Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB com parceiros da área jurídica e do setor marítimo.

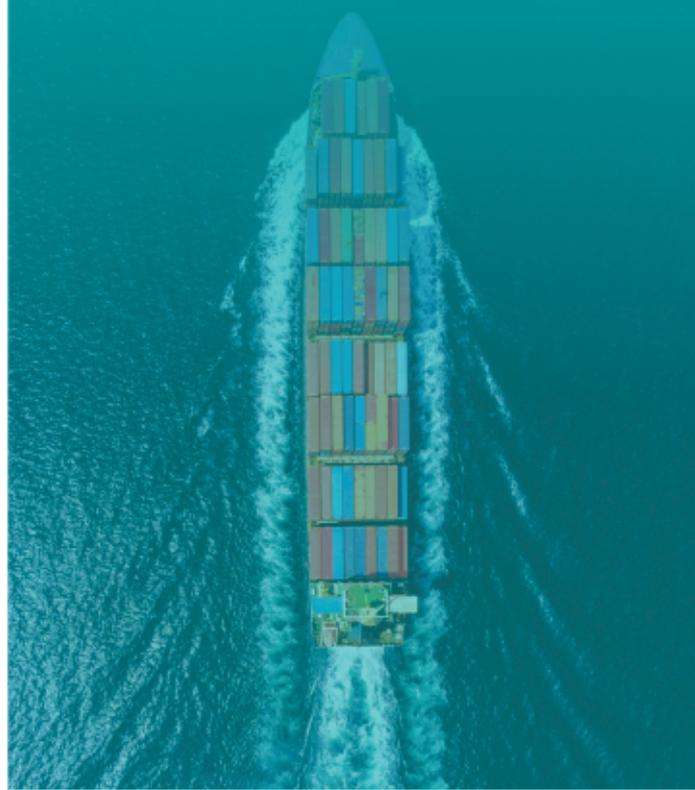
No dia 22 de agosto, o Presidente do IMB, Desembargador Peterson Barroso Simão, e o Presidente do Grupo de Estudos sobre História do Direito do IMB, Desembargador Antônio Carlos Esteves Torres, receberam os Advogados José Roberto Sampaio e Pedro Calmon Neto para

formalizarem os Convênios de Apoio Cultural com os Escritórios Basilio Advogados e Pedro Calmon Filho & Associados, respectivamente.



Foto: André Maia

No dia 29 de agosto, o Desembargador Peterson e o Presidente do Conselho Editorial do IMB, Desembargador Fábio Dutra, receberam os representantes da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC, Dr. Luís Fernando Resano, Diretor Executivo, e da Ocean Pact, Dr. Thiago Paes, Gerente Jurídico, para formalizarem os Convênios de Apoio Cultural.



# Novo Diretor de Relações com o Tribunal Marítimo

Foi empossado, no dia 21 de agosto, o novo Diretor de Relações do Tribunal Marítimo com o Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB, Desembargador Federal Marcelo David Gonçalves. A posse foi realizada no gabinete do Presidente do IMB, Desembargador Peterson Barroso Simão.

O novo Diretor do IMB é Desembargador Federal do Tribunal Marítimo, Decano e Vice-Presidente da Corte. O Magistrado atua como Professor Titular da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UniRio) e é Coordenador da Pós-Graduação em Direito Marítimo e dos Transportes da Maritime Law Academy (MLAW).

Doutor em Direito pela Universidad Museo Social Argentino, possui Pós-Graduação em Direito Constitucional pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) e em Direito Processual pela Universidade Católica de Petrópolis (UCP).

O Presidente do IMB manifestou a sua satisfação por contar nos quadros da Diretoria do Instituto com o Desembargador Marcelo David, reconhecendo que a chegada do novo representante fortalecerá os vínculos das duas instituições e contribuirá para o acesso da comunidade jurídica aos temas relevantes postos em julgamento por aquela Corte especializada.

Os demais membros do IMB presentes na posse saudaram o novo representante e



Foto: Conceição Sá

lhe desejaram sucesso na tarefa de aproximar as duas entidades e de promover eventos que contribuam para a divulgação de realizações do Tribunal Marítimo junto ao Instituto dos Magistrados do Brasil.

# Cabotagem no melhor opção para um país

*Luis Fernando Resano\**

O Brasil é um país continental, com cerca de 8 mil quilômetros de costa. Nada mais esperado do que usarmos essa “estrada natural” para transporte de carga. Nos últimos anos, a Cabotagem cresceu em um ritmo acelerado no Brasil. A pandemia quebrou um pouco esse ritmo de crescimento, mas aos poucos a tendência vem sendo retomada.

Foram adquiridas, na última década, cerca de 20 embarcações que estão registradas na bandeira brasileira, com um investimento da ordem de R\$ 3,5 bilhões. São investimentos em navios de última geração, comparáveis aos melhores do mundo, que prestam serviços sofisticados e dedicados a mercado nacional. Hoje temos uma frota de mais de 70 navios de bandeira brasileira, que geram impostos e empregos no país, e a segurança de poder sempre contar com as empresas brasileiras de navegação proprietárias de navios, independentemente da variação do mercado internacional.

Em 2022 foram movimentados 1,3 milhão TEU's (Twenty Equivalent Unit) entre os portos ao longo da costa brasileira. Isso corresponde a mais de 1 milhão de viagens rodoviárias de longa distância que deixaram de ser feitas somente no ano passado. Se colocarmos esse volume em caminhões encostando os para-choques, daria uma distância de 15.000 Km ou 5 filas de caminhões de São Paulo a Fortaleza.

A cabotagem oferece diversas vantagens. Ela transporta de helicópteros a televisão, de pás eólicas a biocombustíveis, de minério e grãos a vestuário, com previsibilidade na entrega. Possui menor risco de avarias e roubos, com potencial de redução de 10 mil acidentes/ano, e consequente redução de custos com seguros. A cabotagem é, ainda, ambientalmente sustentável, já que emite 4 vezes menos CO<sub>2</sub>, se

comparada aos demais modais de transporte, e causa menos acidentes ambientais, com maior controle e responsabilização.

Com soluções eficientes de transporte multimodal de porta a porta, a cabotagem oferece muitas facilidades para o cliente, com o manejo adequado e seguro da carga, fazendo todo o planejamento logístico, absorvendo a burocracia e garantindo o abastecimento, no tempo combinado. Nos transportes de granéis e nos projetos especiais, o transporte é pensado e executado de acordo com a necessidade do cliente, com soluções customizadas, oferecendo eficiência e segurança no transporte de cargas que merecem atenção diferenciada.

Além de tudo isso, a cabotagem, por sua eficiência, seu caráter multimodal, sua previsibilidade e segurança na entrega, e menor risco de acidentes, tem custo competitivo, especialmente nas longas distâncias e nas distâncias mais curtas, quando envolve grandes volumes de carga. Reduz ainda as despesas do governo com manutenção das rodovias, já que possui uma estrada pronta: seus 8 mil km de costa navegáveis.

Segundo um estudo de 2018 do Instituto Ilos, para cada 1 contêiner atualmente na cabotagem, existem outros 4,8 que seriam captáveis pelo modal aquaviário no país. O Instituto afirma, ainda, que 21% de grandes indústrias brasileiras, aquelas que movimentam maior volume de cargas, têm a intenção de trocar de modal: sair do rodoviário e optar pela cabotagem nos próximos anos. Segundo dados do mesmo Instituto, de 2022, o Brasil conta com 63% da produção sendo escoada pelas rodovias, 19% da produção passando pelas ferrovias nacionais, enquanto o transporte aquaviário movimenta apenas 13% das cargas. Em termos de comparação, na China, 44% da produção é escoada

\* Advogado pós-graduado em Direito da Administração Pública pela Universidade Federal Fluminense – UFF.

# Brasil, s continental



pelo modal aquaviário. Ou seja, existe muito espaço ainda a ser ocupado pela cabotagem.

Para garantir a segurança jurídica de todo o setor, no Brasil, três leis regulam a cabotagem.

A primeira, a Lei 9.432/97, foi criada para atender a Constituição Federal de 1988 e a Emenda Constitucional nº 7, de 1995, colocando a navegação brasileira nos moldes mais liberalizantes da época. O Congresso contou, para sua criação, com o apoio e a participação, nas discussões, de todos os representantes do setor: as empresas de navegação, a indústria naval e os trabalhadores marítimos.

A Lei 9.432 definiu o que é uma Empresa Brasileira de Navegação (EBN): empresa atrelada à atividade de transporte aquaviário. A origem do seu capital é indiferente, desde que a empresa seja proprietária de ao menos um navio de bandeira brasileira, ou que tenha um navio afretado a casco nu de outra empresa brasileira, ou seja, criando vínculo a investimentos e fixação de capital no Brasil.

Com relação à frota, a Lei estabeleceu, ainda, que é possível o afretamento de embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, no limite de 50% da tonagem de frota própria, garantido o afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente. Sendo uma forma da empresa poder aumentar o atendimento aos usuários, com investimentos reduzidos.

Também foi permitido o afretamento de embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira limitado ao dobro da tonagem de porte bruto, das embarcações de tipo semelhante, encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção ativo. Existe ainda o direito de afretar embarcação estrangeira por tempo, pela empresa que

tenha encomendado a construção em estaleiro brasileiro, em substituição às embarcações em construção, enquanto esta durar, por período máximo de trinta e seis meses. Estas embarcações permanecem arvorando a bandeira de origem. Esse instrumento foi desenvolvido para fomentar a construção no Brasil e incentivar a indústria naval brasileira.

As empresas brasileiras de navegação podem, por fim, afretar embarcações estrangeiras por tempo ou por viagem, caso seja verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte pretendido, processo conhecido como “circularização” e “bloqueio”, controlado e operado pela ANTAQ. O foco, com este instrumento, é manter o usuário sempre atendido, mesmo em caso de indisponibilidade. No entanto, deve ser entendido como exceção, e não como regra, pois o que preconiza a Lei é a defesa da bandeira brasileira.

Em 2004, com o intuito de fomentar a navegação, foi editada a Lei 10.893. A norma atualizou as regras do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e do Fundo da Marinha Mercante. Sempre alinhada aos interesses do setor, mais uma vez a ABAC foi fundamental para o encaminhamento destas pautas.

Tanto a Lei 9.432/97 quanto a 10.893/04 são os grandes marcos legais do setor, e permitiram os investimentos e crescimento da cabotagem nos últimos anos.

Em 2020, a fim de fortalecer esse que é um setor essencial para o crescimento econômico, o Governo Federal, após ouvir diversos setores envolvidos na atividade de cabotagem, incluindo várias reuniões com a ABAC, enviou ao Congresso o projeto BR do Mar

(PL 4.199/20).

Foram muitas as divergências de posicionamentos de Governo, Trabalhadores, Indústria Naval e representante da Navegação na discussão sobre a nova Lei.

No encaminhamento do texto ao Congresso, os Ministros da Infraestrutura e Economia da época anunciaram que, ao final da aprovação do texto, haveria uma ampliação do volume de contêineres transportados, por ano, de 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a 20 pés), em 2019, para 2 milhões de TEUs, em 2022, além de ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados. Anunciaram, ainda, que haveria redução de custos da cabotagem em 15%.

O Projeto de Lei culminou com a edição da Lei 14.301/22 que traz mudanças que impactam o setor.

A navegação de cabotagem continua sendo atividade exclusiva de empresa brasileira. No entanto, a nova Lei gera dúvida sobre quanto à possibilidade da criação de empresas de navegação na cabotagem sem que estas sejam proprietárias de navios. Ao nosso ver isso é extremamente arriscado. O setor é de capital altamente intensivo e o principal bem da empresa é o navio. Uma empresa que não tenha condições de possuir este bem, certamente não dará conta, por exemplo, de um acidente, que, apesar de raro, pode acontecer e, quando ocorre, costuma ser de grandes proporções.

Quanto à composição da frota da empresa brasileira de navegação, foi mantida a regra já existente, sendo criada uma nova opção, entendida por alguns como abertura da cabotagem. A empresa brasileira de navegação, portanto com outorga concedida pela ANTAQ, pode afretar embarcações a casco nu, com suspensão de bandeira, sem guardar nenhuma proporcionalidade à frota de sua propriedade. A quantidade de afretamentos será crescente anualmente, até que, após 48 meses de vigência da Lei, não exista mais limites de embarcações a serem afretadas. Trata-se de mais uma opção para compor a frota das empresas brasileiras de navegação. No entanto, esta embarcação afretada sem ser proporcional à propriedade de embarcação tem direitos limitados, como, por exemplo, ela não pode ser utilizada para comprovar a disponibilidade de embarcação brasileira para bloquear cargas que foram circularizadas.

Entretanto estes avanços ainda não são o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar. O Programa, em linhas gerais e ainda pendente de regulamentação, é a possibilidade das empresas brasileiras de navegação poderem afretar navios estrangeiros a tempo, de subsidiária de empre-

sa brasileira de navegação no exterior, e operá-los na cabotagem com a bandeira de origem, sendo em Lei estabelecido que o Comandante e o Chefe de Máquinas serão obrigatoriamente brasileiros. Esta seria uma forma de tentar baratear o custo operacional, mas com sérios prejuízos à geração de empregos para brasileiros. Porém, esta redução perniciosa não ocorre de fato, pois existem regras do Conselho Nacional de Imigração, decorrentes da Lei de Imigração, que impõem a necessidade de substituição de parte da tripulação estrangeira por brasileira, de acordo com o tempo de permanência da embarcação no Brasil. Entendemos que a redução de custos não ocorre, mas felizmente são garantidos empregos para brasileiros nas embarcações operando na cabotagem.

Resumindo, o Programa BR do Mar permitirá algumas possibilidades para as empresas brasileiras de navegação que se habilitarem no Programa, para ampliação da frota para operar na cabotagem:

1. Ampliação da frota com embarcações afretadas a tempo, de forma proporcional à frota de propriedade da empresa brasileira de navegação. Ao nosso ver poderá atender bem ao transporte de cargas containerizadas, mas sem redução de custos operacionais;
2. Afretamento de 200% da tonelagem da frota em construção em estaleiro nacional por 36 meses, independente da prontificação da embarcação. Isso gera um forte incentivo para construir no Brasil, uma vez que esta regra é adicionada a já existente na Lei 9.432/97;
3. Afretamento de 100% da tonelagem da frota em construção em estaleiro estrangeiro por 36 meses, no máximo, encerrando quando da prontificação da embarcação. Esse modelo incentiva a ampliação de frota;
4. Atendimento de contrato de longo prazo, ainda com várias indefinições na regulamentação. Entende-se que pode ser útil para o transporte de grânéis sólidos e líquidos e, especificamente, para o transporte de petróleo, criando mais empresas brasileiras de navegação.
5. Operações especiais, com a possibilidade de ter navios por até 36 meses para atendimento de mercados ainda não atendidos pela cabotagem. Pode ser interessante para, mais uma vez, tentar o transporte de veículos pela cabotagem.

Ainda teremos pela frente muito trabalho com a regulamentação e a regulação. No entanto, urge dar continuidade a todo esse processo para que, ao final, o País possa ser beneficiado de alguma forma. As empresas brasileiras de navegação estão prontas para atender a qualquer desafio e apoiar o crescimento do Brasil.

# Vinculação da seguradora à cláusula arbitral: uma análise do RESP 1.988.894-SP

Godofredo Mendes Vianna\*  
Paulo Henrique Reis de Oliveira\*\*



## INTRODUÇÃO

A relação entre a indústria marítima e os seguros é histórica. A própria expressão aventura marítima demonstra como o transporte por via marítima envolve diversos riscos, os quais precisavam ser geridos de modo a evitar que a atividade se tornasse impossível.

É nesse contexto que as partes passaram a desenvolver mecanismos de mutualidade, um dos princípios básicos do seguro. Stiglitz<sup>1</sup> bem explica que o seguro não elimina o risco, mas constitui uma mutualidade e compartilhamento capaz de absorver os prejuízos decorrentes da performance do risco.

Sob o ponto de vista histórico, ainda na Mesopotâmia, cerca de 2.250 a.C., há indícios e os primeiros traços de contratos de se assemelham ao instituto jurídico do seguro, pois compartilham elementos apontados por Pontes de Miranda<sup>2</sup> como fundamentais dessa relação: boa-fé, riscos previamente estabelecidos e mutualidade.

Esses contratos objetivavam a gestão de riscos decorrentes do transporte de mercadorias por mar, deixando evidente a relação do desenvolvimento do seguro com a evolução do transporte marítimo e comércio internacional.

Pouco depois, o seguro marítimo passou a ser disciplina do registro escrito mais antigo que se tem do Direito Marítimo, o Código de Hamurabi, elaborado entre 1792 e 1750 a.C. No Código de Hamurabi há regras sobre afretamentos, construção naval, regime de responsabilidades e seguro marítimo.

E assim prosseguiu o seguro sendo tema das normas aplicáveis ao Direito Marítimo que se desenvolveriam ao longo de história. Tanto é que Lacerda<sup>3</sup> aponta, ao citar o maritimista francês Danjon, como o Direito Marítimo criou institutos que mais tarde viriam a se tornar essenciais para outros campos do Direito, sendo que alguns inclusive iriam adquirir autonomia.

Nesse contexto, destaca-se o desenvolvimento da

\*Sócio do KINCAID | Mendes Vianna Advogados. Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ. Membro do Conselho Consultivo do Comitê de Direito dos Transportes e Marítimo da International Bar Association (IBA).

\*\*Associado no KINCAID | Mendes Vianna Advogados. Mestre em Direito Internacional e Comparado pela USP. Coordenador editorial do Boletim da Sociedade Brasileira de Direito Internacional. Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo.

1- Stiglitz, Rubén S. DERECHO DE SEGUROS. Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1998, p. 21.

2- PONTES DE MIRANDA, F. C.. TRATADO DE DIREITO PRIVADO - DIREITO DAS OBRIGAÇÕES - CONTRATO DE TRANSPORTE - CONTRATO DE SEGURO - TOMO XLV. Atualizado por Bruno Miragem. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012, p. 485.

3- LACERDA, J. C. S de. CURSO DE DIREITO PRIVADO DA NAVEGAÇÃO - DIREITO MARÍTIMO. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 1969, p. 33.

disciplina do seguro, sendo que no Direito Marítimo a mutualidade passou também a ser gerida pelos Clubes de P&I, associações que não se confundem com seguradoras, sem que isso esvazie a importância do seguro, como previsto em lei, para as atividades decorrentes do comércio marítimo.

Os diversos atores envolvidos no transporte marítimo contam com seguros para melhor gerir seus riscos. A contratação de seguros visa estabelecer maior segurança, sem, todavia, afetar os contratos firmados entre esses atores, contratos esses que decorrem do seu exercício da liberdade contratual e buscam oferecer segurança jurídica.

Não há dúvidas de que o seguro exerce importante função social, assim como o próprio transporte marítimo. Desse modo, essa relação entre navegação e seguros deve ser baseada no paradigma da segurança jurídica, garantindo a todos os envolvidos a previsibilidade de seus riscos, responsabilidades, obrigações e direitos.

A relação deve ser segura em sentido amplo, permitindo que tanto os diretamente envolvidos nos contratos de transporte e de seguro, como aqueles que venham a ser vinculados em razão de sub-rogação, possam compreender de modo prévio os termos da pactuação, tanto nos aspectos de direito material e processual a que estão sujeitos.

Nesse diapasão, se faz necessário analisar os limites e a extensão da sub-rogação, notadamente no que tange às cláusulas de eleição de foro e compromissos arbitrais. São recorrentes os casos submetidos ao Poder Judiciário Brasileiro nos quais, em prestígio ao ressarcimento ao segurador, o julgador decide por afastar condições contratuais originárias pactuadas entre transportadores e segurados, os quais também são operadores do comércio marítimo, tais como exportadores, embarcadores, importadores e consignatários.

Nesse breve ensaio, pretendemos examinar a recente decisão do Superior Tribunal de Justiça no Recurso Especial nº 1.988.894-SP que versou sobre a matéria.

O Recurso Especial nº 1.988.894-SP, nas palavras da própria relatora, Ministra Maria Isabel Galotti, tem como cerne da controvérsia a transmissão automática ou não de cláusula arbitral, prevista em contrato de transporte marítimo, às seguradoras sub-rogadas, em caso de ação regressiva de ressarcimento.

O precedente, embora não inédito em nosso ordenamento jurídico, ventila o entendimento acerca da disciplina nos Tribunais Superiores e deve exercer importante influência nas decisões de primeiro grau de jurisdição.

Diante disso, além de analisar os elementos da decisão, discutir-se-á acerca de alguns conceitos que são fundamentais para compreender o exato alcance da

subrogação à seguradora nos contratos de transporte de mercadorias.

## BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS CONTRATOS NO DIREITO MARÍTIMO

A disciplina dos contratos no Direito Marítimo é ampla e objeto de diversos estudos, todavia, para atender aos objetivos desse trabalho, adotar-se-á como exemplos os contratos de afretamento e os contratos de transporte.

Embora existam outros tipos contratuais, o afretamento e o transporte são as espécies mais comuns e, em regra, os demais contratos derivam de sua técnica contratual. Diante disso, mesmo diante de novas modalidades de negócios jurídicos e a inserção de novas cláusulas, o estudo da estrutura dos contratos de afretamento e transporte fornecem os instrumentos necessários para a compreensão que se objetiva.

A compreensão dos contratos de afretamento e transporte depende da compreensão do comércio marítimo e da indústria da navegação como uma atividade de intrínseca internacionalidade.

Com efeito, a navegação comercial deu início ao que hoje se conhece como globalização. Foi por meio do transporte marítimo que diversas unidades políticas, anteriores até mesmo ao advento do Estado-nação, passaram a se comunicar, o que foi evoluindo conforme os anos, passando pelas Grandes Navegações que inseriram os demais continentes no cotidiano europeu, até a atualidade, quando o transporte marítimo continua a ser o principal modal para o transporte intercontinental, representando mais de 90% de toda a movimentação de cargas no mundo.

Essa internacionalidade não levou tão somente ao convívio entre diversas línguas e costumes, mas também entre culturas jurídicas diversas. Percebeu-se, por meio do comércio marítimo, que os sistemas jurídicos não eram universais, apresentando diferenças entre direitos e deveres, até mesmo entre conceitos.

Diante disso, desenvolveu-se um direito autônomo e transnacional, baseado no conjunto de princípios e regras costumeiras que ordenavam o comércio marítimo, a chamada *Lex Mercatoria*<sup>4</sup>.

Nesse contexto, a *Lex Mercatoria* representa um conjunto normativo que não se confunde com leis propriamente ditas, uma vez que não decorrem do poder estatal, mas sim da vontade contratual das partes, sendo necessário estabelecer que nem todo contrato adota a forma escrita.

Portanto, paralelamente aos ordenamentos jurídicos nacionais, a *Lex Mercatoria* desenvolveu-se ao longo da história justamente graças à liberdade de contratar que

4 GOLDMAN, B. *Lex Mercatoria and Arbitration* apud HATZIMIHALI, N. E. *The Many Lives and Faces of Lex Mercatoria: History as Genealogy in International Business Law. Law and Contemporary Problems* 71, no. 3 (2008): p. 169-90.

era conferida por esses sistemas.

Todavia, no século XVIII iniciou-se uma transformação do Direito que seria acentuada pela Revolução Francesa. Embora normas escritas não fossem novidade, essas transformações no pensamento social consolidaram o entendimento de que regras escritas e sistematizadas regulando as relações privadas ofereciam, de modo indistinto, a liberdade de agir perante a lei à aplicação da lei de modo igualitário<sup>5</sup>.

Diante disso, lei escrita passou a ser sinônimo de segurança jurídica, e grande parte do Direito Marítimo baseava-se na *Lex Mercatoria*, a qual não é lei na forma estatal, bem como não estava reduzida de modo universal a termo, mas sim fragmentada em cada um dos contratos e cada uma das relações jurídicas estabelecias, embora fosse possível perceber sua universalidade.

Desse processo de valorização da norma escrita, deflagrou-se o processo de codificação. Com o Código Comercial Francês de 1807, iniciou-se um movimento de codificações nacionais, o que também representou a comercialização do Direito Marítimo<sup>6</sup>.

As codificações nacionais em muitos aspectos nacionalizaram o Direito Marítimo. Isso significa que durante o desenvolvimento dos Códigos Comerciais foram aplicadas interpretações nacionais, as quais desafiaram a uniformidade necessária do Direito Marítimo. Tal circunstância, inclusive, foi o mote do processo de uniformização superveniente, a partir das primeiras décadas do Século XX, com a promulgação de diversas Convenções Internacionais em matéria marítima, muitas até hoje em vigor.

Todo este apanhado histórico para estabelecer que a indústria *shipping* não se quedou inerte diante desse processo de ameaça à uniformidade do Direito Marítimo. Percebeu-se que a segurança jurídica dependeria então de contratos reduzidos a termo, ou seja, deflagrou-se um processo de desenvolvimento de cláusulas padronizadas, as quais mais tarde irão compor o que será classificado como contratos-tipo.

Diante do desenvolvimento de contratos escritos com cláusulas bem definidas e descritivas, percebeu-se a necessidade de um desenvolvimento coletivo desses instrumentos contratuais que refletem a *Lex Mercatoria*. É nesse cenário que em 1905 surge o *Baltic and International Maritime Council*, a BIMCO.

A BIMCO é uma organização não governamental, constituída de acordo com o Direito Dinamarquês. Dela participam mais de 2000 membros, oriundo de 130 países. A BIMCO elaborou o primeiro contrato de afretamento em 1913 e desde então desenvolveu mais de 350

contratos e cláusulas tipo.

São os instrumentos elaborados pela BIMCO que em geral são adotados como contratos-tipo para as operações de afretamento e transporte. Os menos habituados à indústria marítima por vezes consideram esses contratos como de adesão, o que influenciaria na validade de compromissos arbitrais e cláusulas de eleição de foro, todavia, tanto pela prática como pela doutrina, contratos-tipo e contratos de adesão não se confundem.

De antemão, a compreensão do processo de elaboração e eleição dos contratos BIMCO já afasta a possibilidade da adesão. A BIMCO é uma associação que discute cláusulas típicas e contratos com base no interesse das partes, normas de ordem pública, riscos, direitos e obrigações. Bem como atualiza e revê esses instrumentos em razão da interpretação que lhes é dada ou até mesmo para acompanhar novos desenvolvimentos tecnológicos.

Desse modo, a BIMCO não impõe modelo único, mas sim uma pluralidade de contratos e cláusulas que podem ou não serem incorporados conforme a vontade das partes. Também não se tratam de instrumentos inalteráveis, como são os contratos de adesão. Os contratos BIMCO têm regras específicas para alterações, mas isso não impede que sejam realizadas, busca-se apenas dar destaque às mudanças para evitar que o contrato seja assinado sem que as partes percebam a diferença do formulário-tipo.

Os contratos BIMCO não são impostos, e sim eleitos conforme as peculiaridades de determinada situação. Essas peculiaridades decorrem da relação estabelecida entre as partes: a depender do interesse de cada um dos contratantes, determinados modelos e cláusulas podem ser mais adequados do que outros, demonstrando que a eleição é um processo consciente que visa encontrar instrumentos que correspondem à vontade de ambos os envolvidos.

Essa característica não é compartilhada pelos contratos de adesão. Os contratos de adesão são instrumentos que além de não serem alteráveis, não refletem as peculiaridades do interesse de ambas as partes, pois são apresentados por uma parte à outra, geralmente hipossuficiente, para simples adesão ou não.

Os contratos-tipo, como exposto, já refletem o interesse e a necessidade de ambas as partes. São plurais e negociáveis e não pode ser o fato de serem previamente escritos suficiente para torná-los de adesão. Sua escrita prévia facilita o negócio jurídico e não é característica capaz de transformar um contrato-tipo em um contrato de adesão.

Tanto é importante essa distinção que a REsp

5- CARVALHO RAMOS, A. de. *A Construção do Direito Internacional Privado: heterogeneidade e coerência*. Salvador: Editora JusPodivm, 2021, p. 342-343.

6- CARLOMAGNO, J. C. *Manual de Derecho Marítimo*. Buenos Aires: Restoy & Doeste, 1927, p. 19.

1.988.894-SP, de relatoria da Ministra Maria Isabel Galotti reitera os termos do acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça de São Paulo para estabelecer essa necessária distinção. Veja-se:

Verifico que houve, em verdade, negação da própria natureza jurídica de adesão do contrato de transporte marítimo internacional, senão vejamos. Em que pese a carência de definição do instituto pelo Código Civil, que se limita a estabelecer regras interpretativa e de nulidade dirigidas aos contratos de adesão (art. 423 e 424), **anoto que o respectivo conceito ou ao menos seus elementos característicos podem ser extraídos do artigo 54 do Código de Defesa do Consumidor:**

Art. 54. Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo.

§ 1º A inserção de cláusula no formulário não desfigura a natureza de adesão do contrato.

§ 2º Nos contratos de adesão admite-se cláusula resolutória, desde que alternativa, cabendo a escolha ao consumidor, ressalvando-se o disposto no § 2º do artigo anterior.

§ 3º Os contratos de adesão escritos serão redigidos em termos claros e com caracteres ostensivos e legíveis, cujo tamanho da fonte não será inferior ao corpo doze, de modo a facilitar sua compreensão pelo consumidor.

§ 4º As cláusulas que implicarem limitação de direito do consumidor deverão ser redigidas com destaque, permitindo sua imediata e fácil compreensão.

Ponto, assim, que, **para que seja reconhecida a natureza jurídica de contrato de adesão à avença ora em análise, ela deve possuir cláusulas que “tenham sido aprovadas pela autoridade competente” ou estabelecidas unilateralmente pelo proponente sem que o aderente “possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo”.**

Não é diferente o entendimento desta Corte, de que “o contrato de adesão tem como principal característica o fato de ser desprovido de fase pré-negocial, porquanto é elaborado unilateralmente, cabendo à outra parte contratante, que figura na condição de aderente, apenas aceitar as cláusulas padronizadas ali contidas, de modo que não lhe é assegurada interferência no conteúdo do ajuste” (REsp n. 1.424.074/SP, relator Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, Terceira Turma, DJe de 16/11/2015.)

(STJ - REsp: 1988894 SP 2022/0060568-4, Relator: MARIA ISABEL GALLOTTI, Data de Julgamento: 09/05/2023, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 15/05/2023) (Grifamos)

É dessa forma que resumidamente o caso paradigma desse trabalho enfrenta a alegada violação ao artigo 4º da Lei de Arbitragem, Lei nº 9.307/1996, o qual estabelece em seu parágrafo segundo que, nos contratos de adesão, a cláusula compromissória só terá eficácia se o aderente tomar a iniciativa de instituir a arbitragem ou concordar, expressamente, com a sua instituição, desde que por escrito em documento anexo ou em negrito, com a assinatura ou visto especialmente para essa cláusula.

O afastamento da incidência desse artigo ao caso concreto é possível por duas vertentes: i) não é o contrato de transporte um contrato de adesão e ii) a anuência expressa não precisa ser escrita. Abordaremos nesse tópico a vertente i, reservando a discussão da vertente ii para tópico posterior.

O acórdão abalizou-se na mais respeitada doutrina sobre o tema, o que dificulta não repetir. Cabe desde já estabelecer que enquanto os contratos de adesão estão definidos no escopo do Código de Defesa do Consumidor, um diploma legal de proteção à parte hipossuficiente, o ordenamento jurídico pátrio não define contratos-tipo, sendo para tanto necessário recorrer à doutrina.

Para definir os contratos de adesão, assim explica Gomes<sup>7</sup>:

O intento do predisponente é obter, de número indeterminado de aderentes, a aceitação passiva das mesmas condições, de sorte que seja invariável o conteúdo de todas as relações contratuais

Veja-se que esse traço não é comum aos contratos de afretamento e transporte, pois esses decorrem necessariamente de fase pré-negocial, inclusive para atender às normas de ordem pública que podem ser incidentes a depender do tipo de mercadoria a ser transportada ou da bandeira do navio a ser afretado.

Inclusive o REsp nº 1.424.074-SP, cuja relatoria é do Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, aponta que o contrato de adesão é desprovido de fase pré-negocial, tornando possível afirmar que a negociação prévia por si só distancia o contrato-tipo do contrato de adesão.

Também no acórdão do REsp 1.988.894-SP, resta estabelecido, com irretocável acerto que:

[...] ponto que a mera previsão de “cláusulas padrões” ou “pré-redigidas” não é suficiente para reconhecer a natureza jurídica de uma avença como de adesão, tendo em vista a necessidade de verificação dos seus elementos distintivos.

7- GOMES, Orlando. CONTRATOS DE ADESÃO. São Paulo: Editora RT, 1972, p. 9

[...]

É certo, portanto, que a circunstância de o contrato ser materializado por um formulário e a existência de cláusulas padronizadas não implica a necessária conclusão de se tratar de contrato de adesão.

(STJ - REsp: 1988894 SP 2022/0060568-4, Relator: MARIA ISABEL GALLOTTI, Data de Julgamento: 09/05/2023, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 15/05/2023) (Grifamos)

É nesse contexto que a distinção Pereira<sup>8</sup> reforça o entendimento do Superior Tribunal de Justiça, indo no mesmo sentido que a doutrina de Diniz e a de Gomes:

A nós, parece-nos mais simples dizer que o contrato-tipo não resulta de cláusulas impostas, mas simplesmente pré-redigidas, às quais a outra parte não se limita a aderir, mas que efetivamente aceita, conhecendo-as, as quais, por isso mesmo, são suscetíveis de alteração ou cancelamento, por via de outras cláusulas substitutivas, que venham manuscritas, datilografadas ou carimbadas.

Por todo o exposto, não restam dúvidas de que os contratos-tipo não são contratos de adesão. Os contratos-tipo, em verdade, são a máxima demonstração da liberdade negocial das partes, pois é em decorrência dessa liberdade que buscam instrumentos padronizados para atender de forma célere suas necessidades.

Essa inteligência também se aplica aos contratos-tipo elaborados pelos armadores e fretadores, posto que mesmo nesse cenário persiste a fase pré-negocial e a possibilidade de alterações, bem como esses contratos em regra não são firmados por partes hipossuficientes.

A atribuição de hipossuficiência às partes habituadas com o comércio exterior, empresas que movimentam expressivos valores, esvazia a importância da hipossuficiência como um conceito de proteção ao consumidor e refletem em verdadeiras ingerências na vontade contratual das partes, representando até mesmo a violação do direito de contratar livremente.

É nesse contexto que a inserção de cláusula arbitral em contrato-tipo não viola a Lei de Arbitragem, bem como tanto a cláusula arbitral como a eleição de foro estrangeiro, com fundamento no artigo 25 do Código de Processo Civil, não são maculadas pelo disposto no artigo 423 do Código Civil, visto que os contratos-tipo de transporte e fretamento não são instrumentos de adesão.

O esforço hermenêutico para fazer incidir dispositivos legais de contratos de adesão em face de contratos-tipo desconsidera a segurança jurídica não apenas das partes, uma vez que ao interpretar o contrato de modo

distinto ao estabelecido pelas partes, desconsidera o valor social do contrato.

Junqueira de Azevedo<sup>9</sup> inclusive defende que a função social do contrato deriva da garantia constitucional da livre iniciativa, estabelecida no artigo 1º, IV, da Constituição Federal. A função social do contrato impõe que terceiros não podem ignorar a existência do contrato como externalização da vontade das partes.

É nesse sentido, abalizando-se na doutrina de Junqueira de Azevedo, que se torna possível afirmar que considerando a constitucionalidade da Lei de Arbitragem e do artigo 25 do Código de Processo Civil, bem como a autonomia contratual das partes, qualquer intervenção de seguradoras, ou do judiciário em favor dessas, nas relações contratuais previamente estabelecidas representa uma limitação da livre iniciativa e se concretizam uma interpretação do contrato alheia à vontade das partes, mas alinhada com os interesses de terceiros.

A liberdade de contratar estava ameaçada de tal forma que se fez necessário modificar o Código Civil Brasileiro, reduzindo em norma escrita aquilo que a Constituição e os princípios já ensinavam. Assim dispõem os artigos 421 e 421-A, os quais são fundamentais para apreciação de questões similares, embora não tenham sido objeto de discussão do REsp nº 1.988.894-SP, em razão da adequação da lei ao tempo:

Art. 421. A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato.

Parágrafo único. Nas relações contratuais privadas, prevalecerão o princípio da intervenção mínima e a excepcionalidade da revisão contratual.

Art. 421-A. Os contratos civis e empresariais presumem-se paritários e simétricos até a presença de elementos concretos que justifiquem o afastamento dessa presunção, ressalvados os regimes jurídicos previstos em leis especiais, garantido também que:

I - as partes negociantes poderão estabelecer parâmetros objetivos para a interpretação das cláusulas negociais e de seus pressupostos de revisão ou de resolução;

II - a alocação de riscos definida pelas partes deve ser respeitada e observada; e

III - a revisão contratual somente ocorrerá de maneira excepcional e limitada.

Portanto, conferem os referidos artigos mais uma proteção aos negócios livremente estabelecidos, reforçando como a função social do contrato não só prevê a existência de negócios prejudiciais à coletividade, como também impõe que a sociedade respeite os contratos que

8- PEREIRA, C. M. da S. INSTITUIÇÕES DE DIREITO CIVIL: CONTRATOS. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 71

9- JUNQUEIRA DE AZEVEDO, Antonio. *Princípios do novo direito contratual e desregulamentação do mercado - Direito de exclusividade nas relações contratuais de fornecimento .. [Parecer]*. Revista dos Tribunais, v. 87, n. 750, p. 113-120, 1998

se formulam no estreito cumprimento da lei.

Restando cristalino que os contratos do Direito Marítimo não são de adesão, na linha do REsp nº 1.988.894, cumpre dar validade aos negócios processuais estabelecidos pelas partes, desde que não contrariem a ordem pública, como a arbitragem e a eleição do foro estrangeiro. Dedicar-se agora ao enfrentamento de outros temas que poderiam afastar a vinculação da seguradora aos pactos processuais.

## 1. CARACTERÍSTICAS DA SUB-ROGAÇÃO

Etimologicamente, sub-rogação deriva dos termos *sub* e *rogare*, os quais em latim expressam respectivamente, ao menos nesse contexto, embaixo e pedir. Ou seja, trata-se de um pedido derivado.

A definição doutrinária de Planiol é adotada pela maioria dos civilistas, seja como um conceito posto ou como ponto de partida para definições diversas. O jurista francês aponta que sub-rogação é uma instituição jurídica na qual o crédito pago por terceiro subsiste em seu proveito, lhe sendo transmitido com todos os acessórios<sup>10</sup>.

Adentrando a doutrina nacional, Beviláqua<sup>11</sup> resume o instituto afirmando que “sub-rogação é a transferência dos direitos do credor para terceiro que solveu a obrigação ou emprestou o necessário para solvê-la”<sup>12</sup>. Diniz acrescenta que a sub-rogação é real pois representa a transferência de ônus e atributos, ao mesmo passo que é pessoal, ao representar também a transferência dos direitos e ações.

Até mesmo Pontes de Miranda<sup>13</sup> não diverge que o instituto da sub-rogação representa uma substituição. É na simplicidade das definições dadas à sub-rogação que se encontra seu principal elemento definidor, muitas vezes ignorado pelos Tribunais Pátrios: a sub-rogação é uma substituição e não um elemento de alteração do contrato firmado com aquele que é considerado devedor.

Inclusive opta-se pela expressão considerado devedor, uma vez que o adimplemento por terceiro não exonera a apuração de responsabilidade ou dever de pagar, ou seja, ao causador do dano persistem as teses defensivas.

A sub-rogação pode ser convencional ou legal, isto é, pode decorrer de acordo de vontades ou da lei. No caso do pagamento da indenização securitária pelo segurador ao segurado, a sub-rogação é legal, na forma do artigo 786 do Código Civil: Paga a indenização, o segurador sub-rogase, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano.

Verifica-se que embora não conceitue sub-rogação, o texto legal impõe que a transferência de direitos e ações,

não existindo margem interpretativa para a alteração da relação jurídica firmada entre segurado e autor do dano. Inclusive é nesse sentido que dispõe o artigo 349 do mesmo Código: A sub-rogação transfere ao novo credor todos os direitos, ações, privilégios e garantias do primitivo, em relação à dívida, contra o devedor principal e os fiadores.

Nesse sentido, o acórdão do REsp 1.988.894-SP esclarece que “trata-se, portanto, de instituto de natureza mista, material e processual, dado que são transferidas também as ações que competiam ao segurado”.

Diante disso, insta observar também que a sub-rogação é instituto que correlaciona dois contratos distintos: o de seguro e o da relação originária na qual houve o inadimplemento que a seguradora visa ser ressarcida. Não há, principalmente na sub-rogação legal, elementos para alteração dos dois negócios jurídicos que são distintos.

A sub-rogação não é suficiente para alteração da vontade das partes. Nesse sentido, não poderia o Poder Judiciário impor ao suposto causador do dano dois regimes jurídicos diferentes para o mesmo pacto negocial: a exata extensão do contrato em caso de cobrança pelo segurado e a alteração dos limites do contrato quando a cobrança ocorre pela seguradora.

Contrato é antes de tudo, acordo de vontades. Trata-se de manifestação de vontade naquela exata forma, podendo uma das partes não mais se interessar em caso de alteração das disposições materiais ou contratuais, por isso, discute-se o contrato previamente.

Ocorre que na desconsideração das chamadas cláusulas processuais, como as convenções de arbitragem e as cláusulas de eleição de foro, em razão do entendimento de que essas cláusulas não produziram efeitos em face das seguradoras, altera-se o contrato à revelia da vontade do causador do suposto dano.

Veja-se, as partes firmaram pacto contratual, muitas vezes à luz de outro direito que não o Direito Brasileiro, e para tanto, no exercício de sua vontade contratual, firmaram cláusulas que dispõem sobre o tratamento de eventuais litígios decorrentes do cumprimento, ou descumprimento, do contrato.

Como bem asseverado, inexistindo dúvidas que os contratos marítimos não são instrumentos de adesão, a adoção da arbitragem ou do foro estrangeiro é válida, notadamente quando firmada entre pessoas, físicas ou jurídicas, juridicamente capazes de compreender a extensão dos seus negócios jurídicos.

A opção por determinados meios e locais de solução de controvérsias impacta diretamente no direito-custo, isto é, no custo decorrente do atendimento às normas,

10- PLANIOL, M. TRAITÉ ÉLÉMENTAIRE DE DROIT CIVIL. Paris: F. Pichon, 1904, p. 400

11- BEVILÁQUA, C. DIREITO DAS OBRIGAÇÕES. Rio de Janeiro: Editora Rio, 1977, p. 123.

12- DINIZ, M. H. CURSO DE DIREITO CIVIL BRASILEIRO: TEORIA GERAL DAS OBRIGAÇÕES. São Paulo: Saraiva, 2007.

13- PONTES DE MIRANDA, F. C.. TRATADO DE DIREITO PRIVADO - DIREITO DAS OBRIGAÇÕES - EFEITOS - ADIMPLEMENTO - TOMO XXIV. Atualizado por Nelson Nery Jr. e Rosa Maria de Andrade Nery. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012, p. 375.

sejam legais ou contratuais, mas também o custo do litígio. O direito-custo apresenta-se como elemento do preço da relação contratual, ou seja, seu conhecimento prévio é necessário para que seja verificada a viabilidade de um negócio jurídico.

Ao exercer a modificação contratual em favor da seguradora, sob o suposto argumento de que não se transfeririam os pactos processuais ao segurador, impõe ao contratante original que litiga com a seguradora um novo direito-custo, afetando diretamente o seu exercício da liberdade de contratar.

Outrossim, tanto na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro como nos demais dispositivos legais que autorizam a eleição da arbitragem e do foro estrangeiro para dirimir conflitos, não há a exigência de que todo e qualquer elemento de conexão com a jurisdição brasileira seja inexistente.

Inclusive tal exigência inviabilizaria por completo o exercício dessas faculdades. Na ausência completa de elementos de conexão, sequer se cogitaria o exercício da jurisdição estatal brasileira. A lei, ao conferir às partes a possibilidade de eleger a arbitragem ou o foro estrangeiro, confere a possibilidade de afastar o conflito da apreciação do Poder Judiciário mesmo diante de elementos de conexão.

Inexistindo no fundamento legal da sub-rogação qualquer elemento que justifique o afastamento das cláusulas arbitrais e de eleição de foro, cumpre verificar outro argumento que é recorrentemente utilizado: o de que o afastamento da arbitragem e do foro estrangeiro se dá em razão de serem cláusulas que restringem os direitos do segurador, ponto que também é abordado no REsp 1.988.894.

## 2. A RELEVÂNCIA DOS RISCOS PRÉ-DETERMINADOS E DOS EFEITOS DE EVENTUAL AGRAVAMENTO DO RISCO PELO SEGURADO

Para compreender se a eleição do foro arbitral ou até mesmo do foro estrangeiro representam agravamento do risco ou diminuição dos direitos do segurador, é necessário conceituar o contrato de seguro e, para tanto, o Código Civil Brasileiro é suficiente ao dispor no artigo 757 que pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados.

O artigo expressa um dos princípios fundamentais do seguro: a predeterminação dos riscos. É com base na

predeterminação dos riscos que a seguradora estabelece o prêmio a ser pago pelo segurado, bem como mensura os riscos aos quais está exposta. Inclusive, a ausência de predeterminação dos riscos impediria a sobrevivência da própria seguradora, uma vez que estaria ilimitadamente responsável por eventos não percebidos na mensuração do prêmio.

Acerca da relação do prêmio com a determinação dos riscos Blanes<sup>14</sup> afirma que:

A lógica existente no seguro é que, da avaliação dos riscos é feito o cálculo do prêmio, que corresponde à soma a ser paga pelo segurado pelo seguro contratado.

Curi e Ramos<sup>15</sup> esclarecem:

Grande parte dos prêmios ganhos pela seguradora, não vai, como se pode imaginar, para o acionista controlador das companhias de seguros, mas sim, para constituição de provisões técnicas e reservas obrigatórias, com objetivo de satisfazer regras de capital mínimo e de solvência, estabelecidas pelo órgão regulador, a SUSEP, Superintendência de Seguros Privados, concedendo solidez ao mercado

Portanto, é evidente que parte fundamental da atividade da seguradora é avaliar os riscos que irá ou não segurar, visto que da análise do risco pode verificar-se que esse não se enquadra nas modalidades autorizadas pela SUSEP, a Superintendência de Seguros Privados, autarquia responsável pela autorização, controle e fiscalização do mercado de seguros.

Na análise do risco, cabe à seguradora conhecer exatamente a relação que é objeto do contrato de seguro e isso implica não só no conhecimento dos aspectos fáticos como nos aspectos contratuais, ou seja, a seguradora pode e deve conhecer o contrato ao qual fornece seguro.

Inclusive, em razão da necessidade de predeterminação dos riscos, não é possível que exista seguro antes do contrato que é objeto do seguro, pois isso impossibilitaria a predeterminação dos riscos.

Tanto é que para evitar alteração intencional do risco durante o contrato de seguro, o artigo 768 do Código Civil determina que o segurado perderá o direito à garantia se agravar intencionalmente o risco objeto do contrato.

No mesmo sentido, dispõe o parágrafo 2º do artigo 786 ao afirmar que ineficaz qualquer ato do segurado que diminua ou extinga, em prejuízo do segurador, os direitos de sub-rogação.

Desses dispositivos legais se extrai que é inequívoco que o segurado não pode intencionalmente agravar os riscos, sejam os fáticos ou os contratuais, durante a

14- BLANES, F. O CONTRATO DE SEGURO. Cadernos Jurídicos, São Paulo, ano 20, nº 50, p. 105-121, Julho-Agosto/2019

15- CURI, Daniel; RAMOS, Carlos Eduardo Cavalcante. AS CLÁUSULAS LIMITATIVAS DOS SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL. In: CARLINI, Angélica; SARAIVA NETO, Percy (org.). Aspectos jurídicos do contrato de seguro: ano II. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015, p. 104.

vigência do seguro.

Disso também se extrai a premissa lógica de que só se agrava, diminui ou extingue aquilo que já existia, visto serem todos elementos modificativos. Por isso, essas modificações são observadas em face do negócio jurídico que foi apresentado à seguradora para identificação dos riscos.

A eleição do foro arbitral ou a do foro estrangeiro, em regra, são riscos já existentes quando da contratação do seguro. Tratam-se de cláusulas tipicamente pactuadas na contratação do negócio que serão posteriormente objeto do seguro, ou seja, quando da contratação do seguro já estão determinadas.

Cabe, portanto, ao segurador, considerar as cláusulas de ordem processual na composição do risco, visto que não podem ser um agravamento, uma modificação ou uma extinção dos direitos do segurador, pois já existiam quando da submissão dos riscos à análise do segurador.

A devida diligência não é uma faculdade, e sim uma obrigação da sociedade seguradora. Não pode a seguradora excusar-se de analisar o contrato para o qual fornece seguro e posteriormente, em juízo, buscar alterar os limites daquele contrato.

Inclusive, caso o segurado omita as cláusulas de eleição de foro arbitral ou estrangeiro, ou ainda, firme contratos contendo essas cláusulas à revelia do contrato de seguro, é o segurado que deve não receber a indenização securitária, pois foi seu ato que agravou a contratação do seguro e não o ato do causador do suposto dano.

Esses conceitos e notadamente a relevância da determinação dos riscos são objeto do acórdão do REsp 1.988.894-SP:

A diferenciação ora proposta mostra-se essencial em razão da necessidade de a submissão de determinado conflito à jurisdição arbitral ser fruto da autonomia das partes, nos termos do artigo 3º da Lei nº 9.307/96, bem como da ineficácia de “qualquer ato do segurado que diminua ou extinga, em prejuízo do segurador, os direitos a que se refere este artigo”.

Entendimento diverso possibilitaria, por exemplo, obrigar a seguradora a se submeter ao compromisso arbitral decorrente de cláusula compromissória celebrada posteriormente à contratação da apólice securitária, em que não considerada no cálculo do risco predeterminado (artigos 757, caput, 759, 765 e 766 do Código Civil).

Por outro lado, notadamente nos casos de seguro garantia, como ora em debate, **não há como se afastar o conhecimento prévio da seguradora da existência de cláusula compromissória no contrato de transporte marítimo de cargas objeto da apólice securitária.**

Como consequência da sub-rogação legal, há trans-

ferência de “todos os direitos, ações, privilégios e garantias do primitivo, em relação à dívida, contra o devedor principal e os fiadores”, a teor do disposto no artigo 349 do CC.

O artigo objeto do recurso especial possui previsão assemelhada: “Art. 786. Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano.”

**Trata-se, portanto, de instituto de natureza mista, material e processual, dado que são transferidas também “as ações que competiriam ao segurado”.**

Desse modo, tendo sido submetido o contrato previamente à seguradora, a **fim de que analisasse os riscos provenientes do contrato garantido, dentre os quais foi ou deveria ter sido considerada a cláusula compromissória, inafastável o entendimento de que tal cláusula deve ser considerada como um dos elementos essenciais do interesse a ser garantido e do risco predeterminado** (arts. 757, caput, e 759 do CC).

Ademais, **a previsão do artigo 786, § 2º, do CC, de que “é ineficaz qualquer ato do segurado que diminua ou extinga, em prejuízo do segurador, os direitos a que se refere este artigo”, refere-se aos atos praticados posteriormente à celebração do contrato de seguro e/ou sem o conhecimento da seguradora, justamente em virtude da exigência legal de ciência prévia para se estipular os riscos predeterminados garantidos.**

Não há como incidir a mencionada regra quando a disposição contratual integra a unidade do risco objeto da própria apólice securitária, dado que elemento objetivo a ser considerado nos cálculos atuariais efetuados pela seguradora e objeto da autonomia das partes.

Nessa senda, em razão da presunção de paridade e simetria entre as partes contratantes, bem como à luz do princípio da intervenção mínima e da excepcionalidade da revisão contratual, nos termos dos artigos 421, caput e parágrafo único, e 421-A, **aqui-escendo a seguradora em garantir o contrato de transporte marítimo internacional, com previsão originária de cláusula compromissória, igualmente não há que se falar em violação à voluntariedade prevista na Lei de Arbitragem.**

Ainda, observo que afastar a sub-rogação na cláusula arbitral, previamente exposta à aprovação da seguradora e de conhecimento de todos, implicaria

submeter as partes do contrato de transporte marítimo ao arbítrio da contraparte na livre escolha da jurisdição aplicável à avença, pois dependente única e exclusivamente da seguradora escolhida pelo consignatário da carga.

(STJ - REsp: 1988894 SP 2022/0060568-4, Relator: MARIA ISABEL GALLOTTI, Data de Julgamento: 09/05/2023, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 15/05/2023) (Grifamos)

Embora longo, o trecho citado se mostra essencial para demonstrar a correlação entre liberdade contratual, predeterminação dos riscos e limites da sub-rogação. Como bem-dito, a seguradora ao estabelecer o contrato de seguro concorda com aquilo que foi originalmente pactuado pelo seu segurado.

Em caso de não concordância, cabe não firmar o contrato de seguro, e em caso de agravamento do risco, cabe à seguradora negar o pagamento da indenização ao seu segurado ou dele cobrar os prejuízos decorrentes. Em nenhuma hipótese verifica-se pressuposto legal para conferir à seguradora, mesmo por meio do Poder Judiciário, legitimidade para alterar a vontade mútua de transportador e do contratante de tal atividade, expressa na contratação do transporte.

Inclusive, tão reiterada é a opção das partes em optarem pelo foro estrangeiro ou pelo foro arbitral, que não caberia à seguradora alegar desconhecimento dessa opção. E essa opção não deriva de demérito ao juízo estatal brasileiro, mas sim da internacionalidade intrínseca do transporte marítimo de mercadorias, sendo mais adequado e proporcionando maior segurança jurídica para as partes, o julgamento dessa matéria por foros que são recorrentemente eleitos e se aprimoram na solução dessas controvérsias.

A eleição do foro arbitral ou até mesmo do foro estrangeiro não impede o exercício do direito de regresso pela seguradora sub-rogada. Inclusive não se encontra razão para a repulsa das seguradoras aos métodos adequados de solução de controvérsias, visto que regidos pelos mesmos princípios de imparcialidade, ampla defesa e devida fundamentação legal.

Ainda, cabe afastar o último argumento que impediria a vinculação das seguradoras aos ajustes processuais previa e livremente pactuado pelas partes do contrato que é objeto do contrato de seguro, a condição personalíssima.

### 3. DA AUSÊNCIA DE CONDIÇÃO PERSONALÍSSIMA NAS CLÁUSULAS DE ARBITRAGEM E ELEIÇÃO DE FORO

Direitos personalíssimos são direitos relativos à personalidade, tamanha sua vinculação com o sujeito des-

ses direitos, são intransmissíveis e irrenunciáveis.

É em razão dessa característica pessoal que as seguradoras buscam afirmar que a cláusula compromissória arbitral e a eleição de foro são direitos personalíssimos, os quais não seriam transmitidos quando da sub-rogação.

Todavia, argumento não se sustenta, na medida em que ambas as possibilidades procedimentais - a arbitragem e a opção pelo foro estrangeiro - decorrem da capacidade de firmar contratos e exercer a liberdade de optar por essa faculdade. Essas cláusulas fazem referência a institutos para os quais a capacidade das partes basta, não sendo necessários elementos personalíssimos.

É o entendimento exarado no REsp 1.988-894-SP:

Ainda, segundo os autores, “pelo modelo do Código Civil, a sub-rogação se faz tanto em relação ao direito material do sub-rogado, como também quanto à forma de seu exercício (direito de ação) e, assim, fica o substituto vinculado à jurisdição eleita pelas partes originais” (CAHALI, Francisco José; TEODORO, Viviane Rosolia. Transmissão da cláusula arbitral às seguradoras em caso de sub-rogação e a Sentença Estrangeira Contestada 14.930 (2015/0302344-0). Revista dos Tribunais. vol. 1040. ano 111. p. 76-86. São Paulo: Ed. RT, junho 2022.)

**Isso porque a cláusula compromissória não pode ser compreendida como condição personalíssima da parte, justamente por se tratar de instituto legal genérico e comum aplicável a qualquer contratante capaz, não derivando de característica pessoal cuja prestação não poderia ser efetuada por terceiro.**

(STJ - REsp: 1988894 SP 2022/0060568-4, Relator: MARIA ISABEL GALLOTTI, Data de Julgamento: 09/05/2023, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 15/05/2023)

Diante disso, pode-se afirmar que a cláusula arbitral diz respeito à relação jurídica firmada, neste caso, no contrato de transporte, não sendo decorrente ou dependente de características personalíssimas das partes.

Portanto, inexistem elementos relativos ao caráter personalíssimo da cláusula arbitral e até mesmo do pacto de eleição de foro estrangeiro que impeçam que sejam esses ajustes oponíveis em face da seguradora sub-rogada.

### 4. CONSIDERAÇÕES SOBRE O CASO CONCRETO ANALISADO NO RESP Nº 1.988.894 E AS PERSPECTIVAS FUTURAS

Embora esse trabalho como um todo esteja baseado num diálogo “lato sensu” com a decisão proferida no

REsp 1.988.894-SP, cumpre tecer algumas breves considerações adicionais sobre o caso concreto.

O contrato objeto do seguro garantia é um contrato de transporte internacional de mercadorias no qual estava disposto que os conflitos seriam dirimidos pela via arbitral. Embora o caso trate de uma situação fática específica, trata-se de um arranjo contratual comum nas relações de transporte marítimo.

Verifica-se pluralidade de partes, arranjos contratuais baseados em contratos-tipo, prestação internacional de serviço de transporte, contratação de seguro pelas partes e sub-rogação decorrente de supostos danos ou descumprimento contratual. Todos esses são elementos presentes na quase totalidade dos casos em que seguradoras litigam com fundamento na sub-rogação decorrente do pagamento da indenização securitária.

A intensa interlocução do acórdão com a doutrina especializada demonstra a importância dessa fonte do direito aos conflitos marítimos. O Direito Marítimo é essencialmente aplicável às situações que extrapolam os limites políticos de um único Estado, sendo instrumento fundamental de segurança jurídica à interpretação uniforme no âmbito internacional. Para isso, a doutrina contribui, sendo necessário estabelecer que nem todo texto se faz doutrina, visto que a aplicação do método científico é essencial para tanto.

É nesse contexto que ao caminhar da doutrina clássica aos expoentes mais atuais, a relatoria da Ministra Maria Isabel Galotti expressa uma compreensão de que a interpretação da norma também depende dos fatos, sem que isso autorize interpretações extensivas.

Embora tenha se ocupado bastante com a classificação do seguro como seguro garantia, as considerações exaradas no acórdão são cabíveis aos demais seguros do transporte marítimo, visto que os elementos que foram observados são comuns: a predeterminação dos riscos e o não agravamento.

De maneira transversal, é possível observar que o acórdão decide que a seguradora não pode se afastar do negócio jurídico ao qual teve conhecimento prévio para determinação do prêmio.

Outrossim, o não exercício da verificação prévia pela seguradora, no esvaziamento da devida diligência que lhe é esperada, não pode ser razão suficiente para alteração da vontade contratual expressa no contrato de transporte.

Embora o precedente tenha explorado pouco o princípio da intervenção mínima e da excepcionalidade da revisão contratual, a recente inclusão de artigos que explicitam esses princípios que já estavam presentes no ordenamento jurídico nacional demonstra a necessidade, percebida inclusive pelo Poder Legislativo, de maior atenção.

Ainda, a diferenciação de contratos-tipo de instru-

mentos de adesão em sede de Tribunais Superiores demonstra a dificuldade das instâncias inferiores com a aplicação desses tão distintos conceitos.

Embora aplicável de modo direto somente às partes, o REsp 1.988.894 é expressão de uma interpretação do Direito brasileiro. Sendo garantia das partes igualdade perante a lei, é esperado que exerça influência em decisões de primeiro e segundo grau de jurisdição.

O precedente poderia ter ido além em alguns pontos ou até mesmo afetado a discussão para repercussão geral, mas o mesmo, sem sombra de dúvidas, representa importante precedente sobre o tema da sub-rogação.

Ainda que não tenha tratado da eleição de foro, pode-se verificar que os institutos jurídicos analisados seriam os mesmos, razão pela qual o acórdão também serve como paradigma para aplicação e vinculação da seguradora aos pactos decorrentes do previsto no artigo 25 do Código de Processo Civil.

## CONCLUSÕES

A vinculação da seguradora aos contornos materiais e processuais do contrato de transporte originário, firmado com o seu segurado, oferece segurança jurídica para todas as partes, inclusive a própria seguradora, cujo dever de determinação prévia dos riscos permite o conhecimento do método de solução de controvérsias, o que pode inclusive se refletir no valor do prêmio.

A correta assimilação do conceito de contratos-tipo também coopera com a segurança esperada pelas partes e reduz o direito-custo. O transporte marítimo é elemento do desenvolvimento das nações, foi o primeiro passo da globalização e ainda é um dos seus principais motrizes.

As cláusulas de arbitragem e as de eleição de foro não representam agravamento do risco segurado, bem como não limitam o exercício do direito de regresso. Sua aplicação em face das seguradoras, em verdade, representa o prestígio à liberdade contratual e à vontade das partes, evitando a intervenção contratual por meio de prestígio à seguradora.

Nenhuma dessas conclusões esvazia a importância social do seguro, sem o qual diversas atividades não teriam se desenvolvido ou não seriam perenes. Todavia, as seguradoras presentes no transporte internacional de mercadorias são em regra grupos internacionais que figuram entre as maiores empresas do mundo, não podendo ser consideradas incapazes de litigar no foro arbitral ou estrangeiro.

Nesse contexto, o Recurso Especial 1.988-894-SP estabelece importante precedente, verdadeiro “leading case” em matéria de sub-rogação contratual, apto para guiar futuras e recorrentes discussões similares nos tribunais, em prol da uniformidade necessária.

# O Tribunal Marítimo

*Marcelo David Gonçalves\**

## 1) Do Tribunal Marítimo

A criação do Tribunal Marítimo está vinculada ao caso do vapor alemão “BADEN”, que, no ano de 1930, deixou irregularmente o porto do Rio de Janeiro e foi metralhado por militares brasileiros; com feridos a bordo. O Tribunal Marítimo da Alemanha, julgando o caso, considerou que houve precipitação do comandante do navio, bem como negligência das fortalezas brasileiras que o bombardearam. No Brasil, houve apenas um inquérito administrativo, o que alertou as autoridades nacionais para a necessidade da criação de um Tribunal Marítimo que julgasse especificamente essas questões.

Assim, a partir de uma ideia incorporada ao Decreto nº 20.829, de 1931, que reorganizou a Marinha Mercante, criou-se o Tribunal Marítimo, mas foi o Decreto nº 24.585, de 05 de julho de 1934, que criou o Tribunal Marítimo Administrativo, que, posteriormente, passou a obedecer aos termos da Lei nº 2.180/1954.

O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o

território nacional, é um órgão autônomo da Administração Direta da União, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Defesa, via Comando da Marinha, apenas para o provimento de pessoal e material.

No que diz respeito as suas atribuições temos, em resumo, uma principal e outra acessória. A primeira de julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, em todo território nacional (não importando a nacionalidade da embarcação envolvida) ou no exterior para os navios de bandeira brasileira, definindo-lhes a natureza e extensão, causa determinante, responsáveis e lhes aplicando as amplas penalidades previstas em sua Lei Orgânica. A segunda e acessória de manter o registro da propriedade marítima e demais ônus reais sobre embarcações, além do registro dos armadores brasileiros e registro especial brasileiro (REB).

## 2) Composição do Tribunal Marítimo

O Tribunal Marítimo, conforme determina o art. 2º da Lei nº 2.180/1954, modificado pela Lei nº

5.056, de 29 de junho de 1966, é composto de sete julgadores: (Desembargadores Federais) um Presidente, oficial general da armada; dois militares, oficiais superiores da Marinha, sendo um do corpo da armada e outro do corpo de engenheiros e técnicos navais subespecializados em máquinas ou casco; dois juristas especializados em Direito Marítimo e outro em Direito Internacional Público; um especialista em armação de navios e navegação comercial; e um Capitão de Longo Curso, da Marinha Mercante.

Todos tem investidura do Presidente da República, sendo o militares ocupantes de cargo em comissão com mandato e os civis após aprovação em concurso público de provas e títulos.

### 3) Da competência do Tribunal Marítimo

Segundo a lição de José Haroldo dos Anjos e Carlos Rubens Caminha Gomes<sup>1</sup> a competência do Tribunal Marítimo é estabelecida da seguinte forma:

- Competência Administrativa Exclusiva – ocorre quando são verificados fatos ligados exclusivamente à navegação, sem qualquer repercussão na esfera do direito administrativo, civil, comercial, criminal, trabalhista, dentre outros ramos do direito.
- Competência Concorrente – quando verificadas situações de natureza civil, comercial, criminal, trabalhista, ou outros interesses conexos. Nesse caso, o Tribunal Marítimo fica restrito à matéria de sua competência e atribuição, concorrendo, no mais, com órgão do Judiciário.

Segundo a Lei nº 2.180/1954, o Tribunal Marítimo exerce a jurisdição contenciosa e a voluntária ou graciosa, sendo os processos divididos da seguinte forma: jurisdição contenciosa – processo administrativo punitivo ou processo administrativo disciplinar; jurisdição voluntária ou graciosa – processo administrativo de expediente ou processo de controle administrativo.

No que se refere à jurisdição contenciosa, que abrange processos administrativos punitivos e/ou disciplinares, o Tribunal Marítimo atua como órgão judicante dos acidentes e fatos da navegação, definindo-lhes a natureza, as causas, as circunstâncias e extensão do ilícito administrativo, além de

processar e julgar os responsáveis nos limites das suas atribuições, podendo, inclusive, propor medidas de segurança e preventivas, visando a resguardar as peculiaridades da navegação e do acidente ou fato ocorrido, evitando com isso que aconteçam fatos correlatos. Nesse particular, é importante observar que, a fim de se evitar eventual prescrição em desfavor de alguma parte, não correrá prescrição até a prolação de decisão definitiva pelo Tribunal Marítimo.

Já com relação à jurisdição voluntária, que envolve os processos administrativos de expediente, o Tribunal Marítimo se restringe à expedição de certidões, autuações, despachos de mero expediente etc. No que tange aos processos de controle administrativo, suas atribuições são mais extensivas, abrangendo as diversas atividades que dispõem sobre o registro da propriedade naval, os direitos reais que incidem sobre as embarcações, as atividades relacionadas à armação nacional e os registros marítimos, previstos na Lei nº 9.432/1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.256, de junho de 1997.

Por oportuno, destaque-se que o Tribunal Marítimo poderá funcionar como tribunal arbitral escolhido pelas partes.

### 4) Jurisdição do Tribunal Marítimo

O Tribunal Marítimo exercerá jurisdição em todo o território nacional, abrangendo: embarcações mercantes de qualquer nacionalidade, em águas brasileiras; embarcações mercantes brasileiras onde quer que estejam; embarcações mercantes estrangeiras, em alto mar, nos casos de abalroação com embarcações brasileiras, de acordo com as normas do Direito Internacional ou no caso de estarem envolvidas em qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação, no qual tenha pessoa física brasileira perdido a vida ou sofrido ferimentos graves, ou que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou ao meio marinho, de acordo com as normas do Direito Internacional; todo pessoal da Marinha Mercante brasileira; os marítimos estrangeiros, em território ou águas territoriais brasileiras; os proprietários, armadores, locatários, carregadores, agentes e consignatários de embarcações brasileiras e seus

<sup>1</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. Curso de direito marítimo. Rio de Janeiro: Renovar, 1992. p. 111.

prepostos; agentes ou consignatários no Brasil de empresa estrangeira de navegação; empreiteiros ou proprietários de estaleiros, carreiras, diques ou oficinas de construção ou reparação naval e seus prepostos; os proprietários, armadores, locatários, carregadores, consignatários, e seus prepostos, no Brasil, de embarcações mercantes estrangeiras; os empreiteiros e proprietários de construções executadas sob, sobre e às margens das águas interiores e do mar territorial brasileiros, sob e sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiras e que, por erro ou inadequação de projeto ou execução ou pela não observância de especificações técnicas de materiais, métodos e processos adequados, ou, ainda, por introduzir modificações estruturais não autorizadas nas obras originais, atentem contra a segurança da navegação; toda pessoa jurídica ou física envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, respeitados os demais instrumentos do Direito Interno e as normas do Direito Internacional; ilhas artificiais, instalações estruturais, bem como embarcações de qualquer nacionalidade empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, produção, armazenamento e beneficiamento dos recursos naturais, nas águas interiores, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental brasileiros, respeitados os acordos bilaterais ou multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional.

## 5) Processo e os Acórdãos do Tribunal Marítimo

Os fatos e acidentes da navegação geram obrigatoriamente um inquérito realizado pela “polícia naval” que no Brasil está a cargo da Marinha, através de suas agências, delegacias ou capitânicas, espalhadas por todo território nacional e, no exterior pelos consulados brasileiros.

Concluído o inquérito é remetido ao Tribunal Marítimo, autuado e distribuído para um relator e um revisor, sendo atualmente todo o processo realizado por meio eletrônico.

Funciona como “promotor”, um órgão especializado: Procuradoria Especial da Marinha, que atua como custos legis e dominus litis, enquanto que

todos os representados (denunciados/acusados) defendidos por advogado constituído ou pela Defensoria Pública da União.

Todos os processos respeitam integralmente os princípios constitucionais do processo, têm caráter administrativo punitivo e os acórdãos emanam decisões definitivas para o Poder Executivo – “coisa julgada administrativa” – e valem como prova técnica altamente especializada, com presunção de certeza, para o Poder Judiciário, na forma do art. 18, da Lei nº 2.180/54.

Assim, o Poder Judiciário só pode revê-las, em arguição de ilegalidade, no processo do Tribunal Marítimo, na existência de vícios formais, ou no desrespeito aos princípios do devido processo legal, com decide o Supremo Tribunal Federal: “MS n. 24.803/DF do STF: Remansosa é a jurisprudência desta Corte no sentido de que, se o ato impugnado em mandado de segurança decorre de fatos apurados em processo administrativo, a competência do Poder Judiciário circunscreve-se ao exame da legalidade do ato coator, dos possíveis vícios de caráter formal ou dos que atentem contra os postulados constitucionais da ampla defesa e do due process of law).”

O novo CPC expressamente consignou a necessidade de suspensão do processo, no art.313, VII: “quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo.”

Ainda na elaboração do novo CPC o Congresso Nacional aprovou importante mudança (Art.515, X) atribuindo às decisões do Tribunal Marítimo força de título executivo judicial, matéria que seria extremamente importante para o país, gerando diversos efeitos positivos.

Contudo, como muito bem analisado em primoroso artigo jurídico, o doutrinador maritimista Matusalém Gonçalves Pimenta concluiu: houve um “oligofrênico veto presidencial” (recomenda-se a leitura: <https://jus.com.br/artigos/56584/o-tribunal-maritimo-o-novo-codigo-processual-civil-e-o-oligofrenico-veto-presidencial/2>).

Como os motivos que justificaram o veto não parecem razoáveis, espera-se uma revisita legislativa ao tema, para que a vontade do Congresso Nacional, legítimo representante da sociedade brasileira, possa promover o avanço jurídico colimado.

# Direito Marítimo e a Especialização

Antonio Carlos Esteves Torres\*

*Faze uma arca de tábuas de cipreste; nela farás compartimentos e a calafetarás com betume por dentro e por fora. (Gênesis 14)*



## DIREITO, ESPECIALIDADE E MULTIDISCIPLINARIEDADE

A organização judiciária de qualquer estado obedece a um critério especial de atualização e especificação de seus julgadores e agentes auxiliares que engloba um vasto conjunto genérico de conhecimentos jurídicos ou não (com as escusas de Kelsen e seu positivismo excludente de Filosofia e Sociologia). Uma releitura da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, anterior Decreto-lei nº 4.657/42, Lei de Introdução ao Código Civil, agora vigente para todo o ordenamento civil, especificamente de acordo com a introdução do art. 20, nos termos da Lei nº 13.655/2018, particularmente no tocante aos valores imateriais e suas consequências na vida pragmática da sociedade.

Este introito, que já se alonga, tem por escopo lançar a luz sobre o mundo jurídico e sua inafastável conjugação dos elementos sociais e filosóficos, cuja dinâmica pode acionar a máquina judiciária e leva-la à solução de conflitos em qualquer ramo

do direito.

O texto do art. 20 da LINDB incide sobre as esferas administrativas, controladoras, judiciárias e adverte sobre a abrangência das decisões sobre a necessária adequação "...da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa ..." incluindo-se alternativas.

## ORGANIZAÇÃO JUDICIÁRIA

As Varas Empresariais do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro são competentes para apreciar e decidir casos que envolvem recuperação e falências; dissídios societários; marcas e patentes, Direito Marítimo.

Sobre o Direito Marítimo, a despeito de toda gente conhecer os fenômenos naturais que regem a flutuação de troncos vadios em correntezas aquáticas. Estamos prontos para lembrar episódios involuntários, como o de Arquimedes e Newton, como os princípios básicos da navegabilidade, profundidade, peso e rota.

\*Des. Presidente do Grupo de História do IMB

Daí, ao julgador compete estar atento aos resultados operacionais e de valiosos auxiliares, que se organizam como peritos; Tribunal Marítimo, o avaliador de avarias, todos a atuar como elementos complementares da regularidade do uso de embarcações.

## O TRIBUNAL MARÍTIMO

O Tribunal Marítimo, a exemplo de outras entidades auxiliares ou complementares, como os Tribunais de Contas e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica, instituído pela lei nº 2.180 de 5 de fevereiro de 1954, além da constituição mista de juízes militares e civis, opera sobre atividades exercidas por artefatos flutuantes e equiparados, na realização de julgamento de acidentes e fatos da navegação, registros, e introduzirem em autos judiciais a sua decisão definitiva, quando o feito tratar de questões de sua competência.

## O JUIZ E A ESPECIALIZAÇÃO

A especialização, conhecimento mais aprimorado, ainda que não ao ponto de profissionalismo, em qualquer ramo científico, propicia o exame mais apurado dos fatos. O juiz está obrigado, para exames técnicos, a nomear "...perito especializado no objeto da perícia e fixará de imediato o prazo para a entrega do laudo ..." como especifica o art. 465 do CPC. Segurança processual e rapidez decisória integram as razões básicas da exigência. Quanto ao julgador, ainda que sem grau subido sobre a matéria, se tiver noção, por exemplo, do que seja um abalroamento (choque entre naves) e colisão (impacto contra coisa que não seja embarcação); encalhe (contato de parte das embarcações com obstáculos externos impeditivos do movimento ou flutuação) e varação (encalhe deliberado para a evitar dano maior), terá condições de eleger, no percurso processual, o examinador apropriado e, na hipótese de formular quesitos (art.470 , II, do CPC), saber o que indagar.

Hoje, dada a avassaladora quantidade de processos, mesmo com a ajuda cibernética, fora a entrevista obrigatória em casos de interdição (art. 751, do CPC), é rara a inspeção judicial fora da ambiência forense (art. 481, do CPC), o que, no entanto, não dispensa o acompanhamento do técnico e, por óbvio, exige que o juiz tenha o mínimo de conhecimento que o permita elevar a incerteza ao grau de dúvida que justifique a observação de coisa irremovível ou local insubstituível por fotos.

## POR QUE A ESPECIALIZAÇÃO MARÍTIMA?

Estes comentários têm a presidi-los duas circunstâncias convenientes ao exercício da magistratura:

I - em primeiro lugar, o estímulo à especialização, para os resultados mais eficazes e rápidos;

II - em segundo, entregar ao jurisdicionado, que tiver oportunidade de lançar olhos sobre o texto ou tiver notícia do procedimento, a certeza de que o julgador, ao merecer sua confiança, se desdobra em atualização e aperfeiçoamento.

## CONCLUSÕES

Entre as velas infladas pelos ventos e as canoas indígenas de eras idas, vieram o vapor e o motor movido a combustível fóssil, este a ser substituído, na propulsão, por meios de energia sustentável (já temos pronto um submarino da MB, movido a energia nuclear). A viagem realizada numa distância de dezenas de séculos de história e de aprimoramento, que foram percorridas por estudiosos da navegação e aplicadores do avanço do Direito Marítimo, obrigados, no passado, a se adaptarem às cartas náuticas, "desenhadas artisticamente" a bico de pena, na madrugada da ciência das travessias das águas, às derrotas (rumos) eletrônicas que converteram sextantes em aparelhos só usados em caráter especialmente emergencial, ou astrolábios, peças a serem exibidas nos museus dos mares.



## Da alocação de responsabilidade "knock for knock" nos contratos marítimos

Thiago Borges Paes de Lima\*

A alocação de responsabilidade "knock for knock (K4K)" é globalmente utilizada em contratos típicos da indústria do óleo e gás e marítimo. É uma forma de gerenciar riscos e responsabilidades entre as partes envolvidas nestes tipos de contrato. O Objetivo deste artigo é explorar o que é a alocação de responsabilidade "knock for knock", suas características, vantagens e desvantagens, bem como sua aplicação jurisdicional.

### Introdução

A alocação de responsabilidade "knock for knock" é uma estratégia na qual cada parte envolvida no contrato concorda em ser responsável por seus próprios prejuízos e riscos, independentemente de quem seja culpado pelo dano, ou seja, cada parte arca com os custos referentes aos danos ou perdas que ocorrem durante a execução do contrato. Esse conceito é especialmente relevante na indústria marítima onde os riscos são elevados e as partes buscam limitar a incerteza jurídica.

### Características da Alocação de Responsabilidade "Knock for Knock" e sua aplicabilidade na prática

1. Contrato: Todas as partes envolvidas no contrato devem concordar com os termos de alocação de responsabilidade "knock for knock", através de cláusulas

contratuais específicas. Normalmente temos tais cláusulas nos contratos de afretamento de embarcações nos modelos casco nu ou por tempo.

2. Responsabilidade Limitada e redução de litígios: Cada parte concorda contratualmente em ser responsável apenas pelos danos causados a seu pessoal, propriedade e equipamento, independentemente de quem causou o dano. Isso limita a exposição a riscos desconhecidos e normatiza a relação das partes não importa o tamanho de cada uma. Além disso, reduz significativamente a quantidade de ações judiciais, considerando que as partes envolvidas não precisam entrar com ações judiciais complexas para discutir de quem é culpado pelo dano.

3. Seguros: As partes costumam ser obrigadas contratualmente a manter seguros adequados e específicos para cobrir os seus próprios prejuízos, promovendo-se, assim, a mitigação de riscos financeiros. Um tipo de seguro muito comum na indústria marítima é o seguro P&I, ou Proteção e Indenização (Protection and Indemnity), que é um tipo de seguro marítimo que oferece cobertura para responsabilidade civil de proprietários e operadores de navios. Ele protege contra uma variedade de riscos, incluindo danos a terceiros, poluição, lesões pessoais e perdas de carga. O seguro P&I

\* Head do Departamento Jurídico do Grupo OceanPact

complementa o seguro de casco e máquinas, que cobre danos ao próprio navio, e é essencial para empresas de navegação e proprietários de navios para lidar com os custos associados a acidentes e responsabilidades legais no setor marítimo.

4.Exceções a cláusula knock for knock: Em alguns casos, é estipulado exceções para negligência grave ou má conduta intencional. Nestas hipóteses, cada parte culpada ainda pode ser responsável pelos danos e prejuízos comprovadamente causados.

### **Vantagens da Alocação de Responsabilidade "Knock for Knock»**

- (i) Simplicidade e agilidade na tomada de decisão: Simplifica a determinação de responsabilidade em caso de incidentes, minimiza os custos associados a investigações extensas e disputas judiciais, pois não há a necessidade de aguardar a investigação para determinar de quem é o culpado.
- (ii) Gestão de Riscos: Ajuda as partes a gerenciar riscos de forma mais eficaz, tornando mais fácil estimar os custos envolvidos em caso de problemas.

### **Desvantagens da Alocação de Responsabilidade "Knock for Knock"**

- (i) Sentimento de injustiça: Pode ser visto como injusto quando uma parte que não é "culpada" pelos danos acaba arcando com os custos referentes daquela situação.
- (ii) Complexidade de Implementação: A alocação "knock for knock" deve ser redigida com toda a clareza no contrato para evitar ambiguidades ou situações que não tenham sido mapeadas.

### **Aplicação Jurisdicional**

A aplicação da alocação de responsabilidade "knock for knock" pode variar de uma jurisdição para outra. Em algumas jurisdições, cláusulas contratuais que limitam a responsabilidade podem ser consideradas inválidas. Portanto, é crucial que as partes entendam as leis locais e adaptem seus contratos.

No Brasil, o tema não é unânime pelo judiciário e os precedentes que existem não são especificamente sobre as cláusulas "knock for knock", mas sim sobre a validade de cláusulas de não indenizar, em especial do Superior Tribunal de Justiça, conforme abaixo:

***"Nada impede, desse modo, a inserção da chamada cláusula de não indenizar, ou cláusula de irresponsabilidade, como preferem alguns, valendo conferir, quanto à validade das***

***cláusulas contratuais dessa natureza, os ensinamentos de José de Aguiar Dias (in Cláusula de Não-indenizar: Chamada Cláusula de Irresponsabilidade. 4ª ed., rev., Rio de Janeiro: Forense, 1980, págs. 40 e 43): "Intervindo no contrato, para afastar o efeito do inadimplemento, ou declarada, genericamente, em face de obrigação legal, para suprimir o resultado da infração, a cláusula, em qualquer caso, é emanção da liberdade de contratar, em cujos limites se fixa rigorosamente a sua validade. (...) São as cláusulas de não-indenizar, portanto, sempre válidas, desde que não ofendam a ordem pública e os bons costumes. Como dissemos, não há novidade alguma, nem exigência especial com relação a elas, para terem eficácia. As condições em que se consideram estipulações lícitas são exigidas para qualquer contrato ou ato jurídico: capacidade das partes, objeto lícito, forma prescrita em lei, requisitos de solenidade, consentimento ou acordo de vontades." (Recurso Especial nº 1.169.109 – DF, STJ)***

Assim, apesar da cláusula "knock for knock" ser bastante utilizada nos contratos da indústria marítima, ainda não foi apreciada pela jurisprudência brasileira. De qualquer forma, os entendimentos doutrinários e jurisprudenciais disponíveis sobre as cláusulas contratuais de não indenizar, logicamente aplicáveis às cláusulas "knock for knock", indicam, s.m.j, sua compatibilidade com o ordenamento jurídico, ressalvados, possivelmente, os casos de conduta dolosa e culpa grave, aos quais os especialistas têm se mostrado contrários.

### **Conclusão**

A alocação de responsabilidade "knock for knock" é uma estratégia eficaz para gerenciar riscos e responsabilidades em contratos complexos, como os contratos marítimos. No entanto, sua aplicação requer uma compreensão completa das implicações legais e uma redação cuidadosa e transparente do contrato. As partes envolvidas devem buscar orientação jurídica por advogados especializados e considerar as leis locais ao adotar essa abordagem. Em última análise, a alocação de responsabilidade "knock for knock" pode ser uma ferramenta valiosa para redução de litígios no judiciário e, para tanto, os tribunais do Brasil devem, sempre que acionados, declarar válidos a alocação de riscos definida pelas partes nos seus contratos.

## O risco de dano reverso no embargo cautelar de embarcações

Luís Felipe Galante\*



Questão que por vezes suscita controvérsias em sede de providências cautelares visando a embargar ou deter a saída de embarcações de portos nacionais vem a ser a possibilidade de *dano reverso*. A raiz das divergências se põe a nu na medida em que possa surgir a percepção, pelo julgador, de uma significativa desproporção entre, de um lado, o valor da embarcação a ser embargada ou detida, bem assim os eventuais compromissos comerciais que seu operador tenha assumido com terceiros, e, de outro, o montante do direito de crédito que se pretende acautelar através da medida provisória de urgência. Em circunstâncias que tais, de quais os parâmetros ou métricas deve se socorrer o juiz ao apreciar a questão?

O tema é, sem dúvida, relevante e convida à reflexão.

O conceito de *dano reverso* tem como objeto os efeitos inversos do eventual deferimento de uma providência cautelar. Genericamente falando, há de admitir-se como premissa não ser incomum até ao contrário mostra-se previsível que a decretação de medida constritiva de índole cautelar cause algum tipo de

transtorno à esfera jurídica do sujeito passivo, devido à limitação que impõe à sua liberdade de ação. Esse efeito desfavorável da ordem liminar sobre seu destinatário nada mais é do que o denominado de dano reverso. O dano reverso em si, é, pois, em princípio, aceito como uma contingência possível e até normal das tutelas cautelares.

Se, contudo, na implementação da providência cautelar, os transtornos ou efeitos negativos advindos ao réu, traduzidos em danos de difícil ou impossível reparação, possam se mostrar mais intensos do que o dano que se deseja evitar ao autor da medida, aí o fenômeno do dano reverso passa a ser considerado processualmente indesejável, patológico, uma *condição obstativa* para o deferimento ou manutenção da tutela cautelar. Rotulando tal circunstância, consagrou-se na doutrina e jurisprudência nacionais a denominação desse efeito patológico como “*periculum in mora reverso*”<sup>1</sup>.

Não é tarefa sempre simples aquilatar, nas situações concretas, no confronto dos interesses antagônicos de autor e réu que estão em jogo, se o risco de

\*Mestre em Direito Privado. Membro Titular do *Comité Maritime International*. Coordenador e Professor da UERJ no Curso de Pós-Graduação de Direito Marítimo. Presidente da ABDM – Associação Brasileira de Direito Marítimo.

1- O termo parece se dever, inicialmente a REIS FRIEDE na sua obra *Aspectos Fundamentais das Medidas Liminares em Mandado de Segurança, Ação Cautelar, Ação Civil Pública e Ação Popular*, 1ª edição, 1993, p. 106.

dano ao réu possa vir a ser mais intenso do que o dano a ser sofrido pelo autor caso a providência cautelar não seja decretada. Nessa tarefa, o juiz, evidentemente, deverá guiar sua decisão conforme os parâmetros do *princípio da proporcionalidade*.

O princípio da proporcionalidade, enquanto elemento balizador da ação judicial diante do confronto de interesses antagônicos, reclama a ponderação de três características, segundo já tradicional no nosso direito, a saber: (i) *adequação*, isto é, se a providência a ser tomada mostra-se apta a atingir os objetivos pretendidos; (ii) *necessidade* ou *exigibilidade*, que impõe a verificação da inexistência de meio menos gravoso para o atingimento dos fins visados; (iii) *proporcionalidade em sentido estrito*, no sentido de que as vantagens que a medida trará devem superar as desvantagens<sup>2</sup>.

Finalmente, situação jurídica *de todo indesejável* em sede cautelar é a de conflito insuperável entre expectativas de riscos graves a interesses do requerente e do requerido, quando ambos os interesses são igualmente dignos de proteção, a implicar, no final das contas, em integral sacrifício de um deles em prol da preservação do outro. O juiz, ao apreciar e eventualmente conceder proteção cautelar deve, mediante os amplos meios colocados ao seu dispor por meio do art. 297 do CPC, buscar solução equilibrada. É seu dever tentar evitar que um dos legítimos direitos colidentes, por escolha sua, seja integralmente imolado para a salvaguarda de outro que lhe faz contraponto. Somente pode o juiz se conformar com tal situação *se não houver alternativa juridicamente possível*, posto que, então, o sacrifício decorre não da vontade do juiz, mas sim da própria natureza das coisas<sup>3</sup>.

Feitas essas considerações de caráter geral, é momento de verificar como elas se aplicam à realidade específica e peculiar das tutelas de embargo ou detenção de embarcações<sup>4</sup>.

O confronto entre direitos colidentes em matéria de embargo ou detenção cautelar de embarcações se dá habitualmente a partir da tensão entre dois importantes princípios gerais do Direito Marítimo, a saber, o *princípio do cumprimento da viagem marítima*<sup>5</sup> e o *princípio da garantia*<sup>6</sup>. Conforme já anotáramos em obra anterior<sup>7</sup>, encontram-se ambos em constante contraposição, limitando-se reciprocamente, em maior ou menor extensão, segundo as escolhas de cada ordenamento jurídico.

As percepções da casuística judicial quanto a possível *periculum in mora* reverso decorrente do embargo/detenção de embarcações costumam girar em torno de dois eixos principais: (a) o prejuízo que a paralisação causa ao próprio operador ou afretador da embarcação, ou aos terceiros de boa-fé que contam com o cumprimento dos compromissos comerciais do navio e/ou (b) eventual desproporção significativa entre o valor de crédito que seria acautelado e o valor da embarcação embargada ou detida.

Como se pode perceber, em ambas as situações a ponderação dos interesses em jogo em termos de proporcionalidade, aponta, inequivocamente, para a *adequação* da pretendida medida de embargo ou detenção, visto que a permanência da embarcação na jurisdição local mostra-se efetivamente apta a alcançar o fim de assegurar a efetividade de cumprimento de eventual sentença condenatória a pagar quantia certa. Porém, dúvidas podem residir quanto à *necessidade/exigibilidade*, e, sobretudo, a *proporcionalidade em sentido estrito* da providência, caso se dirija o olhar para (i) o risco de prejuízos ao requerido e a terceiros por conta do impedimento da embarcação em prosseguir com sua viagem ou (ii) para eventual disparidade entre o crédito a ser tutelado cautelarmente e o valor da embarcação a ser paralisada acaso concedida a medida. Nesses dois cenários, por vezes emerge uma percepção de que a medida se afiguraria por demais

2- Há extensa bibliografia nacional sobre as origens e conteúdo do princípio da proporcionalidade tal como adotado no Direito brasileiro. Por todos, importante referir a BARROSO, Luís Roberto, *Interpretação e aplicação da Constituição*, 4ª ed., p-223-224.

3- Considerações semelhantes ao do texto podem ser encontradas também em ZAVASCKI, Teori Albino, *Antecipação de Tutela*, 2ª ed., p. 98, a propósito das tutelas satisfativas, mas que identicamente se aplicam ao presente contexto da colisão de direitos na esfera das tutelas cautelares. Identicamente, DIDIER JR., Fredie (em coautoria com BRAGA, Paula Sarno e OLIVEIRA, Rafael Alexandria de), *Curso de Direito Processual Civil*, vol. 2, 10ª ed., p-601-602.

4- No texto estamos nos ocupando somente da hipótese de embargo ou detenção de *embarcação estrangeira*, diante da possibilidade de sua saída de águas nacionais sem que os credores disponham de outro patrimônio do potencial devedor no país que possa assegurar o cumprimento de eventual sentença condenatória a pagar quantia certa. O embargo ou detenção de embarcações nacionais segue tratamento diverso, porquanto seus proprietários normalmente dispõem de patrimônio no país (contas bancárias, imóveis etc) aptos a garantir o cumprimento de sentenças condenatórias.

5- Vem enunciado em diversas disposições do Código Comercial, tal como nos arts. 613 e 614. Esse princípio geral manifesta-se, em sua dimensão processual, nos arts. 479 a 483 do mesmo Código Comercial e no art. 864 do CPC, todos buscando restringir os efeitos negativos de construções judiciais sobre a realização das viagens marítimas, a fim de que estas possam ser concluídas e assim cumpridos compromissos comerciais com terceiros.

6- Este princípio decorre do reconhecimento de que a atividade da navegação enfrenta riscos intensos, e que tais riscos, porque associados à mobilidade inerente aos navios, torna esse patrimônio volátil e inseguro para os respectivos credores, a impor, se necessário, sua apreensão até que os devedores prestem outras garantias aptas a assegurar a efetividade das ações de cobrança dos créditos. O princípio da garantia vai manifestado em muitos preceitos legais, como, exemplificativamente, nas disposições do Código Comercial sobre embargo ou detenção de embarcações (arts. 479/483) e embargo de cargas (arts. 527, 609 e 619), bem assim no art. 12, § 1º, inciso I da Lei nº 7.203/84 sobre Assistência e Salvamento.

7- GALANTE, Luís Felipe, O embargo de embarcações no novo CPC, Revista da EMERJ, ed. Especial, v. 19, n. 74, p. 109-110.

gravosa e de que as desvantagens na decretação da medida superariam suas vantagens, tudo isso a desembocar no indeferimento do pedido cautelar.

Nesse contexto, surgem alguns precedentes onde a medida se vê denegada exatamente sob o fundamento da desproporcionalidade.

Assim, no acórdão proferido pela 21ª Câmara de Direito Privado do TJ-SP no Agravo de Instrumento nº 0033119-69.2011.8.26.0000, Rel. Des. Virgílio de Oliveira Júnior, foi denegado pedido de arresto, dentre outras razões, porque a dívida a ser acautelada montaria a R\$ 135.985,79, o que não cumpria “*com a justa proporcionalidade*” em face do valor do navio a ser alvo da medida. Respalhando-se, aliás, nesse mesmo julgado paulista, o TJ-RJ no julgamento do AgInt nº 0023143-81.2021.8.19.0000, Rel. Des. Wagner Cinelli de Paula Freitas, negou medida de embargo de embarcação estrangeira por dívida originária de R\$ 33.000,00, anotando tratar-se de provimento “*manifestamente desproporcional ao fim colimado, ferindo, pois, o princípio da proporcionalidade*”. Já a 12ª Câmara Cível do TJ-RS no Agravo de Instrumento 70007387806, Rel. Des. Orlando Hermann Júnior, igualmente indeferiu tutela de embargo incluindo na motivação que “*prejuízos maiores decorreriam da constrição do navio, que ficaria impedido de completar sua rota*”<sup>8</sup>.

Como se percebe, em todos esses julgados os respectivos julgadores adotaram aquela perspectiva última, extrema, acima mencionada, de estarem diante de uma *colisão irremediável* entre direitos conflitantes, daí impondo-se o sacrifício integral de um como *único expediente* para a sobrevivência do outro.

Mas essa perspectiva de irremediável colisão de direitos mostrava-se justificável? Por conseguinte, o indeferimento dos pedidos de tutela de urgência era, de fato, a única solução cabível? Essa a questão central a se perquirir.

Sem entrar em considerações jurídicas outras<sup>9</sup> para focar tão somente na dita percepção de um choque sem remédio entre direitos igualmente dignos de preservação, chama a atenção, nos julgados em questão, a ausência de qualquer alusão à *possibilidade de substituição*, pelo requerido, da providência de embargo/detenção *por caução ou outra garantia como alternativa menos gravosa à sua escolha*.

Em matéria de embargo ou detenção de embarcações longa é a tradição na nossa praxe judiciária de o pedido de tutela cautelar já vir posto pelo requerente no sentido de que seja concedida a ordem paralisando a saída da nave do porto ou local onde esteja, *até que seja prestada caução ou outra garantia idônea*, apta a assegurar a eficácia de eventual sentença condenatória contra o requerido estrangeiro. Mas mesmo se o pedido não vier porventura formulado nesses termos, sempre caberá ao juiz, com base nos amplísimos poderes cautelares conferidos pelo art. 301 do CPC<sup>10</sup>, facultar a substituição da embarcação por outra garantia adequada a tornar seguro o futuro cumprimento de sentença condenatória<sup>11</sup>.

Facultada *ab initio*, por requerimento do autor ou pelo juiz de ofício, a substituição do embargo/detenção da embarcação por outra garantia idônea e eficiente, porém menos gravosa, forçoso é convir que então fica equacionada a questão da providência cautelar sob o prisma da proporcionalidade. A medida se revelará sem dúvida *adequada*, pois a apta a atingir o objetivo de impedir a iminente saída da nave de território nacional sem deixar patrimônio que responda por eventual condenação a pagar quantia certa. Também estará atendido o pressuposto da *necessidade* ou *exigibilidade*, pois o *único* meio urgente capaz de conjurar o perigo à efetividade do processo é, de fato, o imediato impedimento de saída da embarcação, sendo que a partir do instante em que a providência estiver efetivada ela

8- Todos esses julgados contemplavam outras razões de decidir além do *periculum in mora* reverso. Mas sobressai neles o peso que também atribuíram ao argumento.

9- Certas considerações constantes dos acórdãos nos parecem em si mesmas juridicamente questionáveis. Assim, a preocupação preferencial com os interesses de terceiros ignora a mudança do eixo valorativo do Direito Marítimo, positivada em normas posteriores ao Código Comercial de 1850 e sancionadas pela jurisprudência dos nossos tribunais, em prol dos credores do navio, agentes econômicos importantes da indústria da navegação e do crédito naval, ainda que com sacrifício, em certa extensão, dos direitos dos interessados na conclusão da viagem marítima (conforme já salientáramos em estudo anterior, *O embargo de embarcações no novo CPC*, p. 119/122). De outro lado, mostra-se complicado negar a certos credores a proteção cautelar acessível aos demais simplesmente a partir do valor de menor monta dos créditos a serem tutelados. Todos os direitos merecem, de forma democrática, semelhante proteção qualitativa da ordem jurídica pois, de outro modo, estaríamos admitindo uma justiça menos efetiva para os pequenos créditos, não sendo juridicamente admissível o sacrifício de direitos somente por serem de expressão econômica “menor” ou “inferior” comparativamente com a embarcação a ser objeto da constrição, seja lá o que afinal se possa considerar como “menor” ou “inferior”.

10- “Art. 301. A tutela de urgência de natureza cautelar pode ser efetivada mediante arresto, sequestro, arrolamento de bens, registro de protesto contra alienação de bem e qualquer outra medida idônea para assecuração do direito”.

11- No CPC de 1973 havia a regra expressa constante do art. 805 autorizando a substituição da medida por caução ou outra garantia menos gravosa. A despeito de não existir regra equivalente no atual CPC, não há dúvida de que a possibilidade se insere dentro dos poderes conferidos ao juiz pelo art. 301 ora vigente. No mesmo sentido, apenas entendendo que a substituição dependeria de provocação do requerido, MARTINS FILHO, Marcos Simões, *Embargo de navio: valor da garantia financeira substitutiva*. Revista de Processo 276, p-393/394, sic: “No CPC/2015 não existe regra expressa autorizando a substituição do bem sobre o qual recaiu o embargo, entretanto, não parece haver dúvida de que uma vez demonstrado pelo réu que outra garantia lhe será menos gravosa e tão bem quanto o próprio navio possa garantir futura e eventual execução por expropriação, a substituição deverá ser autorizada”.

poderá ser prontamente substituída por outra garantia menos gravosa ao réu e aos seus compromissos com terceiros. E, por último, a medida se mostrará *proporcional em sentido estrito*, posto que eventual disparidade entre o crédito sendo perseguido e o valor da embarcação poderá ser eliminada por meio da oferta de garantia substituta, facultada ao réu, proporcional ao montante do crédito<sup>12</sup>.

E há, registre-se, amplo leque de alternativas para efetuar a substituição em questão: depósito em dinheiro, fiança bancária, seguro-fiança judicial, cartas de garantias de terceiros etc. Deve ser lembrado, ademais, que o *métier* da navegação está bastante acostumado a aceitar cartas de garantia dos seguradores de responsabilidade civil dos armadores/transportadores marítimos (Clubes de P&I), as quais normalmente têm custo zero para os segurados. Portanto, mais uma garantia viável, de rápida obtenção e sem custo para o réu<sup>13</sup>.

E em qualquer situação são deixadas *ao próprio devedor* tanto a avaliação do possível transtorno decorrente da eventual desproporcionalidade da medida, como também, se entendê-la desproporcional, a pronta solução de reequilíbrio mediante a faculdade de pedido de substituição da garantia por outra idônea e menos gravosa para si. Mediante a simples concessão dessa faculdade ao réu, o juiz, no exercício dos seus poderes cautelares, consegue contornar a indesejável situação limite de ter que sacrificar integralmente qualquer dos interesses contrapostos (efetividade do processo *x* menor onerosidade contra o devedor), ambos igualmente dignos de atenção.

Diante dessas considerações e de maneira geral, denegar pedido de embargo/detenção de embarcação, devidamente fundamentado quanto aos pressupostos para sua concessão, ao argumento de desproporciona-

lidade do dano reverso, sem o emprego do recurso à prerrogativa de substituição da garantia, mostra-se, em princípio, com todas as vênias devidas, uma equivocada aplicação do princípio da proporcionalidade, contrária aos seus próprios pressupostos.

Aliás, a majoritária jurisprudência nacional na matéria aponta, ao invés, para o correto caminho, podendo ser citadas, a título exemplificativo, decisões como a do TJ-SC no caso da embarcação “Master Pretos”<sup>14</sup> e do TJ-RJ com relação ao navio “Nordstar”<sup>15</sup>. A mais emblemática de todas vem a ser, contudo, o acórdão do TJ-SP na colisão do navio estrangeiro “Yusho Regulus” com um terminal local, causando extensas avarias aos equipamentos portuários e aos exportadores que utilizavam essas instalações portuárias para o escoamento dos seus produtos, tendo o navio permanecido embargado por cerca de oito meses no porto de Santos, com carga de grãos a bordo destinados à exportação, até finalmente concordar em prestar caução idônea, e, assim, ficar liberado para zarpar<sup>16</sup>.

É princípio universal de direito marítimo que as embarcações respondem com seu corpo pelos privilégios marítimos que as gravam. Também é fato sabido e admitido que os navios constituem a única garantia dos credores naqueles locais onde os proprietários não detêm outros patrimônios com que assegurar o cumprimento de suas responsabilidades legais. Daí, seja por um desses motivos ou já por ambos, sujeitam-se as embarcações a medidas de constrição mundo afora, sob os mais diferentes sistemas jurídicos. Todos esses são riscos conhecidos e inerentes à navegação moderna. Se o empresário da navegação não dispõe de meios mínimos e eficientes para lidar com os riscos normais de sua própria atividade, garantindo suas responsabilidades, sequer através dos mecanismos de seguro sem

12- E, note-se, quanto maior a desproporcionalidade entre o crédito reclamado e o valor do navio, tão menor será a garantia substituta a ser colocada pelo réu, tornando injustificável a recusa de sua prestação. O argumento baseado na modicidade do crédito reclamado, que é por vezes utilizado para justificar a denegação da medida, constitui, em verdade, raciocínio adequado a justificar o inverso: como relutar o Judiciário em decretar ou manter o embargo de embarcações por valores relativamente módicos, quando o réu se agarra unicamente ao argumento de uma desproporcionalidade, de resto se furtando a prover sequer uma garantia substituta módica ou mesmo de pequena monta, proporcional ao crédito reclamado. Essa conduta não encontra respaldo nos princípios da efetividade (art. 4º, CPC) e da colaboração processual (idem, art. 6º).

13- Também enfatizando esse ponto, ANJOS, J. Haroldo dos e GOMES, Carlos Rubens Caminha, *Curso de Direito Marítimo*, p. 161, MARTINS, Eliane M. Octaviano, *Curso de Direito Marítimo*, vol. III, p. 675 e D’ÁVILA, André Luiz Bettega, *Arresto cautelar de navio*, in *Direito Marítimo Made in Brazil*, p-246.

14- “*Ação cautelar Inominada. Decisão detendo navio estrangeiro no porto até que preste caução para garantia de ressarcimento de danos que teria causado em instalações portuárias. Despacho insuscetível de reparo, prolatado, mesmo, com prudência e equilíbrio, eis que, havendo fundadas razões indicativas da responsabilidade do navio pelos danos, vindo a zarpar do porto e tomando o rumo de águas internacionais, e sem que seus responsáveis possuam aqui bens sobre os quais possa recair a execução, é muito provável não mais retorne ao país, com sérios riscos ao crédito do prejudicado (...). Agravo desprovido.*” (2ª Câmara de Direito Comercial, Agravo de Instrumento 8.944, Rel. Des. João José Schaefer, julg. 11/08/1994 – grifos nossos).

15- “*DIREITO COMERCIAL E PROCESSUAL CIVIL. MEDIDA CAUTELAR EQUIVALENTE AO ARRESTO. NAVIO ESTRANGEIRO QUE COLIDE COM TERMINAL PORTUÁRIO. AÇÃO CAUTELAR QUE BUSCA OBTER GARANTIA DE RESSARCIMENTO. SAÍDA IMINENTE DO NAVIO DO TERRITÓRIO NACIONAL. EFEITOS. Cabível a concessão de medida liminar para compelir o armador e o operador do navio estrangeiro a cautionarem o juízo para garantia de eventuais prejuízos causados por colisão do navio no terminal portuário, independentemente da existência de título executivo que autorize o arresto. Princípio fundamental da garantia ao resultado prático da ação. Provimento parcial do recurso para deferir a medida, impedindo a concessão de passe de saída do navio do porto, enquanto não prestada caução idônea*” (13ª Câmara Cível – A.I. 2007.002.33554- Rel. Des. Arthur Eduardo Ferreira – julg. Em 02/04/2008 – grifos nossos).

16- Agravos de Instrumento 0219365-42.2012.8.26.0000 e 0232562-64.2012.8.26.0000, julgados pela 3ª Câmara de Direito Privado, em 15/01/2013, Rel. Des. Egídio Giacoia, decisões unânimes.

custo financeiro algum amplamente disponíveis no mercado e indispensáveis a quem atua no ramo, então isso constitui real motivo de preocupação sob o ponto de vista jurídico à efetividade das decisões judiciais.

Em tais circunstâncias, de duas, uma: ou os interesses do navio mostram-se de fato insolventes, daí justificando-se a imperiosa necessidade de constrição da nave para a proteção do credor, ou então os réus simplesmente mantêm a firme determinação de, a qualquer custo, dificultar a realização da garantia patrimonial ao credor, contando que o agravamento de sua situação por escolha própria possa equivocadamente sensibilizar algum juiz, afinal, a liberar a embarcação independentemente de caução. A hipótese última, a toda a evidência, não pode merecer guarida da ordem jurídica.

Tomar decisões que mantenham em equilíbrio, com justiça, os interesses conflitantes de um processo, sabemos todos, é tarefa espinhosa, difícil, especialmente quando se trata de tutela cautelar. Reside nas dificuldades das escolhas a serem assim feitas, em boa medida, tanto a miséria como a grandeza da arte de julgar. Mas o adequado emprego do princípio da proporcionalidade em matéria de embargo ou detenção de embarcações proporciona ao juiz, em sede cautelar, a possibilidade de uma rara ocasião decisória equânime, sem os tormentos das escolhas extremas.

## BIBLIOGRAFIA

ANJOS, J. Haroldo dos e GOMES, Carlos Rubens Caminha, *Curso de Direito Marítimo*. Rio de Janeiro:

Renovar, 1992.

BARROSO, Luís Roberto, *Interpretação e aplicação da Constituição*, 4ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2001.

D'ÁVILA, André Luiz Bettega, *Arresto cautelar de navio*, in *Direito Marítimo Made in Brazil*. São Paulo: Lex Editora, 2007.

DIDIER JR., Fredie (em coautoria com BRAGA, Paula Sarno e OLIVEIRA, Rafael Alexandria de), *Curso de Direito Processual Civil*, vol. 2, 10ª ed. Salvador: Editora JusPodivm, 2015.

GALANTE, Luís Felipe, *O embargo de embarcações no novo CPC*, Revista da EMERJ, Rio de Janeiro: ed. Especial, v. 19, n. 74.

GOMES, Carlos Rubens Caminha e ANJOS, J. Haroldo dos, *Curso de Direito Marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

MARTINS, Eliane M. Octaviano, *Curso de Direito Marítimo*, vol. III. São Paulo: Editora Manole, 2015.

MARTINS FILHO, Marcos Simões, *Embargo de navio: valor da garantia financeira substitutiva*, Revista de Processo 276.

REIS FRIEDE, Roy *Aspectos Fundamentais das Medidas Liminares em Mandado de Segurança, Ação Cautelar, Ação Civil Pública e Ação Popular*, 1ª ed. Rio de Janeiro: Ed. Forense Universitária, 1993.

TJ-RJ - Núcleo de Jurisprudência.

TJ-RS - Núcleo de Jurisprudência.

TJ-SC - Núcleo de Jurisprudência.

TJ-SP - Núcleo de Jurisprudência.

ZAVASCKI, Teori Albino, *Antecipação de Tutela*, 2ª ed. São Paulo: Saraiva, 1999.

## Siga o IMB nas Mídias Sociais

O Instituto dos Magistrados do Brasil pode ser acompanhado nas redes sociais. Fique informado sobre as atividades do IMB (eventos, palestras, cursos, web entrevistas) e demais notícias sobre o mundo jurídico.

O Site institucional ([www.imb.org.br](http://www.imb.org.br)) apresenta as seguintes mídias:

Use o QR Code abaixo e acesse notícias, entrevistas, debates, palestras e demais informações que o Instituto disponibiliza ao público



Youtube



Facebook



Instagram



Twitter



Flickr

# A Necessidade de Comprovação do Nexo Causal nas Ações de Falta de Mercadoria Transportada a Granel

Fernando C. Sobrino Porto\*



## Introdução

É comum na Justiça brasileira ação de ressarcimento — na maioria das vezes deflagrada por seguradora sub-rogada nos direitos do consignatário-segurado — em face de transportador marítimo em decorrência de falta de mercadoria transportada a granel em navio especializado, denominado graneleiro, porque constatado no porto de destino quantidade menor descarregada do que aquela carregada e declarada no conhecimento de transporte<sup>1</sup>.

A teor do que dispõem o artigo 3º, § 2º, do Decreto-Lei nº 116/1967 e o artigo 750 do Código Civil, a responsabilidade do transportador marítimo se inicia com o embarque da mercadoria a bordo do navio e se encerra em momento específico no porto de destino.

Usualmente nessas ações ressarcitórias a petição inicial é acompanhada de certidão do porto que informa a quantidade descarregada, a qual é emitida a partir de pesagem, feita por balança dentro das dependências do porto, de caminhão que recebe a mercadoria e a transporta para seu destino final. Há quantidade expressiva de decisões judiciais desconsiderando as medições realizadas a bordo, através do *draft survey*<sup>2</sup> conduzido pelos interesses do navio em conjunto com os interesses da carga, incluído aqui o operador por-

tuário, tanto no porto de carregamento quanto no de descarga. Além disso, também é desprezado o *draft survey*, quando realizado, pela Receita Federal do Brasil de que trata a Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 2086<sup>3</sup> de 08.06.2022, que é utilizado para fins tributários.

A confrontação do que consta na certidão do porto com o resultado do *draft survey* invariavelmente indica quantidades descarregadas diferentes, não obstante a técnica utilizada. Esses números podem variar desde porque a balança de porto não é aferida com frequência até porque algum item do *draft survey* não foi perfeitamente quantificado para o cálculo respectivo. Essa diferença traz como consequência a ausência de prova que comprove de forma absoluta que houve (ou não houve) falta de mercadoria, não sendo incommum a certidão do porto apontar falta e o *draft survey* apontar em sentido oposto.

A mercadoria a granel tem como característica a perda (ou quebra) natural de peso, o que é reconhecido pelo Poder Judiciário. No entanto, se observa fixação de percentuais diferentes dessa perda em suas decisões<sup>4</sup>.

O Código Comercial, cuja sua Parte Segunda (Do Comercio Marítimo) é a única ainda em vigor — talvez com seus dias contados em razão Projeto de Lei do

\*Advogado, Sócio da Porto, Sampaio, Silva – Advogados, Sócio da Shipping Consultoria, Professor de Direito Marítimo da Faculdade de Direito da Universidade Federal Fluminense

1- O conhecimento de transporte “consiste em documento emitido pelo transportador para comprovação da conclusão do contrato, do recebimento da mercadoria e das condições do transporte. Constitui título de crédito, embora impróprio, gozando dos princípios cambiários de literalidade, cartularidade e autonomia” CARLOS ROBERTO GONÇALVES, Direito civil brasileiro, volume 3: contratos e atos unilaterais – 15. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 236.

2- Tem por objetivo calcular o peso da carga carregada ou descarregada no navio transportador.

3- “Dispõe sobre a prestação de serviço de perícia para identificação e quantificação de mercadoria importada e a exportar, e regula o processo de credenciamento de seus prestadores.”

4- Neste sentido: TJSP; Apelação Cível 1025714-10.2020.8.26.0562; Relator (a): Francisco Glaquinto; Órgão Julgador: 13ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 5ª Vara Cível; Data do Julgamento: 14/09/2022; Data de Registro: 14/09/2022; e TJSP; Apelação Cível 1020099-73.2019.8.26.0562; Relator (a): Ana de Lourdes Coutinho Silva da Fonseca; Órgão Julgador: 13ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 12ª Vara Cível; Data do Julgamento: 04/02/2022; Data de Registro: 04/02/2022)

Senado 487/2013 que acabará por criar um novo Código Comercial — já dispunha a respeito da perda de peso natural<sup>5</sup>, fixando, no entanto, percentual hoje considerado excessivo, em razão da modernização do transporte, daí aqueles definidos em decisões judiciais.

O que se constata nessas ações ressarcitórias, que se baseiam na pesagem da mercadoria efetuada após a sua descarga, é a ausência da necessária aferição de nexos causal, a comprovar que o transportador marítimo foi o causador do dano — no caso, falta de mercadoria —, cuja prova apresentada para o pleito respectivo é a certidão do porto.

## Sobre o nexos causal

A respeito da responsabilidade, decorrente de contrato, do transportador marítimo no transporte de coisa, há inúmeras decisões judiciais definindo-a como objetiva. Para o efeito deste artigo, não se discutirá essa responsabilidade, mas é feita uma pequena indagação para reflexão: se comparados o artigo 734 sobre o transporte de pessoas e o artigo 749 sobre transporte de coisas, ambos do Código Civil, poder-se-á considerar tratamento legal distinto entre uma situação e outra, indo da responsabilidade objetiva para a subjetiva?

De qualquer forma, qualquer que seja a responsabilidade do transportar marítimo de coisa, mesmo se considerada a objetiva, há um ônus que cabe exclusivamente ao autor da ação que é o da demonstração do nexos causal.

Conforme leciona o professor Roger Silva Aguiar<sup>6</sup>, “o princípio geral firmado no art. 927, parágrafo único, inicia-se com a conjunção quando, denotando que o legislador acolheu o entendimento de que nem toda atividade humana importa em ‘perigo’ para terceiros com o caráter que lhe foi dado na terceira parte do parágrafo.”

O conceito de “atividade de risco” não possui exata definição legal, ficando sujeito à construção doutrinária e jurisprudencial. A natureza da atividade é que irá determinar a sua maior propensão à ocorrência de acidentes. O risco que dá margem à responsabilidade objetiva não é o habitual, inerente a qualquer atividade. Deve haver a exposição a um risco excepcional, próprio de atividades com elevado potencial ofensivo — como é o caso, por exemplo, da fabricação e

transporte de explosivos.

Na I Jornada de Direito Civil promovida pelo Centro De Estudos Judiciários Do Conselho Da Justiça Federal, aprovou-se o Enunciado 38, que aponta interessante critério para definição dos riscos que dão margem à responsabilidade objetiva, afirmando que ela fica configurada “quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano causar a pessoa determinada um ônus maior do que aos demais membros da coletividade”.

Assim, pode-se indagar qual o risco excepcional que o simples exercício da atividade de transporte marítimo de mercadorias poderia oferecer à coletividade? Parece óbvio que não há esse risco excepcional. Sobre a relevância do nexos causal e a impossibilidade de se afastar a sua análise em sede de responsabilidade civil, leciona a professora Judith Martins-Costa<sup>7</sup>:

“Como se percebe, aí está um pressuposto que não pode jamais ser afastado do instituto da responsabilidade civil, sob pena de esta se transformar em um jogo de azar, numa cega loteria. E, talvez, de todos os pressupostos da responsabilidade, o mais perto ancorado na perspectiva moral da ação humana, pois indica, primariamente, quem responde pelo dano injusto que se causa (imputação subjetiva). A lei, porém, pode ampliar este nexos, atribuindo a responsabilidade a quem não causou diretamente o dano, mas é tido, por um nexos de imputação, responsável pela segurança, ou pela garantia, ou pelo risco (imputação objetiva). Portanto, a noção de nexos de causalidade não é, ela também, uma noção naturalista, mas normativa.”

Especificamente em relação ao nexos causal, vigora no Direito Civil a “teoria do dano direto e imediato” — igualmente conhecida por “teoria do nexos causal direto e imediato” ou “teoria da interrupção do nexos causal”<sup>8</sup> —, positivada no atual artigo 403<sup>9</sup> do Código Civil. Segundo essa tese, reconhecendo-se a possibilidade de vários fatores contribuírem para o resultado, elege-se apenas aquele que se filia ao dano mediante uma relação de necessariedade. Na lição de Agostinho Alvim<sup>10</sup>, “é indenizável todo o dano que se filia a uma causa, ainda que remota, desde que ela lhe seja causa necessária, por não existir outra que explique o mesmo

5- Vide arts. 617 e 711.

6- Roger Silva Aguiar. Responsabilidade civil objetiva: do risco à solidariedade. São Paulo: Editora Atlas, 2007, p. 50.

7- Judith Martins-Costa. Do Inadimplemento das Obrigações, In: Comentários ao Novo Código Civil, vol. 5, Tomo II, Sálvio De Figueiredo Teixeira (Coord.), Rio de Janeiro: Editora Forense, 2009, p. 196

8- Gisela Sampaio Da Cruz. O problema do nexos causal na responsabilidade civil. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2005, p. 96

9- Art. 403. Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual.

10- Agostinho Alvim. Da inexecução das obrigações e suas consequências. 2ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 1955, pp. 380/381

dano”. Em igual sentido, Sérgio Cavalieri Filho<sup>11</sup>:

“(…) não basta que o agente tenha praticado uma conduta ilícita; tampouco que a vítima tenha sofrido um dano. É preciso que esse dano tenha sido causado pela conduta ilícita do agente, que exista entre ambos uma necessária relação de causa e efeito (...). A relação causal, portanto, estabelece o vínculo entre um determinado comportamento e um evento, permitindo concluir, com base nas leis naturais, se a ação ou omissão do agente foi a causa do dano. Determina se o resultado surge como consequência natural da voluntária conduta do agente. Em suma, o nexo causal é um elemento o referencial entre a conduta e o resultado. Pode-se afirmar que o nexo causal é elemento indispensável em qualquer espécie de responsabilidade civil. Pode haver responsabilidade sem culpa (...) mas não pode haver responsabilidade sem nexo causal (...). [No ordenamento brasileiro] enquanto a teoria da equivalência das condições predomina na esfera penal, a da causalidade adequada é a prevalecente na órbita civil. Logo, em sede de responsabilidade civil, nem todas as condições que concorrem para o resultado são equivalentes (...), mas somente aquela que foi a mais adequada a produzir concretamente o resultado. Além de se indagar se uma determinada condição concorreu concretamente para o evento, é ainda preciso apurar se, em abstrato, ela era adequada a produzir aquele efeito. Entre duas ou mais circunstâncias que concretamente concorreram para a produção do resultado, causa adequada será aquela que teve interferência decisiva.”

Na hipótese de responsabilidade objetiva, ainda assim afigura-se imprescindível a demonstração da existência de “*nexo de causalidade*” apto a vincular o dano efetivamente verificado ao comportamento de

quem se repute a condição de suposto agente causador, para a respectiva configuração do dever de indenizar<sup>12</sup>.

Embora certidão do porto relacionada à descarga apresentada pelo autor da ação de ressarcimento indique falta de mercadoria e outros documentos, como o relatório decorrente do *draft survey*, demonstrem em sentido contrário, aquela certidão tem prevalecido para se condenar o transportador marítimo. É desconsiderada a — muitas vezes clara — falha na descarga da mercadoria, durante seu posterior transporte até a balança para pesagem ou da própria pesagem, quando a responsabilidade sobre a mercadoria já havia sido transferida do transportador marítimo ao operador portuário.

E essa falha se confirma porque é certificado pelo próprio operador portuário em conjunto com os interesses do navio e da carga, através do *draft survey* e de vistoria dos porões, o desembarque total da mercadoria. Dessa forma, em que pese eventualmente haver falta de mercadoria é necessário verificar onde, realmente, ocorreu e o que a ocasionou: se durante o transporte marítimo, durante ou após a descarga, já que o regular exercício da atividade de empresa de navegação não tem o condão de, por si só, atrair a inadvertida aplicação da teoria do risco integral.

## Conclusão

Com efeito, o nexo de causalidade deve ser comprovado, sendo indispensável que o autor desse tipo de ação ressarcitória demonstre a conduta do transportador marítimo que produziu o dano e a existência de nexo de causalidade para sua responsabilização, em conformidade com o artigo 927 e seu parágrafo único, do Código Civil.

A simples alegação de que o transportador marítimo não se desincumbiu corretamente de sua obrigação contratual não deve ser considerada suficiente para o condenar na hipótese de a falta da mercadoria, ou melhor, a perda (ou quebra) natural de peso ser superior aos percentuais aceitos judicialmente.

11- Sérgio Cavalieri Filho. Programa de Responsabilidade Civil, São Paulo: Editora Malheiros, 5.ª ed., pp. 65/69.

12- Nesse sentido: “A imputação de responsabilidade civil, objetiva ou subjetiva, supõe a presença de dois elementos de fato (a conduta do agente e o resultado danoso) e um elemento lógico-normativo, o nexo causal (que é lógico, porque consiste num elo referencial, numa relação de pertencibilidade, entre os elementos de fato; e é normativo, porque tem contornos e limites impostos pelo sistema de direito). “Ora, em nosso sistema, como resulta do disposto no artigo 1.060 do Código Civil [art. 403 do CC/2002], a teoria adotada quanto ao nexo causal é a teoria do dano direto e imediato, também denominada teoria da interrupção do nexo causal. Não obstante aquele dispositivo da codificação civil diga respeito à impropriamente denominada responsabilidade contratual, aplica-se também à responsabilidade extracontratual, inclusive a objetiva (...). Essa teoria, como bem demonstra Agostinho Alvim (Da Inexecução das Obrigações, 5ª ed., n.º 226, p. 370, Editora Saraiva, São Paulo, 1980), só admite o nexo de causalidade quando o dano é efeito necessário de uma causa” (STF, RE 130.764, 1ª Turma, DJ de 07.08.92, Min. Moreira Alves).” (RESP 719.738/RS, RELATOR MINISTRO TEORI ALBINO ZAVASCKI, 1ª T., j. em 16/09/2008). E ainda: AgInt no AREsp 884.867/PR, Rel. Ministra MARIA ISABEL GALLOTTI, QUARTA TURMA, julgado em 22/05/2018, DJe 01/06/2018; REsp 1596081/PR, Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÓAS CUEVA, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 25/10/2017, DJe 22/11/2017; RESP 1.615.971/DF, RELATOR MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE, 3ª T., j. em 27/09/2016; EDCL NO AGRG NO ARESp 790.643/DF, RELATOR MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE, 3ª T., j. em 23/06/2016; TJSP, Apelação Cível 1031736-26.2016.8.26.0562; Relator (a): Roberto Mac Cracken; Órgão Julgador: 22ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 11ª Vara Cível; Data do Julgamento: 27/08/2020; Data de Registro: 15/09/2020; TJSP, Apelação Cível 1061006-58.2018.8.26.0002; Relator (a): Jonize Sacchi de Oliveira; Órgão Julgador: 24ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional II - Santo Amaro - 6ª Vara Cível; Data do Julgamento: 13/08/2020; Data de Registro: 18/08/2020; TJSP, entre outros.

## DL nº 1.455/1976: As Modificações e os limites recursais na figura

Carlos Prudêncio<sup>1</sup>  
Ricardo Henrique Wehmuth<sup>2</sup>

**RESUMO:** O presente artigo, com utilização de métodos de pesquisas bibliográficas, legislativas e jurisprudenciais competentes, tem como principal objetivo esclarecer e analisar as modificações legislativas sobre o procedimento administrativo no caso de aplicação da pena de perdimento de mercadoria, de veículo e de moeda aplicado pela Secretaria da Receita Federal (RFB). Como também, explicitar a garantia do duplo grau de jurisdição no procedimento administrativo perante o Centro de Julgamento de Penalidades Aduaneiras (CEJUL), formado por Auditores-fiscais da RFB.

O Direito Aduaneiro tem com função primordial a tarefa de disciplinar a relação entre o Estado e a sociedade, decorrente do tráfego de pessoas e bens, com ou sem conotação comercial, incum-

bindo-lhe, sobretudo, regulamentar as operações de comércio exterior, no sentido de estabelecer critérios e procedimentos a serem observados pelos auditores-fiscais da RFB no sentido de definir as infrações e prescrever as sanções aplicáveis.

Destarte, o tema de perdimento de mercadorias, veículos e de moeda é recorrente em campo prático no território nacional. Nessa toada, os dados apresentados pela RFB informam que esta realiza a destinação de aproximadamente R\$ 3 bilhões em mercadorias apreendidas anualmente, armazenadas em mais de 200 recintos nos seus órgãos fazendários<sup>3</sup>.

A pena de perdimento é uma espécie de sanção administrativa-aduaneira que tem a finalidade de coibir condutas que lesem os direitos à proprieda-

1- Presidente do IMB-SC. Ex-Presidente do TRE-SC. Coautor do livro "Modernização do Poder Judiciário – A justiça do futuro" (2003) e "Manual de Compliance" (2017). Inventor do Voto Eletrônico.

2- Advogado (OAB/SC 67.939). Pós-Graduando em Direito Empresarial pela PUC/RS. Pós-Graduando em Direito Processual Civil pela UFRJ. MBA em formação pela WIPO-UNIGE Summer School on Intellectual Property.

3- RECEITA FEDERAL DO BRASIL (RFB). <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/noticias/2023/agosto/brasil-aprimora-regras-sobre-pena-de-perdimento-de-mercadoria-veiculo-e-moeda>. 22 set. 2023.

# Alterações da Lei nº 14.165/2023 do perdimento aduaneiro



de, o meio ambiente, à saúde pública, dentre outras que efetivam o bem comum estatal, com fins à garantia dos fundamentos constitucionais dispostos no artigo 1º da Carta Magna.

Conforme leciona o professor Heleno Tórres<sup>4</sup>, “... a sanção de perdimento de bens tem tanto caráter de intervenção típica de poder de polícia quanto de modalidade de própria sanção tributária”.

No cerne, a pena de perdimento é qualificada pela doutrina como “... sanção administrativa, prevista em lei (causa imediata), aplicada em razão da prática de atos ilícitos (causa mediata), como o crime de contrabando ... ou de descaminho”<sup>5</sup>.

Em âmbito legislativo, complementa-se, que o perdimento de bens e mercadorias está prevista em Decretos-Lei editados nas décadas de 1960 (DL 37/66) e 1970 (DL 1.455/76). Tais disposições normativas, com força de Lei, foram expedidas pelo Poder Executivo, que exercia, de forma predominante, à época, a atividade legiferante

sobre o tema.

Com base no estudo acima, agora necessário discutir-se sobre as mudanças legislativas contidas na Lei nº 14.651/23, especialmente quanto à introdução do duplo grau de jurisdição ao procedimento administrativo próprio, sendo hipótese de garantia constitucional do acesso jurisdicional amplo (artigo 5º, inciso XXXV, da CRFB).

Anteriormente à Lei nº 14.651/23, o DL nº 1.455/76 (art. 27, § 4º) dispunha que “... após o preparo, o processo [de perdimento] será encaminhado ao Secretário da Receita Federal que o submeterá a decisão ao Ministro da Fazenda, em instância única”.

Complementa-se ao raciocínio, salientar que o rito em instância única presente no Decreto-Lei nº 1.455/76 foi sempre visto e debatido pela doutrina como uma violação ao contexto do princípio do devido processo constitucional e da legalidade estrita.

Assim, configurou-se uma zona de penumbra

4- TÓRRES, Heleno Taveira. **Grandes Questões Atuais do Direito Tributário**. SP: Dialética, 2006, v. 10.

5- SEIXAS FILHO. Aurélio Pintanga. **Pena de Perdimento de Bens na Importação e Seus Limites Constitucionais**. SP: Dialética, 2006, v. 10.

entre a Constituição e o Decreto-Lei nº 1.455/76.

Tal violação constitucional foi dirimida pela Lei nº 14.651/23, qual obrigou à inclusão do duplo grau de jurisdição, da ampla defesa e contraditório, elementos com *status* de carga fundamental, previstos no artigo 5º, incisos XXXV, LIV e LV, da CRFB.

Desta forma, salienta-se que a nova legislação implicará em maior uniformidade às decisões, a fim de possibilitar uma jurisprudência administrativa mais acertada, bem como a efetividade e garantia de melhor qualificação da defesa administrativa ou judicial dos contribuintes de forma geral.

Especificamente, a Lei nº 14.651/2023 incluiu o artigo 27-D no Decreto-lei nº 1.455/1976 e demais legislações competentes, quando positivou no *caput* que “... na hipótese de decisão de primeira instância desfavorável ao autuado, caberá interposição de recurso à segunda instância no prazo de 20 (vinte) dias, contados da ciência do autuado, sem prejuízo da destinação de mercadoria ou veículo que trata o art. 28 deste Decreto-lei”.

A confluência de tal modificação atualiza a legislação brasileira aos critérios previstos em acordos internacionais, especialmente no que toca ao Acordo sobre a Facilitação do Comércio (AFC), sendo que com a implementação do direito ao recurso contra a decisão administrativa em primeira instância, o Brasil se alinha, portanto, às diretrizes da Organização Mundial do Comércio (OMC) e da Convenção de Quito Revisada (CQR) da Organização Mundial de Aduanas (OMA)<sup>6</sup>.

Ressalta-se, que o Brasil se enquadrou aos entendimentos constitucionais, os interesses do contribuinte e as facilitações da Administração Tributária para fins de autoexecutoriedade dos atos da administração pública.

Em complemento, vale explicitar que tal legislação modificativa não poderá incidir em inconstitucionalidade porque complementa norma constitucional de acesso amplo a jurisdição, seja ela administrativa ou judicial, pois atende os critérios racionais legais para tanto.

Ademais, tal legislação foi criada por órgão competente, na forma dos artigos 20 e seguintes da

CRFB, confirmando-se a tese de que inexistente falha legal ou hipótese de invalidação constitucional, qual garante a uniformização das decisões administrativas e a maior qualidade na garantia dos direitos, de forma direta, dos contribuintes e, de maneira reflexiva, da Fazenda Nacional.

Tal legislação confirmou o princípio democrático do direito ao devido processo legal aplicado aos procedimentos de resolução de conflitos que, diga-se de passagem, não se limitam aos cíveis, mas abrangem, também, os criminais, na medida em que, mesmos estes, quando autorizados por lei, são passíveis de serem resolvidos mediante transação.

Além do mais, já em 2019, a OAB/PR<sup>7</sup> já estava se preocupando, por meio de sua Comissão de Direito Tributário, quanto à falta de duplo grau de jurisdição para tais procedimentos em estudo, visto que tal garantia está atrelada aos demais princípios informadores do processo administrativo fiscal, exigindo a aplicabilidade de todos os comandos constitucionais.

Deste modo, a Lei em estudo somente veio a ratificar o direito constitucional ao devido processo legal, efetivando a qualidade das decisões e o resultado útil aos constituintes, qual espera-se que tal norma seja efetivada perante o Ministério do Estado da Fazenda, qual regulamentará o rito administrativo de aplicação e as competências de julgamento das penas de perdimento de mercadoria, de veículo e de moeda (art. 27-E do Decreto-Lei nº 1.455/1976, incluída pela Lei nº 14.651/2023).

Em síntese, a lei em questão consolida o sistema de procedimentos e garantias do devido processo legal perante o sistema de padronização do processo administrativo sancionador aduaneiro, efetivando assim, o reexame necessário por distintos julgadores em sede de instância superior, ou seja, nos Conselhos de Contribuintes, de modo a ser aplicado e garantido o duplo grau de jurisdição por meio da reversibilidade dos julgamentos proferidos em instância de primeiro grau, assegurando os direitos fundamentais e as garantias dos contribuintes e, em reflexo, os interesses fazendários proponentes.

6- SENADO FEDERAL. Lei atualiza regras para apreensão de mercadorias. <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2023/08/24/lei-atualiza-regras-para-apreensao-de-mercadorias>. 22 set. de 2023.

7- Comissão de Direito Tributário, OAB/PR – Nota Técnica. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/dirigentes-oab-pedem-manutencao2.pdf>. Acesso em: 22 set. 2023.

# Suspensão do Processo Judicial para aguardar decisão do Tribunal Marítimo

Guaraci de Campos Vianna<sup>1</sup>

A presente abordagem refere-se à importância dos acórdãos ou manifestações do Tribunal Marítimo como prova técnica no Poder Judiciário.

Com efeito, a questão tem sido debatida nos Tribunais do país e, parece que tem sido colocada de forma perfunctória.

Destarte, procuramos aqui delimitar o âmbito de atuação do Tribunal Marítimo e esclarecer qual a sua influência nas decisões judiciais.

O Tribunal Marítimo é um órgão administrativo, dotado de autonomia, vinculado à Marinha do Brasil – e, assim, ao Ministério da Defesa –, coadjuvado pela Procuradoria Especial da Marinha (PEM)<sup>2</sup>, e auxiliar do Poder Judiciário, não sendo, porém, dele parte integrante por não constar no rol do art. 92 da CF. Sua composição, de acordo artigo 2º da Lei 2180/54, por sete julgadores<sup>3</sup>, que são encarregados de, além de exercer função administrativa referente à manutenção de registros gerais navais, julgar os chamados acidentes e fatos de navegação marítima, fluvial e lacustre, bem como questões relacionadas com tal atividade.

É bastante nítido o fato de que o objeto de apuração do Tribunal Marítimo não coincide com aquele dos tribunais comuns. Sua atribuição julgadora está deli-

neada logo no artigo 1º da Lei 2.180/54, já anteriormente referenciado. Além dele, o artigo 13 dessa mesma Lei vem de modo a especificar essas funções.

*In verbis:*

“Art. 13 - Compete ao Tribunal Marítimo: I - julgar os acidentes e fatos da navegação: a) definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão; b) indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei; c) propondo medidas preventivas e de segurança da navegação; II - manter o registro geral: a) da propriedade naval; b) da hipoteca naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras; c) dos armadores de navios brasileiros.”

Ademais, deve-se esclarecer que nem sempre uma questão merecedora de apreciação pelo Tribunal Marítimo implica ou reflete numa lide a ser apreciada na esfera forense, e vice-versa. Não há entre esses dois âmbitos uma correspondência necessária.

Isso não significa dizer, porém, que não existam casos concretos que apresentem aspectos dignos de exame tanto pelo Tribunal Marítimo quanto pela Justi-

1- Desembargador titular da Sexta Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro

2- A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) foi instituída pela Lei nº 7.642/87 e se configura como uma organização militar ligada ao Ministério da Marinha e a este último subordinada, cuja atuação se dá na seara de assessoria da alta administração naval. Conforme os artigos 3º e 4º dessa Lei, a PEM será composta por um Diretor (cargo que será exercido por Oficial Superior da Marinha), por Procuradores e Advogados de Ofício, segundo a lotação do Quadro e Tabela Permanentes do Pessoal Civil da Marinha, e por servidores civis e militares do Ministério da Marinha. (BRASIL. Lei nº 7.642, 1987).

3- Assim define o artigo 2º da Lei 2.180/54: “Art. 2º - O Tribunal Marítimo compor-se-á de sete Juízes, a saber: a) um Presidente, Oficial-General do Corpo da Armada da ativa ou na inatividade; b) dois Juízes Militares, Oficiais de Marinha, na inatividade; e c) quatro Juízes Civis.” (BRASIL. Lei nº 2.180, 1954).

ça Comum. É justamente no que tange a essas situações, em que as searas administrativa e judicial, de certa forma, se encontram e tocam-se, que estão pautados os maiores debates sobre a relação existente entre ambos os órgãos.

A Lei 2.180/54, ao criar o Tribunal Marítimo, assim o faz com o intuito de ter um órgão especializado, que conte com um corpo técnico dotado de expertise necessária para analisar e julgar administrativamente assuntos de sua competência, quais sejam, os chamados acidentes e fatos de navegação. Conforme afirmou o Ministro Bilac Pinto do Supremo Tribunal Federal no julgamento do Agravo de Instrumento nº 62.811:

A criação do Tribunal Marítimo, órgão administrativo integrado por técnicos, a que se atribui competência quase jurisdicional para o deslinde de questões de direito marítimo se insere na tendência do Estado moderno de aliviar as instituições judiciais de encargos puramente técnicos, para os quais não estão elas preparadas.

Portanto, as decisões do Tribunal Marítimo gozam da chamada presunção de veracidade e de indispensabilidade, conforme os artigos 18 e 19 da Lei 2.180/54<sup>4</sup>. De acordo com esses dispositivos legais, as determinações do referido Tribunal tem valor probatório, se presumem certas e são indispensáveis no julgamento de lides que envolvam questões relativas ao Tribunal Marítimo pelo poder Judiciário; contudo, podem ser reexaminadas por este. O Superior Tribunal de Justiça já proferiu decisões que reforçam essa realidade, como o Recurso Especial nº 811769 – RJ, cuja ementa encontra-se a seguir:

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. REPARAÇÃO DE DANOS MORAIS. NAUFRÁGIO. MORTE DO FILHO E IRMÃO. ACÓRDÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO EXCULPANDO A EMPRESA RESPONSÁVEL PELA EMBARCAÇÃO. ÓRGÃO NÃO JURISDICIONAL. NÃO VINCULAÇÃO DAS CONCLUSÕES REALIZADAS NO ÂMBITO ADMINISTRATIVO. 1. A falta de questionamento em relação ao art. 10 da Lei 6435/88, impede o conhecimento do recurso especial. Incidência da súmula 211/STJ. 2. As conclu-

sões estabelecidas pelo Tribunal Marítimo são suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário, ainda que a decisão proferida pelo órgão administrativo, no que se refere à matéria técnica referente aos acidentes e fatos de navegação, tenha valor probatório. 3. Acolher a tese do recorrente de que inexistente conduta culposa por parte da empresa ré exigiria reapreciação do conjunto probatório, o que é vedado em recurso especial. Incidência da súmula 7/STJ. 4. Para que se configure o dissídio jurisprudencial, o recorrente deve realizar corretamente o necessário cotejo analítico das decisões, com indicação das circunstâncias que identifiquem as semelhanças entre o aresto recorrido e o paradigma, nos termos do parágrafo único, do art. 541, do Código de Processo Civil e dos parágrafos do art. 255 do Regimento Interno do STJ. 5. Não conheço do recurso especial.

Ora, mostra-se um tanto quanto curiosa essa determinação legal: de um lado, a Lei reconhece a autoridade técnica e especializada do Tribunal Marítimo e de suas decisões; mas, de outro, permite que o Judiciário, as reavaliem, as relativizem, as reexaminem. A presunção de certeza e veracidade é, portanto, relativa.

Entretanto, uma simples negação pelos tribunais comuns de uma decisão do Tribunal Marítimo não é suficiente para que ela seja descartada, devendo existir prova judicial convincente que a refute e que seja emanada por um corpo tão capacitado tecnicamente quanto os julgadores que compõem o Tribunal do Mar<sup>5</sup>.

Saliente-se, todavia, que as decisões do Tribunal Marítimo têm apresentado alta relevância em relação às decisões judiciais.

Com recorrência, os tribunais comuns adotam a prática de sobrestar o processo judicial de modo a aguardar o pronunciamento do Tribunal Marítimo. Para legitimar essa atitude, os magistrados agarravam-se, de maneira irrestrita e arrematadora, ao argumento – correto, é verdade – de que o órgão administrativo é quem detém a capacidade técnica necessária para apuração das questões marítimas.

Recentemente, a Sexta Câmara de Direito Privado

4- Art. 18 - As decisões do Tribunal Marítimo, quanto a matéria técnica referente aos acidentes e fatos de navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo, porém, suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário.

Art. 19 - Sempre que se discutir em juízo uma questão decorrente de matéria da competência do Tribunal Marítimo, cuja parte técnica ou técnico-administrativa couber nas suas atribuições, deverá ser juntada aos autos a sua decisão definitiva. (BRASIL. Lei nº 2.180, 1954).

5- Nesse interim, vale citar trecho do Recurso Especial nº 38.082: "CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRIBUNAL MARÍTIMO. As decisões do Tribunal Marítimo podem ser revistas pelo Poder Judiciário; quando fundadas em perícia técnica, todavia, elas só não subsistirão se esta for cabalmente contrariada pela prova judicial. Recurso Especial conhecido e provido" (BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 38.082 – PR, 1999).

do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, em julgamento do Agravo de Instrumento nº 0053653-43.2022.8.19.0000, entendeu ser indispensável a prova técnica a ser produzida pelo Tribunal Marítimo para definir as consequências jurídicas e os efeitos contratuais de um acidente marítimo.

“Finalmente, conclui-se que é indispensável a prova técnica produzida pelo Tribunal Marítimo ou uma perícia, a ser realizada nestes autos, a critério do juízo de instrução, a fim de apurar com segurança a real participação da empresa no acidente objeto de verificação neste processo. *Si et in quantum*, permanece o impedimento de contratação, pelo prazo de dois anos (ou antes se houver nova deliberação judicial), findo o qual cessa automaticamente (repise-se) sem necessidade de novo pronunciamento judicial, o impedimento em participar dos procedimentos licitatórios oriundos da demandada.”<sup>6</sup>

Importa salientar que a questão da suspensão do processo judicial para que a instrução do mesmo seja feita com a participação do Tribunal Marítimo não é obrigatória ou, pelo menos, há uma corrente doutrinária e jurisprudencial que entende, a despeito do disposto no art. 313 do CPC, ser facultativa a suspensão do feito.

Acresça-se que o artigo 313 do Novo Código de Processo Civil (Lei nº 13.105/15), publicado em 17 de março de 2015, que, em seu inciso VII, determina expressamente a suspensão do processo enquanto a questão de acidente e fatos de navegação, que fazem parte da causa judicial, não for analisada no âmbito do Tribunal Marítimo. In verbis:

Art. 313. Suspende-se o processo: (...) VII - quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo (...)

Desta forma, o legislador entendeu que as manifestações ou pareceres do Tribunal Marítimo mostram-se tão apuradas, importantes e valorosas, que são capazes de suspender o andamento do processo judicial. Complicada, portanto, a tarefa de valorar adequadamente os pareceres do Tribunal Marítimo quando da sua colocação na seara judicial.

Urge que se encontre o equilíbrio – nem dispensar tratamento de desprezo total às decisões do órgão administrativo, nem colocá-las como supremas e inquestionáveis sob a justificativa de sua especialização técnica.

O fato é que permanece a possibilidade de o judiciário, rever o mérito das decisões do Tribunal Marítimo, diferentemente do que acontece em outras áreas, nas quais o ato administrativo é em sentido estrito e não pode ter seu mérito reavaliado pelos tribunais comuns.

Reforça esse entendimento o disposto no art. 18 da Lei 2180/54 que dispõe expressamente que:

Art. 18 - As decisões do Tribunal Marítimo, quanto a matéria técnica referente aos acidentes e fatos de navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo, porém, suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário.

Da mesma forma, por óbvio, havendo suspeita da prática de crime ou contravenção, devem ser remetidos em traslado as peças necessárias à ação da justiça (art. 21 da Lei 2180/54). As peças devem ser remetidas ao Ministério Público com atribuição para proceder, conforme a situação prática, podendo ser o Ministério Público Federal ou o Estadual.

Ilustra-se esse entendimento através da ação indenizatória 9221073-86.2003.8.26.0000/50001 promovida por um litisconsórcio de seguradoras sub-rogadas nos direitos de determinado consignatário-segurado em face do transportador marítimo "Cho Yang Shipping Co. Ltd.", tendo por objeto o ressarcimento de prejuízos decorrentes de perda total de carga comprometida em razão do sinistro em questão.

Em que pese o transportador marítimo tenha requerido a suspensão da ação indenizatória para produção de prova imprescindível através de julgamento administrativo ainda pendente perante o colegiado do Tribunal Marítimo, o MM. Juiz da causa entendeu que as evidências técnicas contidas na simples e prematura conclusão da Capitania dos Portos em sede de inquérito preparatório (IAFN - Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação) eram por si suficientes para instrução do processo judicial e respectivo julgamento de mérito.

Na sequência, o transportador marítimo apelou ao eg. Tribunal de Justiça de São Paulo, pugnando, entre outros aspectos, pelo cerceamento de defesa, nulidade da sentença e reabertura da fase de instrução a fim de que se aguardasse a decisão do Tribunal Marítimo, tendo em vista sua imprescindibilidade a título de prova técnica.

O acórdão do Tribunal Marítimo foi proferido antes mesmo do julgamento da apelação no Tribunal de Justiça de São Paulo, de forma que o transportador teve a

oportunidade de juntar a decisão administrativa no processo judicial a título de documento novo e relevante, conforme permissivo legal contido no artigo 435 do CPC. Todavia, o Tribunal de Justiça negou provimento à apelação, mantendo inalterada a sentença de procedência, entendendo que não houve caso fortuito ou força maior.

Diante do quadro adverso, o transportador marítimo endereçou recurso especial ao Superior Tribunal de Justiça, tendo sido proferida decisão da lavra do eminente Ministro Luís Felipe Salomão dando-lhe provimento para enfaticamente determinar o retorno dos autos ao tribunal de origem para realização de novo julgamento com estrita observância à prova técnica consubstanciada no acórdão do Tribunal Marítimo. Na sequência, o Tribunal de Justiça de São Paulo decidiu, à unanimidade, dar provimento ao recurso do transportador marítimo "Cho Yang Shipping Co. Ltd.", incorporando as evidências técnicas e robustas contidas no acórdão do Tribunal Marítimo para acolher a tese de evento fortuito e julgar a ação totalmente improcedente.

Nesse sentido, o acórdão reafirma a condição do Tribunal Marítimo como órgão auxiliar do Poder Judiciário, consoante os termos dos artigos 1º e 13, inciso I, da lei 2.180/54.

Por outro lado, há casos que mesmo envolvendo fato ou acidente de navegação, não são apreciados pelo Tribunal Marítimo, como v.g. ocorreu no caso do agravo de instrumento 2079571-64.2015.8.26.0000, de Relatoria do Des. Carlos Alberto Salles TJSP. Neste julgado, reconheceu-se a inexistência de prejudicialidade com o Tribunal Marítimo. Numa hipótese em que se atribuiu responsabilidade do armador, pelo perecimento do produto transportado por seu navio. A hipótese se refere a um acidente ocorrido com uma embarcação que transportava determinada carga. Entendeu-se que a responsabilidade da armadora, como depositária e transportadores independentemente da apuração, no Tribunal Marítimo, das causas do acidente.

Assim, conclui-se que: I) a suspensão de processo judicial nos termos do artigo 313, inciso VII, do CPC, para se aguardar decisão do Tribunal Marítimo em matéria correlata não é obrigatória, cabendo ao Juiz da causa avaliar a respectiva pertinência na hipótese concreta; (II) caso o Juiz decida por não suspender a demanda, a parte interessada poderá juntar acórdão do Tribunal Marítimo no processo judicial a qualquer tempo, desde que caracterizada a condição de documento novo, nos termos do artigo 435, do CPC; e (III) os acórdãos do Tribunal Marítimo não vinculam o Juiz

nas suas razões de decidir, mas constituem provas de relevante valor probatório, que somente poderão ser contrapostas ou desconstituídas através de outra evidência técnica suficientemente apta a contrapô-la.

As demandas que se referem aos contratos marítimos, entretanto dificilmente apresentam questões que suscitem a necessidade de instrução probatória realizada pelo Tribunal Marítimo, embora existam especificidades técnicas sobre as quais são relevantes as contribuições que podem ser agregadas.

*Ipsa facto* carta partida, fretamento, seguro marítimo, hipoteca naval, reboque dentre outros, são espécies de contrato que exigem ou podem exigir conhecimento técnico específico, mas mesmo assim, o Judiciário tem apreciado muitas questões.

Indispensavelmente, concluindo, não se pode desprezar a atuação especializada do Tribunal Marítimo nos processos judiciais relacionados a eventos de navegação.

O assunto comporta abordagens mais densas, como, por exemplo a inconstitucionalidade do art. 313, VII do CPC, entretanto, pelo espaço adequado para este artigo, voltaremos ao tema oportunamente.

## Referências Bibliográficas

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil 1988. Diário Oficial da União: 05 de outubro de 1988.

BRASIL. Código de Processo Civil. Lei nº 13.105 de 16 de março de 2015. Diário Oficial da União: 17 de março de 2015.

BRASIL. Lei nº 2.180 de 5 de fevereiro de 1954. Diário Oficial da União: Seção 1, de 8 de fevereiro de 1954, p. 1777.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal – TJDF. Apelação/Reexame APO nº 20110110704014. Relator: James Eduardo Oliveira. Data de Julgamento: 21 de outubro de 2015, 4ª Turma Cível. Data de Publicação no DJE: 28 de outubro de 2015. Pág.: 207.

Processo Marítimo nº 18.155/99.

TJSP, 11ª Câmara de Direito Privado, Rel. Des. Renato Rangel Desinano, Apelação Cível 9221073-86.2003.8.26.0000, j. 09.02.2012, negado provimento, v.u.

STJ, 4ª Turma, Rel. Min. Luís Felipe Salomão, Resp. 1322099/SP, j. 01.04.2019, recurso provido.

TJSP, 11ª Câmara de Direito Privado, Rel. Des. Marco Fábio Morsello, Apelação Cível 9221073-86.2003.8.26.0000/50001, j. 29.10.2020, deram provimento ao recurso, v.u.

# Os desafios da navegação — na — bacia amazônica

*Dr Eduardo Scarpellini\**

A Bacia Amazônica é uma das áreas geográficas mais significativas do mundo em termos de importância econômica e ambiental. Ela abrange aproximadamente 7 milhões de quilômetros quadrados na América do Sul, incluindo partes do Brasil, Peru, Colômbia, Venezuela, Equador, Bolívia, Guiana, Suriname e Guiana Francesa. A importância econômica da Bacia Amazônica é vasta e pode ser vista de várias maneiras, com

destaque para o transporte fluvial de cargas na região.

Os rios da Bacia Amazônica, incluindo o Rio Amazonas, formam uma extensa rede de vias navegáveis. Neste sentido, há que se considerar que o transporte fluvial desempenha um papel fundamental no acesso a áreas remotas da região, permitindo o transporte de mercadorias, alimentos, combustíveis e outros produ-

tos para comunidades ao longo dos rios, o que é especialmente importante em regiões onde as estradas são escassas ou inadequadas.

Uma das mais conceituadas empresas do setor de logística rodo-fluvial na região Amazônica é a Combitrans Amazônia, fundada em 2003, com equipamentos que inovaram o transporte de cargas com origem ou destino para a Região Norte do país. Com balsas denominadas SW – Swimming Warehouse (tradução livre: Armazém Flutuante), a Combitrans trouxe um novo modelo de balsas de transporte de cargas que navegam no Rio Amazonas, entre Manaus e Belém, sem a necessidade do uso de implementos rodoviários que navegavam por mais de 15 dias sobre barcaças perdendo sua finalidade principal, trazendo economia e agilidade para operações. A Combitrans conta hoje com 14 balsas SW, com dimensões de 80 metros de comprimento, 23 metros de largura, 7 metros de altura, sendo aproximadamente o tamanho de um campo de futebol e com capacidade de carregar até 3.000 toneladas de cargas ou com cubagem equivalente à 100 containers de 40”.

A distância da navegação pelo Rio Amazonas de Belém a Manaus é de aproximadamente 1.600 a 1.700 quilômetros, dependendo da rota exata e das variações no curso do rio devido às mudanças sazonais no nível da água, que pode chegar até 14 metros entre a cheia e a vazante do rio, e às condições de navegação. O tempo de viagem pode variar, dependendo das condições naturais (correntezas) e características da embarcação e carga. Atualmente, são realizadas saídas diárias de ambos os portos, com um tempo médio de 96 horas de Manaus para Belém e de 160 horas de Belém para Manaus.

Além do exposto, impende constar que o Rio Amazonas é caracterizado por sua geografia complexa, incluindo bancos de areia, ilhas fluviais, corredeiras e pedras submersas, o que cria desafios para os navegadores, especialmente em trechos menos conhecidos ou menos desenvolvidos do rio, aumentando a necessidade de capacitação da tripulação responsável pelo comboio operado na região.

Em partes da Bacia Amazônica, especialmente no Estreito de Breves, a pirataria fluvial pode representar uma ameaça à segurança dos navegadores e das embarcações. Isso exige precauções adicionais e medidas de segurança, como equipes de segurança armada e monitoramento 24 horas por câmeras através de

internet via satélite.

O Rio Amazonas e seus afluentes são conhecidos por suas flutuações sazonais no nível da água e, durante a estação chuvosa, o nível pode subir significativamente, inundando áreas próximas e tornando algumas rotas de navegação intransitáveis. Na estação seca, o nível da água diminui, criando áreas rasas e estreitas que podem dificultar a navegação, problema enfrentado pelos navios que realizam serviços de cabotagem na região, aumentando os danos causados por estes grandes equipamentos ao ecossistema da região. A navegação de navios pode causar o assoreamento de canais e áreas de navegação devido ao deslocamento de sedimentos, o que pode prejudicar a biodiversidade aquática. Além disso, as ondas geradas pelos navios podem contribuir para a erosão das margens do rio, causando o deslocamento de comunidades ribeirinhas e a perda de terras.

Para contornar esses problemas durante a estação seca, muitas empresas de transporte fluvial na região amazônica adaptam suas operações, utilizando embarcações apropriadas, ajustando as rotas de navegação e monitorando constantemente as condições do rio. Além disso, é fundamental que as autoridades reguladoras e os operadores de navegação estejam cientes dos desafios sazonais e implementem medidas de segurança e regulamentações apropriadas para garantir uma navegação segura e que minimize os impactos ambientais.

Pensando sempre em operações sustentáveis e preservação da biodiversidade da Amazônia, a Combitrans vem desenvolvendo novos projetos com foco na redução da emissão de gases poluentes, além de trazer maior segurança para a navegação da região. Um dos projetos em desenvolvimento é o novo comboio fluvial, o qual utiliza um empurrador híbrido, no modelo Diesel-Elétrico. Além de maior eficiência energética e gestão da operação, utilizará energia limpa para alimentar sua propulsão através da energia fotovoltaica, com placas instaladas nos quase 2.000 metros quadrados de telhado do armazém flutuante, reforçando o objetivo de atender as demandas logísticas da região com menor impacto ambiental.

A Combitrans Amazônia espera manter o ritmo de crescimento dos últimos anos, trazendo inovações e novas operações, com soluções de qualidade, capitaneando o desenvolvimento logístico da região Amazônica e integrando o Brasil com sustentabilidade.

# O Direito Marítimo e a sua Especialização no Judiciário

Luis Felipe Salomão Filho\*

Livia Sanches Sancio\*\*



## Introdução

Em um país de extensa costa e com a economia intimamente relacionada com o mar, o Poder Judiciário brasileiro se vê diante do desafio de ser cada vez mais técnico e especializado no âmbito do direito marítimo. À medida que as questões legais relacionadas ao mar e à navegação se tornam intrincadas e multifacetadas, a necessidade de juízes, advogados e profissionais do direito possuem conhecimentos sólidos e específicos torna-se imperativa. A aplicação justa e equitativa do direito marítimo requer uma compreensão profunda não apenas das leis marítimas em si – que, aliás, são inúmeras e raramente ensinadas nas faculdades –, mas também das complexidades técnicas e científicas que frequentemente estão envolvidas em casos judiciais relacionados ao mar.

É neste universo que o presente artigo busca analisar a forma como a especialização em direito marítimo vem sendo tratada pelo Poder Judiciário, demonstran-

do exemplos de criação de Varas Especializadas e, ainda, tratando do Tribunal Marítimo enquanto órgão auxiliar do Poder Judiciário.

## Tribunal Marítimo enquanto órgão auxiliar do Poder Judiciário

Não há como se falar em direito marítimo no Brasil sem tratarmos do Tribunal Marítimo. Em que pese o nome, o Tribunal Marítimo não é parte do Poder Judiciário, mas sim um órgão autônomo vinculado à União e que pode auxiliar o Poder Judiciário, como veremos à frente.

Na década de 1930, o Brasil enfrentava um aumento na quantidade de acidentes de navegação em sua costa, ameaçando tanto a segurança nas águas brasileiras quanto a soberania do país, eis que o Brasil ficava sujeito a decisões dos tribunais marítimos estrangeiros na investigação e análise de acidentes.

O acidente que é considerado o estopim para a cria-

\* Sócio do escritório Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Advogados e engenheiro naval

\*\* Sócia do escritório Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Advogados e especialista em Direito Marítimo

ção do Tribunal Marítimo ocorreu no dia 24 de outubro de 1930, quando o comandante do navio alemão "BADEN", em escala no Rio de Janeiro, optou por prosseguir com a viagem para o sul mesmo sem a devida autorização para deixar a Baía da Guanabara. Ignorando os avisos emitidos pela Fortaleza de Santa Cruz, o comandante continuou a navegação em direção à saída da barra, o que levou o Forte de Vigia, localizado no Leme, a abrir fogo contra o navio alemão, levando a 22 fatalidades e muitos outros feridos<sup>1</sup>.

O incidente se tornou um ponto de tensão internacional, tendo sido investigado e julgado pelo Tribunal Marítimo da Alemanha. O Tribunal alemão concluiu que o comandante do navio "BADEN" agiu de maneira precipitada e também apontou negligência por parte das fortalezas brasileiras que bombardearam o navio.

O incidente com o Baden evidenciou a vulnerabilidade do Brasil em questões marítimas e levou a questionamentos quanto à soberania nacional e sujeição de decisões de órgãos estrangeiros. Surgiu, assim, a necessidade de criação de um órgão técnico especializado capaz de investigar e avaliar as causas e circunstâncias dos acidentes envolvendo embarcações nacionais e estrangeiras em águas brasileiras.

Assim, em 21 de dezembro de 1931, Getúlio Vargas editou o Decreto 20.829/1931, publicado na véspera de Natal daquele ano, criando a Diretoria da Marinha Mercante, que ficaria subordinada ao Ministério da Marinha. O referido decreto dispôs, em seu artigo 5º, a criação de Tribunais Marítimos Administrativos, cuja organização e atribuições seriam posteriormente determinados por regulamento da Diretoria da Marinha Mercante. Posteriormente, em julho de 1933, o Decreto de nº 22.900/1933, desvinculou o Tribunal da Diretoria da Marinha Mercante, colocando-o diretamente sob a autoridade do Ministro da Marinha.

Um ano depois, em 5 de julho de 1934, foi editado o Decreto nº 24.585, aprovando o Regulamento do Tribunal Marítimo Administrativo – data essa que é considerada o aniversário do Tribunal. O regulamento confirmou a existência de apenas um Tribunal Marítimo, com sede na então Capital Federal, Rio de Janeiro, e abandonando a ideia de divisão do território nacional em circunscrições marítimas.

Surge, posteriormente, a lei nº 2.180/1954 - Lei Orgânica do Tribunal Marítimo, ainda hoje em vigor. O diploma deixa claro, em seu artigo primeiro, que o Tribunal Marítimo é um órgão autônomo, com jurisdição

em todo o território nacional, auxiliar do Poder Judiciário e vinculado ao Comando da Marinha. Sua principal função é de julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade. Não se trata, aqui, de um julgamento como feito pelo Poder Judiciário, mas uma esfera distinta, cujo objetivo principal é determinar as causas do acidente, indicar os responsáveis e propor medidas preventivas e de segurança da navegação.

Há um procedimento específico a ser seguido para o julgamento dos acidentes ou fatos da navegação, definido pela Lei 2.180/1954, garantindo-se contraditório e ampla defesa, e com algumas etapas que lembram, em parte, o procedimento do Judiciário, como a produção de evidências e possibilidade de apresentação de recursos (registre-se: com prazos e requisitos bastante diferentes daqueles do processo civil), podendo culminar em algumas penalidades, dentre elas suspensão de pessoal marítimo, suspensão de tráfego da embarcação, cancelamento do registro de armados, multa, dentre outros.

A composição do Tribunal Marítimo é, também, bastante particular, incluindo um Presidente, que deve ser um Oficial-General do Corpo da Armada da ativa ou na inatividade, dois Juízes Militares (um do Corpo da Armada e outro do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais subespecializado em máquinas ou casco) e quatro Juízes Cíveis. Os Juízes Cíveis incluem dois bacharéis em Direito (um especializado em Direito Marítimo e outro em Direito Internacional Público), um especialista em armação de navios e navegação comercial e um Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante. Essa diversidade busca garantir decisões técnicas e completas.

O Poder Judiciário e o Tribunal Marítimo, portanto, não se confundem. São esferas diversas e que coexistem. Uma colisão entre duas embarcações, por exemplo, será objeto de processo no Tribunal Marítimo para aferir as causas da colisão e indicar os responsáveis, enquanto, ao mesmo tempo, é possível que os envolvidos também discutam a responsabilidade civil no âmbito do Judiciário.

Destaca-se que o entendimento consolidado hoje é de que as decisões do Tribunal Marítimo não fazem coisa julgada e são de natureza administrativa<sup>2</sup>. No entanto, em razão de sua especialidade, a decisão do Tribunal Marítimo serve com forte evidência em processos judiciais, especialmente no que tange a aspectos

1- LIMA FILHO, Wilson Pereira. Por que um Tribunal Marítimo para o Brasil? Migalhas. Disponível em <https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-maritimas/352404/por-que-um-tribunal-maritimo-para-o-brasil-reflexoes>; TRIBUNAL MARÍTIMO. Disponível em <https://www.marinha.mil.br/tm/?q=historico>

2- OCTAVIANO, Eliane. Curso de Direito Marítimo. Manole, 3ª Edição.

técnicos<sup>3</sup>.

Aliás, é interessante notar que o art. 313 do CPC/2015, que trata das hipóteses de suspensão do processo judicial, lista em um dos incisos a suspensão quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo.

Portanto, além de ter jurisdição em todo o território nacional, o Tribunal Marítimo é um órgão autônomo auxiliar do Poder Judiciário e, embora não seja parte do sistema judicial tradicional, possui jurisdição para investigar e proferir decisões que abordam definição de sua natureza, identificação de causas e circunstâncias, determinação de responsabilidades e aplicação de penalidades de acordo com a legislação vigente.

### **A Especialização do Direito Marítimo nos Tribunais Brasileiros**

Já no Judiciário, a competência para processar e julgar demandas relacionadas ao direito marítimo é determinada, em regra, pelo Tribunal de Justiça de cada Estado, considerando-se a previsão do art. 125, §1º da Constituição Federal que determina que a competência dos tribunais é definida pela Constituição Estadual e a lei de organização judiciária é de iniciativa do Tribunal de Justiça de cada Estado.

Sendo assim, o que se verifica é que, em que pese a extensa costa brasileira, são poucos os Estados que possuem varas especializadas na matéria, tendo crescido o debate no meio marítimo quanto à necessidade e viabilidade de criação das mesmas.

Nesse sentido, o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, grande polo da indústria de óleo e gás, foi pioneiro ao destacar as demandas de direito marítimo para uma competência funcional. Isso ocorreu por meio da edição, em seu órgão especial, da Resolução 19 de 2001, que alterou o Código de Organização e Divisão Judiciária do Estado do Rio de Janeiro – CODJERJ para

expandir as atribuições das então “Varas de Falência e Concordatas da Comarca da Capital” para abranger uma variedade de matérias relacionadas ao direito comercial, onde se insere o direito marítimo, vindo depois a serem denominadas somente “Varas Empresariais” com a Resolução 16 de 2002.

Atualmente a competência funcional das Varas Empresariais da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro é regulada pela Lei nº 6.956 de 2015, que dispõe sobre a Organização e Divisão Judiciária (LODJ) dispondo expressamente no seu artigo 50, inciso I, alínea 'h' a competência das Varas Empresariais para processar e julgar demandas relacionadas ao direito marítimo:

*Art. 50 Compete aos Juízes de Direito em matéria empresarial:*

*I - processar e julgar: (...)*

*h) ações relativas a direito marítimo, especialmente as de: 1. indenização por falta, extravio ou avarias, inclusive às relativas a sub2. apreensão de embarcações; 3. ratificações de protesto formado a bordo; 4. vistoria de cargas; 5. cobrança de frete e sobrestadia; 6. operações de salvamento, reboque, praticagem, remoção de destroços, avaria grossa; 7. lide relacionada a comissões, corretagens ou taxas de agenciamento de embarcação;*

Desafiado inúmeras vezes, o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro consolidou pacífica jurisprudência que bem reconhece o caráter exemplificativo das hipóteses indicadas na alínea 'h' acima, até mesmo pela utilização do vernáculo “especialmente” na referida alínea antes de adentrar-se a algumas das hipóteses de ações relativas ao direito marítimo. Em entendimento unânime, o Judiciário Fluminense tem acertadamente feito valer a competência do juízo empresarial em demandas que revolvam sobre sanções contratuais lastreadas em contratos que envolvam o direito marítimo e conceitos intimamente ligados à matéria, destacando-se a competência das Vara Empresariais<sup>4</sup>.

3- Nesse sentido, destaca-se precedente exemplificativo: “Agravo – Ação regressiva de cobrança – Seguradora que pretende ser ressarcida em razão de pagamento de indenização securitária, decorrente de sinistro envolvendo embarcação náutica, bem objeto do contrato de seguro – Procedimento administrativo em trâmite perante o Tribunal Marítimo – Cabimento da suspensão do feito, com fundamento no artigo 265, inciso IV, 'b', do Código de Processo Civil, com a finalidade de obtenção de provas e maiores elementos para a definição da lide. **Com efeito, embora a decisão definitiva do Tribunal Marítimo, não seja pressuposto de procedibilidade, trata-se de elemento de prova que poderá auxiliar o Poder Judiciário na análise e julgamento a demanda.** – O princípio do contraditório não será violado, tendo em conta a possibilidade de reexame, pelo Poder Judiciário, das provas produzidas e decisões proferidas no Tribunal Marítimo – Recurso provido.” (TJSP; Agravo de Instrumento 2161269-92.2015.8.26.0000; Relator (a): Neto Barbosa Ferreira; Órgão Julgador: 29ª Câmara de Direito Privado; Foro Central Cível - 7ª Vara Cível; Data do Julgamento: 16/09/2015; Data de Registro: 17/09/2015)

4- Exemplifica-se: “*Alega que a presente demanda não versa sobre direito marítimo, e sim a discussão de eventual descumprimento de cláusulas no contrato firmado entre as partes, e especificamente quanto à multa cobrada pela ré/apelante. Entretanto, não lhe assiste razão. O objeto da demanda é o contrato de prestação de serviço de operação de embarcação firmado entre as partes, e o fato de a discussão versar sobre regularidade de suas cláusulas não o desnatura como instituto de Direito Marítimo, cuja competência recai sobre o Juízo Empresarial, nos termos do art. 50, inciso I, alínea h, da LODJ. O art. 50 da LODJ diz que compete aos Juízes de Direito, em matéria empresarial, em sua alínea “h”, as ações relativas a direito marítimo, utilizando o termo especialmente, com o objetivo de não tornar taxativo o rol lá previsto, e sim exemplificativo. (...) Assim, não pairando dúvidas sobre o fato de que o contrato objeto da presente demanda pertence ao ramo do direito marítimo, o juízo competente para o seu julgamento é o empresarial, como restou consignado na sentença apelada.*” (0050393-23.2020.8.19.0001 - APELAÇÃO. Des(a). MÔNICA DE FARIA SARDAS - Julgamento: 02/08/2022 - VIGÉSIMA SEGUNDA CÂMARA CÍVEL – ATUAL DÉCIMA TERCEIRA CÂMARA DE DIREITO PRIVADO)

Ao concentrar as demandas relacionadas ao direito marítimo nas sete Varas Empresariais, o Judiciário carioca tem cada vez mais se especializado na matéria, conferindo maior segurança jurídica ao setor ao possibilitar que os juízes possam se aprofundar nos assuntos em discussão, trazendo, ainda, uniformidade e celeridade.

Até o presente, as demandas em matéria empresarial, no que se inclui o direito marítimo, são julgadas pelas Câmaras de Direito Privado, estando em discussão a possibilidade de criação de Câmaras de Direito Empresarial.

A especialização de magistrados e criação de Varas especializadas para disputas relacionadas ao direito marítimo também vem sendo discutida em outros Estados com a adoção de diferentes práticas. O Tribunal de Justiça do Pernambuco, por exemplo, possui uma Vara especializada na matéria em Ipojuca, localidade do Porto de Suape.

Neste universo, chama-se atenção para a proposta feita pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo para criação de um Núcleo Especializado de Justiça 4.0 em matéria marítima, baseado na iniciativa do Conselho Nacional de Justiça de criação dos chamados “Núcleos de Justiça 4.0”, instituída pelas Resoluções CNJ nº 385/2021 e nº 398/2021. As Resoluções trazem em seu artigo primeiro a possibilidade de tribunais instituírem os referidos núcleos, especializando-os em uma determinada matéria e com competência sobre sua área territorial.

Analisando-se as resoluções, percebe-se que o objetivo principal é utilizar-se da desburocratização e informatização do processo judicial para melhorar a gestão do acervo processual e aumentar a celeridade. Nesses Núcleos a serem criados, os procedimentos são conduzidos de maneira eletrônica, fazendo uso extensivo de videoconferências e outras ferramentas tecnológicas para auxiliar nos diversos atos processuais.

A referida resolução estabelece que cada Tribunal de Justiça definirá as especificidades dos núcleos, como por exemplo as classes, os assuntos e as fases dos processos que serão a ele encaminhados. Cada núcleo contará com um juiz que o coordenará e com, no mínimo, dois outros juízes.

Com base nas referidas resoluções, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo estuda a criação de um Núcleo Especializado de Justiça 4.0, com competência para processar e julgar demandas relacionadas ao Dire-

ito Marítimo, Portuário e Aduaneiro. Em maio de 2023, no processo 2022/00132753, o Presidente do Tribunal enviou proposta à Corregedoria Geral da Justiça com sugestão de criação do Núcleo, a operar de forma 100% virtual e com três juízes em atuação cumulativa na unidade de lotação original.

### Conclusão

Através desta análise, tecemos um breve retrospecto da forma como o direito marítimo é trabalhado no sistema judiciário brasileiro sob o aspecto organizacional. Verificamos que o Tribunal Marítimo desempenha um papel fundamental na promoção da segurança da navegação e da soberania nacional, atuando como um órgão auxiliar ao Poder Judiciário e importante fonte de evidências técnicas para processos judiciais.

O Poder Judiciário, por sua vez, é cada vez mais desafiado a oferecer respostas para o setor, o que vem aumentando a discussão quanto à necessidade de implementação da especialização do direito marítimo em suas respectivas estruturas internas, aliando-se à Recomendação 56 de 2019 do CNJ para especialização dos Tribunais em matérias de direito empresarial.

Como vantagens da especialização, são verificadas, dentre outras, a melhoria na qualidade das decisões que se tornam mais profundas na matéria e a maior eficiência dos procedimentos. Em contrapartida, há quem demonstre preocupação com o possível prejuízo à diversidade de posições em caso de criação de vara especializada única em uma Comarca, isto é, ter-se-ia a certeza da distribuição do processo para uma única vara, reduzindo-se a possibilidade de posições divergentes. É importante, portanto, avaliar cada caso para certificar-se das vantagens e desvantagens.

De modo geral, a especialização dos magistrados mostra-se bastante positiva, em especial para uma matéria tão complexa e extensa como o Direito Marítimo, cuja legislação inclui o Código Comercial de 1850, tratados e convenções internacionais, o Código Civil e inúmeras leis esparsas. Nesse ponto, entendemos que é válida não apenas a criação de Varas ou Câmaras especializadas, mas também a iniciativa do Judiciário de oferecer especialização aos magistrados na matéria, como é o caso do Simpósio Direito Marítimo organizado pelo Instituto dos Magistrados do Brasil.

## Cursos

**Curso Yspanus** – desconto 50% - Espanhol e Inglês – [www.yspanus.com.br](http://www.yspanus.com.br);

**Pecege – ESALQ/USP – MBA à distância** – 10% de desconto para associados, funcionários e dependentes, nas pós-graduações lato sensu "MBA" à distância ou presencial 25% nos MBA's em Marketing e Varejo Físico e Online  
Contatos: [www.pecege.com](http://www.pecege.com);  
[descontoparceiro@pecege.com](mailto:descontoparceiro@pecege.com)

**Unyleya Editora e Cursos** – até 58% de desconto nos cursos de pós-graduação – [www.wpos.com.br](http://www.wpos.com.br)

## Hotelaria

**George V Casa Branca** – desconto de 10% nas tarifas através da Central de Reservas: 0880 773 4663; Whatsapp: (11) 4550-202 - [www.gvcb.com.br](http://www.gvcb.com.br); [casabranca@georgev.com.br](mailto:casabranca@georgev.com.br)

**George V Alto de Pinheiros** – desconto de 10% nas tarifas através da Central de Reservas: 0800 773 4663 / Whatsapp: (11) 4550-2022; [www.georgev.com.br](http://www.georgev.com.br); [altodepinheiros@georgev.com.br](mailto:altodepinheiros@georgev.com.br)

**Mirador Rio Copacabana Hotel** – Tarifa acordo, entre no Site do IMB, seção "Convênio" - [www.imb.org.br](http://www.imb.org.br);

**Rede Mirador** – Mirasol Hotel -Tarifa acordo [www.redemirador.com.br](http://www.redemirador.com.br);

**Royal Rio Palace Hotel** – Tarifa Acordo - (21) 2122-9292 - [reservas@royalrio.com](mailto:reservas@royalrio.com);

**Pontes Hotéis e Resorts** (Mar Hotel / Hotel Atlante Plaza / Summerville Beach Resort) – desconto de 10% sobre as tarifas disponibilizadas no site do hotel  
Contatos: [reservas@ponteshotels.com.br](mailto:reservas@ponteshotels.com.br) – (81) 3302-4446 – PROMOCODE IMB

**Hotel Janeiro** – Av. Delfim Moreira, 696 – Leblon – desconto de 12% sobre as tarifas disponibilizadas no site do hotel; PROMOCODE ESPECIAL – IMB21; pelo e-mail: [reservas@janeirohotel.com](mailto:reservas@janeirohotel.com); [www.janeirohotel.com](http://www.janeirohotel.com)

**Victory Suites** – desconto 10% sobre a tarifa base de R\$ 217,00 + 5% ISS, TARIFA ACORDO 2023  
[reservas@victoryhotels.com.br](mailto:reservas@victoryhotels.com.br) – [www.victorysuits.com.br](http://www.victorysuits.com.br);

**Palace Hotel** – desconto de 10% para associados, funcionários e seus dependentes. Tel: (22) 2737-6077 / 2733-2858 – [www.palacehotelcamposrj.com.br](http://www.palacehotelcamposrj.com.br) [palace.hotel@terra.com.br](mailto:palace.hotel@terra.com.br)

**Hotel Fazenda Rochedo** – desconto de 10% no pagamento à vista e 5% no pagamento parcelado nos pacotes – tel: (21) 99297-6313 [eventos@hotelrochedo.com.br](mailto:eventos@hotelrochedo.com.br) [www.hotelfazendarochedo.com.br](http://www.hotelfazendarochedo.com.br)

**Rio Hostel 222** – desconto de 20% no valor das hospedagens (tarifa fechada) ou o menor preço através das empresas parceiras (ex: Booking) – (21) 2558-3131 (21) 98088-9602- [www.baladamixlaranjeiras.com.br](http://www.baladamixlaranjeiras.com.br) (com sinal de 50%). Descontos não cumulativos com outras promoções. Rua das Laranjeiras, 222, Rio de Janeiro

**Hotel Atlântico Búzios** – desconto de 10% na prestação de serviço de hospedagem para associados, funcionários e dependentes, exceto nos feriados. [www.atlanticobuzios.com.br](http://www.atlanticobuzios.com.br) [reservas@atlanticobuzios.com.br](mailto:reservas@atlanticobuzios.com.br) (22) 99826-4043/ 22 2620-8857 (Whatsapp – reservas) – Estrada da Usina Velha, Village Búzios – Armação dos Búzios

**Living Hotel** – desconto de 10% nas hospedagens nas unidades: Living Hotel Flamengo, Living Hotel Express, Living Hotel Morumbi e Living Hotel Flex Inn – Será garantido um bônus de 100% para o acompanhante na suíte (11) 96074-9299 / (21) 97299-9399 [gustavo@livinghotel.com.br](http://gustavo@livinghotel.com.br) – [www.livinghotel.com.br](http://www.livinghotel.com.br)

## Restaurantes

**Restaurante La Mole** – desconto 20% apresentando a carteira no pedido da conta [www.lamol.com.br](http://www.lamol.com.br);

**Limão Galego Restaurante** – desconto 10% sobre a comanda total em horário de valor "cheio", 5% de desc. no horário promocional e buffet liberado sem balança em qualquer horário por R\$29,90, mediante apresentação da carteira do IMB e ao pesar o prato – (21) 2215-1777

**Restaurante Mix Brasil** – desconto de 10% nas refeições – Av. Almirante Barroso, 139A – sobreloja – prédio do Jockey Clube – [restaurantemixbrasil@gmail.com](mailto:restaurantemixbrasil@gmail.com) (21) 2533-7266/2532-3719

**Damasco Gourmet** – desconto de 10% nas refeições – Av. Nilo Peçanha 11 (esquina com a Rua Debret) – Centro – [restaurantemixbrasil@gmail.com](mailto:restaurantemixbrasil@gmail.com) – (21) 2240-5479

**Zé do Kibe** – desconto de 10% nas refeições – Rua Gonçalves Dias, 5 – Loja E – Centro – Av. N.Sra. Copacabana, 776 – Lj B - [restaurantemixbrasil@gmail.com](mailto:restaurantemixbrasil@gmail.com) (21) 3490-7333/2547-3535 / 98897-4832 Whatsapp

**Casa de Arte e Cultura Julieta de Serpa** – desconto de 10% nos serviços de restaurante e locação de espaço para eventos e casamentos. Praia do Flamengo, 340 – Flamengo - 212551-1278 – [eventos@casajulietadeserpa.com.br](http://eventos@casajulietadeserpa.com.br)

**Restaurante Balada Mix Laranjeiras** – desconto de 10% no valor da conta do Restaurante Balada Mix – desconto de 10% no delivery exclusivamente através do tel: (21) 2558-3131 – Rua das Laranjeiras, 222 – Rio de Janeiro [www.baladamixlaranjeiras.com.br](http://www.baladamixlaranjeiras.com.br)

## Serviços

**Viver e Investir em Portugal** – assessoria gratuita: na compra/venda e locação de imóveis, financiamento junto aos bancos, orientação e acompanhamento ao morador em caso de problemas no imóvel, viabilização de financiamento para brasileiros não residentes, na abertura de conta bancária e obtenção de NIF (CPF), contábil e jurídica e na obtenção de cidadania e vistos, Golden Visa e vistos para aposentados em Lisboa, Porto, Coimbra e arredores. [viverinvestiremportugal@gmail.com](mailto:viverinvestiremportugal@gmail.com) – (21) 99955-0314 (somente Whatsapp) Sr. Oscar Motta

**Rialti Máquinas e Motores** – isenção de taxa de entrega nas compras acima de R\$200,00 – Av. Mem de Sá, 283 – produtos para piscinas, saunas hidromassagens, etc.

**Filone Padaria Artesanal** – 10% de desconto na prestação de serviço de padaria artesanal, pães de fermentação natural e confeitaria usando o cupom de compra através de: [www.filone.com.br](http://www.filone.com.br) ou [www.app.filone.com.br](http://www.app.filone.com.br) ou whatsapp: 21 99138-3903 (nesta forma o pagamento só será por PIX). Outros contatos: Instagram - @filonepadaria Facebook - @filonepadaria – E-mail: [atendimento@filone.com.br](mailto:atendimento@filone.com.br) responsável: Sr. Jader de Paula Fazzani

**High Tech Systems Instalação de Máquinas e sistemas de segurança** – 20% de desconto na instalação de sistemas de segurança eletrônica, tais como: alarmes, câmeras de controles de acessos, PABX, interfone e afins. Contatos: Sr. Mário, [htsimrj@gmail.com](mailto:htsimrj@gmail.com), (21) 3226-2380 / 96435-9007

**Shield Rio Blindados** – desconto de 15% na blindagem de veículos de passeio – (21) 2222-4649 [edeval@shieldrio.com.br](http://edeval@shieldrio.com.br) – [www.shieldrio.com.br](http://www.shieldrio.com.br)

**HMSC Corretora de Seguros** – desconto de até 20% na

prestação de serviços de corretagem e administração de seguros para associados, funcionários e seus dependentes. Av. Ernani do Amaral Peixoto, 467 – sl 1012 – Centro – Niterói – (21) 2621-3000/2621-4847/ 98121-3321/98121-3197 [seguros@hmscseguros.com.br](mailto:seguros@hmscseguros.com.br) – [www.hmscseguros.com.br](http://www.hmscseguros.com.br);



## Câmbio

**Cotação D.T.V.M** – desconto de 1% no mínimo e isenção de serviço de delivery, para remessas internacionais com isenção de tarifa na primeira operação, em operações realizadas pela Central de Atendimento do Convênio ou em suas lojas. [www.cotacao.com.br](http://www.cotacao.com.br)

## Saúde

**Flávia Ramos** – Nutricionista – desconto 30% nas consultas (Barra e Leblon)- atendimento domiciliar – (21) 99157-6193/ 2242-0809 [nutricionistaflaviaramos@gmail.com](mailto:nutricionistaflaviaramos@gmail.com);

**Tatiana Yumi Ogihara** – Dermatologista e medicina estética – desconto 20% - (21) 3686-6836 /99792-4734 - [tatianayogihara@gmail.com](mailto:tatianayogihara@gmail.com) – [www.tatianayumi.com.br](http://www.tatianayumi.com.br);

**Celso Paciello Óptica** – Desconto de 10% nas vendas de lentes e armações em pagamentos parcelados ou 10+10% à vista. - Silvana – [f.paciello@hotmail.com](mailto:f.paciello@hotmail.com) (21) 2239-1602/7697

**Óticas Lanna** – desconto de 30% para lentes oftálmicas, lentes de contato, armações receituário e óculos de sol nos pagamentos à vista ou parcelado em até 10 vezes, não sendo cumulativo com outras promoções. Endereço: Estrada do Portela, 99 – loja 127 – Madureira – Tel: (21) 2450-2525 – [contato@oticaslanna.com.br](mailto:contato@oticaslanna.com.br) – [www.oticaslanna.com.br](http://www.oticaslanna.com.br)

**Benessere Clinic** – Desconto de 10% nos serviços de dermatologia, tratamentos estéticos e cirurgia plástica (salvo nos materiais excepcionais como próteses e hospitalais e clínicas onde as cirurgias externas ocorrerem. Rua: Visconde de Pirajá, 152/601 – Ipanema [www.clinicabenessere.com.br](http://www.clinicabenessere.com.br) – Tel: 2521-9395

**Andressa Marchi Chaves** – Fisioterapeuta – desconto 20% nos pacotes ou 10% nas sessões ou consultas (21) 99743-6888 – atendimento domiciliar;

**Fabiana Rocha Cabral** – Dentista – desconto 30% nos serviços – (21)97550-8282 (Whatsapp) (21) 2081-8814 – [feblicabral@yahoo.com.br](mailto:feblicabral@yahoo.com.br) [www.consultoriodontario-ortodontia-harmonizacaoafacial.com](http://www.consultoriodontario-ortodontia-harmonizacaoafacial.com)

## Cultura e Lazer

**Nossa Galeria de Arte** – desconto de 10% na prestação de serviços artísticos, pintura, escultura, gravura, desenho, fotografia e outros. [contato@ngarteprodutoracultural.com.br](mailto:contato@ngarteprodutoracultural.com.br) [www.ngarteprodutoracultural.com.br](http://www.ngarteprodutoracultural.com.br)

## Academia

**Academia Gracie Centro** – desconto de 15% nas aulas de JUI-JITSU, nos seguintes horários: manhã – 07:00h; tarde – 17:15h; e noite – 19:00h. Rua: da Alfândega, 81/201. [www.academiagracie.com.br](http://www.academiagracie.com.br) – Tel: 98857-3632

## Turismo

**Lead Meeting Planner Congresso e Viagens** – Emissão de passagens, reserva de hotéis, pacotes de viagens, seguro-viagem, locação de automóveis e demais serviços relacionados. [ademir@leadcongressos.com](mailto:ademir@leadcongressos.com) – tel: (21) 99571-0165 Ademir Almeida

# SERVIÇOS DE FACILITIES E LIMPEZA PARA AMBIENTES PROFISSIONAIS EM CONSTANTE EVOLUÇÃO.

Cuidar da limpeza de lugares e do bem-estar das pessoas, mantendo ambientes limpos, agradáveis e em bom funcionamento é o propósito da Fenixx.

A Fenixx é referência em Facilities e oferece um grande portfólio de serviços, que inclui: limpeza, brigadas de bombeiro civil, recepção, jardinagem, limpeza de fachadas, tratamento de pisos e muitos outros serviços relacionados aos cuidados com ambientes profissionais.

Processos modernos, equipes capacitadas, adoção de novas tecnologias e dedicação às necessidades de nossos clientes nos transforma escolha ideal para a sua empresa.

## Precisando de um parceiro de Facilities? Fale com a FENIXX.



☎ 21 99770-1226  
[www.fenixx.com.br](http://www.fenixx.com.br)  
[comercial@fenixx.com.br](mailto:comercial@fenixx.com.br)



[www.imb.org.br](http://www.imb.org.br)

Rua Dom Manuel, 29, conjunto 113, 1º andar  
20.010-090 - Rio de Janeiro - RJ - Brasil

