



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
DEPARTAMENTO DE DIREITO

WEIDDA THUM DIOGO DE SAMPAIO

ARBITRAGEM INTERNACIONAL EM ÁGUAS BRASILEIRAS  
**UMA PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE UM TRIBUNAL ARBITRAL  
INTERNACIONAL MARÍTIMO NO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO  
PECÉM.**

FORTALEZA

2019

WEIDDA THUM DIOGO DE SAMPAIO

**ARBITRAGEM INTERNACIONAL EM ÁGUAS BRASILEIRAS  
UMA PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE UM TRIBUNAL ARBITRAL  
INTERNACIONAL MARÍTIMO NO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO  
PECÉM.**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Direito da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientadora: Profa. Dra. Tarin Cristino Frota Mont'Alverne

FORTALEZA

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Biblioteca Universitária  
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

- S186a Sampaio, Weidda Thum Diogo de.  
Arbitragem internacional em águas brasileiras : uma proposta de criação de um tribunal arbitral internacional marítimo no Complexo Industrial e Portuário do Pecém / Weidda Thum Diogo de Sampaio. – 2019.  
79 f. : il. color.
- Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Direito, Curso de Direito, Fortaleza, 2019.  
Orientação: Profa. Dra. Tarin Cristino Frota Mont’Alverne.
1. Arbitragem. 2. Internacional. 3. Porto do Pecém. 4. Tribunal Arbitral. 5. Direito Marítimo. I. Título.  
CDD 340
-

WEIDDA THUM DIOGO DE SAMPAIO

ARBITRAGEM INTERNACIONAL EM ÁGUAS BRASILEIRAS  
UMA PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE UM TRIBUNAL ARBITRAL  
INTERNACIONAL MARÍTIMO NO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO  
PECÉM.

Monografia apresentada ao Curso de  
Graduação em Direito da Universidade Federal  
do Ceará, como requisito parcial à obtenção do  
título de Bacharel em Direito.

Aprovada em: 25/11/2019.

BANCA EXAMINADORA

---

Profa. Dra. Tarin Cristino Frota Mont'Alverne (Orientadora)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof. Me. José Maria McCall Zancocchi

---

Profa. Dra. Theresa Rachel Couto Correia  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

A Deus.

Aos meus pais.

Ao meu irmão.

Ao amor da minha vida.

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, pelo dom da vida, pela minha saúde, família e vida maravilhosas, o que me proporcionou chegar até este momento em minha vida.

À minha querida mãe, Oneida Thum, por me fazer quem eu sou hoje, por me inspirar com sua garra, força, inteligência e resiliência. Além de ser a minha grande companheira de vida e alma gêmea, e quem mais me conhece no mundo inteiro e quem sempre me apoia e me ama incondicionalmente.

Ao meu pai, Sylvio Sampaio, por todo apoio e suporte necessários em minha jornada, em especial no Direito.

Ao meu irmão, Luka Thum, por ter me acompanhado nos últimos vinte anos da minha vida, e por ter me encantado desde cedo com a sua doçura e seu modo de ver a vida.

Ao amor da minha vida, Yury Manzon, por ter sido fundamental neste último ano, ter sido o melhor parceiro, companheiro, namorado e amigo que eu poderia ter, e por ter me apoiado nos momentos mais difíceis que passei neste ano tao árduo, porém de grandes conquistas pessoais e profissionais. Obrigada por toda a paciência e o amor demonstrado.

À minha família americana, Edna Preuss, Gil Preuss, Julia Preuss e Dale Preuss, vocês são uma parte fundamental na minha vida, e sempre me lembrarei de um dos melhores anos da minha vida com vocês. Muito obrigada aos quatro por terem me acolhido tão bem e por todos os ensinamentos e apoio em absolutamente tudo. Eu amo muito vocês, e espero que saibam que são minha fonte de inspiração de família.

À minha querida cunhada, Pietra Manzon, que me deu apoio e grandes dicas para redigir o meu TCC.

À Profa. Dra. Tarin Cristino Frota Mont'Alverne, pela excelente orientação. A senhora é um grande exemplo de mulher e jurista, e foi uma honra ter sido sua orientanda.

Aos participantes da banca examinadora, Prof. Me. José Maria McCall Zanocchi e a professora dra. Theresa Rachel Couto Correia, pelo tempo, pelas valiosas colaborações e sugestões.

Ao prof. dr. Gustavo Raposo Pereira Feitosa pelo enorme auxílio para o meu Trabalho de Conclusão de Curso.

Ao dr. Raul Neris Viana, pelo enorme auxílio no presente trabalho, concedendo

uma entrevista impecável e valiosíssima.

Ao dr. Gustavo Arruda, pelos materiais fornecidos e o auxílio de grande valia para este trabalho.

Ao prof. Luiz Eduardo dos Santos pelo excelente auxílio na jornada pela faculdade de Direito.

Ao Marcelo, ao Caio e ao Xuxu, da Xerox, por terem me auxiliado durante todo o meu curso de Direito, sempre recebendo a todos com sorrisos, carinho e atenção. Sem esses grandes profissionais, a Faculdade de Direito não seria a mesma.

Ao Seu Ivan da Costa Lima, pelo excelente serviço prestado na coordenação da Faculdade de Direito, sempre muito prestativo e sorridente.

Ao dr. Edson Alves Viana Júnior e ao dr. Djalma Ferreira de Araujo Junior pelos grandes ensinamentos profissionais e lições de vida, bem como pelo apoio e acolhimento, sempre lhes serei grata.

Ao dr. Felipe Sá Leitão e a dra. Patrícia Tito Fernandes Vasconcelos por todo apoio, suporte e ensinamentos, sendo de suma importância para a minha vida e carreira profissional.

Aos colegas da faculdade, pelas reflexões, críticas e sugestões recebidas.

“You can never cross the ocean unless you  
have the courage to lose sight of the shore.”



Christopher Columbus.

## RESUMO

O presente trabalho buscou analisar a arbitragem internacional com foco no comércio marítimo, em especial nas relações entre o Complexo Industrial e Portuário do Pecém e os Portos de Roterdão, Valência e Filadélfia. A escolha do tema foi com base na curiosidade sobre o direito marítimo e a afinidade com a arbitragem internacional. Outrossim, a escolha do Porto do Pecém foi pela proximidade geográfica e o potencial internacional do mesmo. Em relação aos outros três portos, estes possuem vínculos importantes com o Porto do Pecém, os quais serão analisados no trabalho. Foi analisada a legislação brasileira em relação à arbitragem. Ainda buscou-se traçar um paralelo entre a jurisdição e arbitragem, objetivando demonstrar as vantagens da última. O presente estudo ressaltou os problemas que surgem nas relações portuárias e a melhor forma de resolvê-los. A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica e a coleta de dados, através de uma abordagem qualitativa e quantitativa, especificamente, no Porto do Pecém, para obtenção de dados sobre as relações comerciais entre o Porto do Pecém e os Portos de Valência, na Espanha, de Roterdã, na Holanda, e o da Filadélfia, nos Estados Unidos, através da entrevista concedida pelo Dr. Raul Neris Viana, Coordenador Comercial e Planejamento da Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Com a entrevista, a qual foi transcrita e encontra-se no anexo do presente trabalho, foi possível obter informações importantes para o mesmo, como dados estatísticos e a história do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Em suma, objetivou-se propor a criação de um Tribunal de Arbitragem Internacional com foco no Direito Comercial Marítimo, para solucionar as problemáticas advindas das relações comerciais internacionais do Porto do Pecém e dos demais portos brasileiros, haja vista o crescente desenvolvimento do comércio portuário no Brasil e no mundo.

**Palavras-chave:** Arbitragem. Internacional. Porto do Pecém. Tribunal Arbitral. Direito Marítimo.

## **ABSTRACT**

This study aimed to analyze the international arbitration focusing on maritime trade, specifically the relations between the Pecém Industrial and Port Complex and the Ports of Rotterdam, Valencia, and Philadelphia. The choice of theme was based on curiosity about maritime law and the affinity with international arbitration. Moreover, the choice of Pecém Port was due to its geographical proximity and its international potential. Regarding the other three ports, these have important links with the Port of Pecém, which will be analyzed in this study. The Brazilian legislation on arbitration was also analyzed. The similarities between jurisdiction and arbitration were sought in order to demonstrate the advantages of the latter. The study highlighted the problems that arose in port relations and the best ways to solve them. The methodologies used were bibliographic research and data collection, through a qualitative and quantitative approach, specifically- in Pecém Port, to obtain data on the commercial relations between Pecém Port and the Ports of Valencia, Spain, Rotterdam, Netherlands, and Philadelphia, United States of America, through an interview with Dr. Raul Neris Viana, Commercial and Planning Coordinator of the Pecém Industrial and Port Complex. Using the interview, which was transcribed and is found in the annex of this present study, it was possible to obtain important information, such as statistical data and the history of Pecém Industrial and Port Complex. In short, the objective was to propose the creation of an International Arbitration Court focused on Maritime Commercial Law, to solve the problems arising from the international trade relations of Porto do Pecém and other Brazilian ports, given the growing development of port trade in Brazil and the world.

**Keywords:** Arbitration. International. Pecém Port. Arbitral Tribunal. Admiralty Law.

## ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Arbeit hatte zum Ziel, das internationale Schiedsverfahren mit Schwerpunkt auf dem Seehandel zu analysieren, insbesondere die Beziehungen zwischen dem Pecém Industrie- und Hafenkomples und den Häfen von Rotterdam, Valencia und Philadelphia. Die Wahl des Themas beruhte auf der Neugierde für das Seerecht und der Affinität für internationale Schiedsgerichtsbarkeit. Darüber hinaus war die Wahl von Hafen von Pecém auf seine geografische Nähe und sein internationales Potenzial zurückzuführen. In Bezug auf die anderen drei Häfen bestehen wichtige Verbindungen zum Hafen von Pecém, die in der Veröffentlichung analysiert werden. Auch die brasilianische Gesetzgebung zu Schiedsverfahren wurde analysiert. Eine Parallele zwischen Gerichtsbarkeit und Schiedsgerichtsbarkeit wurde angestrebt, um die Vorteile des Schiedsgerichts zu demonstrieren. In der vorliegenden Studie wurden die Probleme, die in den Hafenbeziehungen auftreten, und der beste Weg zu ihrer Lösung aufgezeigt. Die angewandte Methode war die bibliografische Forschung und eine Datensammlung mit einem qualitativen und quantitativen Ansatz, insbesondere in Hafen von Pecem, um Daten über die Handelsbeziehungen zwischen Pecém Hafen und den Häfen von Valencia in Spanien, Rotterdam in den Niederlanden und Philadelphia in den Vereinigten Staaten zu erhalten, durch ein Interview mit Dr. Raul Neris Viana, Handels- und Planungskoordinator des Industrie- und Hafenkomples Pecém. Mit dem Interview, das transkribiert wurde und im Anhang der vorliegenden Arbeit zu finden ist, konnten wichtige Informationen wie statistische Daten und die Geschichte von Pecém Industrial and Port Complex gewonnen werden. Kurz gesagt, das Ziel bestand darin, die Schaffung eines Internationalen Schiedsgerichts mit Schwerpunkt auf dem Seehandelsrecht vorzuschlagen, um die Probleme zu lösen, die sich aus den internationalen Handelsbeziehungen von Hafen von Pecem und anderen brasilianischen Häfen angesichts der wachsenden Entwicklung des Hafenhandels in Brasilien und in die ganze Welt auch.

**Schlüsselwörter:** Internationale. Schiedsgerichtsbarkeit. Hafen von Pecem. Schiedsgericht. Schifffahrtsrecht.

## RESUMEN

El presente trabajo tuvo como objetivo analizar el arbitraje internacional centrado en el comercio marítimo, especialmente en las relaciones entre el Complejo Industrial y Portuario de Pecém y los puertos de Rotterdam, Valencia y Filadelfia. La elección del tema se basó en la curiosidad sobre el derecho marítimo y la afinidad por el arbitraje internacional. Además, la elección de Puerto de Pecém se debió a su proximidad geográfica y su potencial internacional. Con respecto a los otros tres puertos, estos tienen enlaces importantes con el Puerto de Pecém, que se analizarán en el documento. Se analizó la legislación brasileña sobre arbitraje y se buscó un paralelismo entre jurisdicción y arbitraje para demostrar las ventajas de este último. El presente estudio destacó los problemas que surgen en las relaciones portuarias y la mejor manera de resolverlos. La metodología utilizada fue la investigación bibliográfica y una recogida de datos, a través de un enfoque cualitativo y cuantitativo, específicamente, en Porto de Pecém, para obtener datos sobre las relaciones comerciales entre Puerto de Pecém y los Puertos de Valencia, en España, Rotterdam, en los Países Bajos y Filadelfia, en Estados Unidos, a través de una entrevista dada por el Dr. Raúl Neris Viana, Coordinador Comercial y de Planificación de la Compañía de Desarrollo del Complejo Industrial y Portuario de Pecém. Con la entrevista, que fue transcrita y se encuentra en el anexo del presente trabajo, fue posible obtener información importante de ella, como datos estadísticos y la historia del Complejo Industrial y Portuario de Pecém. En resumen, el objetivo era proponer la creación de una Corte de Arbitraje Internacional centrada en el Derecho Comercial Marítimo, para resolver los problemas derivados de las relaciones comerciales internacionales de Porto do Pecém y otros puertos brasileños, dado el creciente desarrollo del comercio portuario en el Brasil y en el mundo.

**Palabras claves:** Arbitraje. Internacional. Puerto de Pecém. Tribunal Arbitral. Derecho Marítimo.

## **LISTA DE FIGURAS**

Figura 1	Mapa – Elementos dos transportes aquaviários.....	29
Figura 2	Distância em dias do Ceará para o mundo.....	37

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução do comércio internacional marítimo.....	18
Tabela 2 - Ranking dos maiores movimentadores de contêineres – 1º trimestre de 2019	38
Tabela 3 - Principais instalações privadas em movimentação de cargas. 1º trimestre de 2019.....	39
Tabela 4 - Porto de Valência – Movimentações.....	44
Tabela 5 - Índice de Conectividade de Transporte Marítimo Portuário (LSCI).....	44
Tabela 6 - Top 20 portos globais de contêineres.....	46

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 -	Total de procedimentos arbitrais em andamento.....	30
Gráfico 2 -	Destino das frutas brasileiras em 2019.....	45

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ADR	Alternative Dispute Resolution
CAMARB	Câmara de Mediação e Arbitragem Empresarial
CAM – CCBC	Câmara de Arbitragem e Mediação Brasil-Canadá
CAMRJ	Câmara Arbitral Marítima do Rio de Janeiro
CIPP	Complexo Industrial do Porto do Pecém
CNDUM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CSP	Companhia Siderúrgica do Pecém
EUA	Estados Unidos da América
ICC	International Chamber of Commerce
LMAA	London Maritime Arbitrators Association
MASC	Meios Alternativos de Solução de Conflitos
SCMA	Singapore Chamber of Maritime Arbitration
SMA	Singapore Maritime Academy
TEU	<i>Twenty-feet Equivalent Unit</i>
TMUT	Terminal de Múltiplas Utilidades



UNCITRAL *United Nations Commission on International Trade Law*

UNCTAD *United Nations Conference on Trade and Development*

ZPE *Zona de Processamento de Exportação*

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>14</b>
<b>2</b>	<b>A EVOLUÇÃO DO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO E SEUS DESAFIOS</b>	<b>17</b>
<b>2.1</b>	<b>A ARBITRAGEM INTERNACIONAL COMO O MAIS EFICIENTE MEIO DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS MARÍTIMOS.</b>	<b>21</b>
<b>2.1.1</b>	<b>A importância dos contratos internacionais para a implementação da arbitragem internacional.</b>	<b>26</b>
<b>2.1.1.1</b>	<i>Arbitragem internacional no Brasil: limites culturais para o desenvolvimento do método.</i>	<b>29</b>
<b>2.1.1.2</b>	<i>Complexo Industrial e Portuário do Pecém: Justificativa da proposta de criação de um Tribunal Arbitral Internacional no Ceará</i>	<b>36</b>
<b>2.1.1.3</b>	Porto de Valência (ValenciaPort): uma conexão entre o Brasil e o Oriente Médio.	<b>43</b>
<b>2.1.1.4</b>	Porto de Roterdão: o interesse do gigante europeu no Ceará.	<b>45</b>

2.1.1.5	Porto da Filadélfia (PhilaPort): conexão norte-americana com o Ceará e a experiência norte-americana na arbitragem internacional marítima.	49
<b>3</b>	<b><i>THE LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION</i> COMO MODELO PARA A CRIAÇÃO DE UM TRIBUNAL DE ARBITRAGEM INTERNACIONAL MARÍTIMO NO CIPP.</b>	<b>50</b>
3.1	<b>PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE UM TRIBUNAL DE ARBITRAGEM INTERNACIONAL MARÍTIMO NO CIPP.</b>	<b>51</b>
<b>4</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>54</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>56</b>
	<b>APÊNDICE A – ENTREVISTA .....</b>	<b>65</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O Direito é uma ciência humana, que necessita estar em constante evolução e adaptação à sociedade e às novas tecnologias. Cada vez mais a globalização faz parte do cotidiano das pessoas, havendo diferentes línguas, culturas, empresas, países, e, portanto, diferentes legislações para analisar em cada problemática que surge dessas dinamizações da economia mundial.

Nessa perspectiva, a escolha do tema foi pensada no comércio internacional, mais especificamente, o comércio marítimo internacional, o qual é o maior do mundo, como será visto a seguir. Pensando no mercado, que exige rapidez e eficiência, a jurisdição, que geralmente é vista como um empecilho, com grandes gastos e muita demora, não estava atendendo a tais demandas. Portanto, a arbitragem veio como um meio para tornar a solução do conflito célere e mais adequada, tendo em vista a maior especificidade de conhecimento dos árbitros em relação a temas diversos, se comparado aos juízes de direito.

Entretanto, embora a arbitragem internacional já esteja consolidada no mundo, entre Estados e empresas transnacionais, no Brasil ainda é pouco utilizada, e há poucos centros internacionais de arbitragem, em especial, relacionados ao direito comercial marítimo, que possam servir de base para solucionar conflitos transfronteiriços.

Destarte, esta foi a motivação da escolha do tema, o qual, pode um dia servir para uma concretização de uma corte de arbitragem internacional sediada no estado do Ceará, para vir a solucionar os conflitos ocorridos no comércio marítimo de forma célere e eficiente.

O comércio marítimo é uma das modalidades de negócio mais antigas da humanidade, tendo sido tal forma de mercancia de suma importância para modificar as relações entre os países, como se conhece hoje.

Historicamente, o primeiro povo a utilizar o mar para fins comerciais foram os egípcios, cerca de 3.000 anos antes de Cristo<sup>1</sup>. Com o desenvolvimento de tecnologias e conhecimentos náuticos, diversos povos utilizaram os mares para se desenvolverem economicamente durante os últimos séculos, até atingir o patamar atual, no qual mais de 90% do comércio mundial é feito através dos oceanos<sup>2</sup>. O comércio marítimo é o transporte com o maior custo-benefício, e tem um ótimo acesso à maior parte do mundo, haja vista mais de 70% do planeta ser composto por água.

Sob esta ótica, tantas demandas comerciais, envolvendo os mais diversos países e

---

<sup>1</sup>ZOGAHIB, Miguel Jorge Elias. **Fundação de Estudos do Mar. Programa de Ensino Profissional Marítimo. Femar.** Rio de Janeiro. 2008.

<sup>2</sup>IMO (International Maritime Organization). Overview. Disponível em: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>.

particulares, também ocasionam disputas frequentemente, e assim como o mercado não espera, tais partes também precisam de meios céleres e eficazes de solução de conflitos, como a arbitragem internacional.

Com o intuito de analisar a diferença entre a jurisdição e a arbitragem, foram estudados dados do CNJ dos últimos anos no Brasil, cita-se um exemplo do tempo médio da justiça brasileira: “No juízo comum, o tempo de julgamento nas Varas supera o tempo dos Juizados. Leva-se, em média, 1 ano e 10 meses para julgar um processo em fase de conhecimento nas varas federais e 2 anos e 4 meses nas varas estaduais.”<sup>3</sup>

Portanto, percebe-se que o tempo de tramitação de um processo na jurisdição é longo, e as empresas, o mercado, e a economia não podem suportar tanto tempo e custos com o processo em si.

Com o intuito de “desafogar” o judiciário, surgiram os Meios Alternativos de Solução de Conflitos, ou Métodos Adequados de Solução de Conflitos, também conhecidos como MASC, ou “ADR” na língua inglesa.<sup>4</sup>

Dentre tais métodos de resolução de conflitos há a arbitragem, a qual foi estudada na dissertação, com foco em seu âmbito internacional. A arbitragem é um fenômeno atual, no entanto, ela já existia desde o Direito Romano.<sup>5</sup>

Neste trabalho foi utilizada a pesquisa bibliográfica e uma pesquisa de campo, através de uma abordagem qualitativa e quantitativa, especificamente, no Porto do Pecém, para obtenção de dados sobre as relações comerciais entre o Porto do Pecém e os Portos de Valência, na Espanha, de Roterdão, na Holanda, e o da Filadélfia, nos Estados Unidos.

O Porto de Valência foi escolhido, é um importante porto europeu e se localiza a apenas seis dias de viagem do Porto do Pecém, além de ser um ponto estratégico para o comércio com o Oriente Médio. O Porto de Roterdão é desde dezembro de 2018 um porto parceiro do Porto do Pecém, bem como é o maior da Europa e um dos maiores do mundo. Enquanto o Porto da Filadélfia (PhilaPort) está no trajeto da rota mais antiga da empresa

---

<sup>3</sup>Conselho Nacional de Justiça. **Justiça em números 2019. Sumário Executivo.**

<sup>4</sup>Meios Alternativos de Resolução de Conflitos (MASC) na tradição da “Common Law” tem suas origens no desenvolvimento do Direito Inglês. Desde a conquista normanda, cartas e documentos legais indicam que os cidadãos ingleses instituíram ações que envolviam problemáticas privadas oficiadas por homens altamente respeitados na comunidade, em ambientes informais e para-judiciais. Em alguns casos, o rei utilizava esses fóruns locais como uma extensão da sua própria autoridade legal; em vez de julgar uma ação através da corte formal do rei, este simplesmente adotaria a decisão de um leigo local, altamente respeitado, sem nunca “chegar ao mérito” do processo, criando uma das primeiras formas de arbitragem. De uma certa forma, os Meios Alternativos de Resolução de Conflitos do “Common Law” existem há séculos (tradução nossa) MCMANUS, Michael. SILVERSTEIN, Brianna. **Brief history of alternative dispute resolution in the united states.** 2011.

<sup>5</sup>“A arbitragem teve início no Direito Romano e ocorria na fase do *apud iudicem*, na qual o juiz era livremente escolhido pelas partes, conhecendo e decidindo a controvérsia. Porém, o poder do julgador nessa fase derivava do pretor e não das partes”. MUJALLI, Walter Brasil. **A nova lei de arbitragem.** Leme: Editora de Direito, 1997. p. 40.

Hambürg-Süd no Porto do Pecém, a qual semanalmente passa pela costa leste dos Estados Unidos e pelo famoso Canal do Panamá.

A dissertação teve como seu objetivo principal a proposta de criação de um tribunal marítimo internacional no Porto do Pecém, pois percebeu-se a necessidade de haver um porto de referência internacional no Brasil, assim como os portos de Londres, de Singapura e de Nova Iorque. O presente trabalho procurou apresentar o potencial econômico do Brasil através do comércio marítimo, e em especial, o do Porto do Pecém, pela sua localização geográfica estratégica.

Outra solução apresentada foi referente às inspeções das cargas, pois as mesmas, por ainda serem feitas 100% físicas, podem atrasar algumas movimentações de cargas. Portanto, apresentou-se uma possível solução, através do investimento em equipamentos de alta tecnologia, bem como da elaboração de novas portarias pelos órgãos fiscalizadores, permitindo uma fiscalização mais eficiente e célere. Foi tomado como comparação a fiscalização do Porto de Roterdão, pelo que foi vivenciado pelo dr. Raul Neris Viana, coordenador comercial e de planejamento do CIPP.

Analisou-se ainda o conceito de arbitragem internacional através das obras de Arnaldo Wald, Emmanuel Gaillard e Irineu Strenger.

Em seguida, foi realizada uma breve análise do direito marítimo e o seu caráter internacional, pontuando a sua história, e o potencial atual do comércio marítimo.

Empós, foi estudada a natureza dos possíveis conflitos do tráfico marítimo, conceituado por Octaviano Martins, e traçou-se um paralelo entre as duas formas de heterocomposição, e porque a arbitragem é o mais adequado, por ser mais célere e os árbitros serem mais especializados nos temas.

Além disso, o exemplo concreto do estudo foi o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), no Estado do Ceará, foram utilizados os seus dados e as suas relações comerciais internacionais.

Foram estudadas as relações comerciais com três diferentes portos de suma importância comercial para o CIPP, o Porto de Roterdão, na Holanda, o porto de Valência, na Espanha e o Porto da Filadélfia, nos Estados Unidos.

Por fim, foi apresentada uma proposta de criação de um Tribunal Arbitral Internacional, no Ceará, haja vista ser um excelente ponto estratégico, por causa de sua geografia privilegiada, central em relação aos outros continentes.

## 2 A EVOLUÇÃO DO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO E SEUS DESAFIOS.

O comércio marítimo, a construção de frotas mercantes e o estabelecimento de rotas marítimas foram fundamentais para o desenvolvimento de certas civilizações. Destarte, o mar consagrou-se como elemento da natureza imprescindível no desenvolvimento, sobrevivência e poder das nações.<sup>6</sup>

O comércio marítimo fez a prosperidade de fenícios e atenienses, dos vikings, cartagineses e romanos, árabes e florentinos, portugueses e ingleses, reconhecidos como grandes navegadores.<sup>7</sup>

Ressalta-se que os fenícios são conhecidos por serem os pioneiros no comércio marítimo<sup>8</sup>.

No curso da história, diversos povos, conhecidos pelas navegações e comércio marítimo, elaboraram suas legislações marítimas, para sanarem os conflitos do comércio marítimo de seu tempo, como Cartago, uma grande civilização originária de uma colônia fenícia, a qual foi destruída pelos romanos, não restando nenhum fragmento sequer de sua legislação marítima, com exceção de alguns tratados internacionais<sup>9</sup>.

Entretanto, o *Consolato del Mare* é a codificação de direito marítimo mais antiga da Europa moderna, foi constituída por uma compilação de regras dos usos e dos costumes da época, da Idade Média. Tendo sido a base da jurisprudência marítima moderna. Essa codificação adotou principalmente as leis marítimas e comerciais dos romanos.

Com o passar dos séculos, a mudança dos povos, países, a Revolução Industrial, só corroborou para o desenvolvimento e expansão do comércio marítimo, ao ponto de hoje representar mais de 90% do comércio mundial<sup>10</sup>. O comércio marítimo é o transporte com o maior custo-benefício, e tem um ótimo acesso à maior parte do mundo, haja vista mais de 70% do planeta ser composto por água.

Na tabela abaixo percebe-se a evolução do comércio marítimo internacional de 1970 a 201, que foi de 2.605 (dois mil, seiscentos e cinco) milhões de toneladas para 11.005 (onze mil e cinco) milhões de toneladas de todos os tipos de carga.

---

<sup>6</sup> MARTINS, Eliane. **Curso de direito marítimo. Volume I-teoria geral.** 4ª Ed. MANOLE.

<sup>7</sup> MARTINS, Eliane. **Curso de direito marítimo. Volume I-teoria geral.** 4ª Ed. MANOLE.

<sup>8</sup> REDDIE, James. **An historical view of the law of maritime commerce.** SCHOLAR SELECT. 1841. (pg. 34).

<sup>9</sup> REDDIE, James. **An historical view of the law of maritime commerce.** SCHOLAR SELECT. 1841. (pg. 38).

<sup>10</sup> IMO (International Maritime Organization). **Overview.** Disponível em: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>.

Tabela 1 – Evolução do comércio marítimo internacional

Table 1.3 Development in international maritime trade, selected years (Million tons loaded)				
Year	Tanker trade <sup>a</sup>	Main bulks <sup>b</sup>	Other dry cargo <sup>c</sup>	Total (all cargoes)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 186	2 635	5 984
2005	2 422	1 579	3 108	7 109
2006	2 698	1 676	3 328	7 702
2007	2 747	1 811	3 478	8 036
2008	2 742	1 911	3 578	8 231
2009	2 641	1 998	3 218	7 857
2010	2 752	2 232	3 423	8 408
2011	2 785	2 364	3 626	8 775
2012	2 840	2 564	3 791	9 195
2013	2 828	2 734	3 951	9 513
2014	2 825	2 964	4 054	9 842
2015	2 932	2 930	4 161	10 023
2016	3 058	3 009	4 228	10 295
2017	3 146	3 151	4 419	10 716
2018	3 194	3 210	4 601	11 005

Fonte: Review of Maritime

Transport 2019.

UNCTAD.

Verifica-se claramente a importância do comércio marítimo e a necessidade de se investir cada vez mais para torná-lo mais célere, econômico e eficiente.

Vale salientar que a ordem jurídica ou juridicidade aplicável aos espaços-tempos marítimos observa o princípio fundamental da não existência da competência territorial atribuída aos Estados em alto-mar. Considera-se alto-mar (*open sea*) a faixa que não pertence à jurisdição de nenhum Estado. O princípio da liberdade dos mares constitui o grande postulado do comércio marítimo.<sup>11</sup>

Na regulação do tráfego marítimo se constata a intervenção dos Estados na codificação da navegação, jurisdição e soberania, e segurança da navegação. Na esfera internacional, as normas relativas ao tráfego marítimo visam solucionar conflitos atinentes à jurisdição e à aplicação de leis de estados distintos. No âmbito do direito privado marítimo

<sup>11</sup> MARTINS, Eliane. **Curso de direito marítimo. Volume I-teoria geral.** 4ª Ed. MANOLE.

interno, a regulação se centra sobre a indústria *shipping* e as relações jurídicas decorrentes da exploração mercantil da navegação, compreendendo armação, propriedade naval, exploração dos navios e contratos de seguros, fretamentos, riscos e contratos, mercado de fretes, indústria de construção naval, aspectos logísticos e de eficiência e estrutura portuária.<sup>12</sup>

Sob a égide da teoria tradicional, o direito público marítimo normatiza as relações emergentes das relações marítimas atinentes ao tráfego marítimo e à intervenção dos Estados nas regras de navegação, jurisdição e soberania, e segurança da navegação, salvaguarda da vida humana, do navio e da carga.<sup>13</sup>

O direito internacional público marítimo é o ramo que determina as normas que os Estados devem seguir em suas relações e as regras atinentes ao tráfego marítimo internacional. Nesse contexto, contempla o princípio da liberdade dos mares, a segurança da navegação em alto-mar e a proteção ao meio ambiente marinho, assim como das questões conexas.<sup>14</sup>

Enquanto o direito do mar regulamenta, especificamente, o tráfego internacional em alto-mar e demais áreas, além de consagrar a soberania e a jurisdição dos Estados, especialmente nos termos dos dispositivos da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNDUM III), que, fundamentalmente, deverá delimitar a natureza e a extensão do domínio marítimo. O conceito de direito do mar abrange o conjunto das normas legais que visam reger o uso do mar, atuando na prevenção e solução de conflitos. Revela-se, portanto, que o direito do mar pode ser considerado um ramo do direito internacional público marítimo.<sup>15</sup>

Considera-se direito do mar o conjunto das normas legais que regulam a utilização do mar, atuando na prevenção e solução de conflitos que delimitam as fronteiras e a extensão do domínio marítimo, bem como os respectivos direitos de soberania e jurisdição.<sup>16</sup>

Há diversas questões jurídicas a serem consideradas nas relações comerciais marítimas, no caso da soberania e jurisdição, os espaços marítimos foram definidos na Convenção de Montego Bay de 10 de dezembro de 1982, a qual foi promulgada no Brasil por meio do Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. E no art. 2º, da Convenção, é definido o regime jurídico do mar territorial, seu espaço aéreo sobrejacente, leito e subsolo:<sup>17</sup>

---

<sup>12</sup> MARTINS, Eliane. **Curso de direito marítimo. Volume I-teoria geral.** 4ª Ed. MANOLE.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> ibidem.

<sup>17</sup> BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990.



1. A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial.
2. Esta soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar.
3. A soberania sobre o mar territorial é exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional.

Em relação à largura do mar, a mesma Convenção, em seu artigo 3º, a delimita: “Todo Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com a presente Convenção.”<sup>18</sup>

No Brasil, foi fixada a largura do mar territorial brasileiro, no limite da Convenção, 12 milhas marítimas, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, através do art. 01º, da lei nº 8.617/93, conhecida como Lei do Mar.<sup>19</sup>

Na sessão de 1970, a Assembleia Geral das Nações Unidas, proclamou a concepção de fundo do mar, para além dos limites da jurisdição nacional, como patrimônio comum da humanidade, a ser explorado equitativamente em proveito de todos os Estados, sejam eles costeiros ou interiores.<sup>20</sup>

Portanto, percebe-se que a questão de soberania e jurisdição já se encontra bem regulamentada no âmbito internacional, sendo a Convenção de Montego Bay sido ratificada por 159 Estados<sup>21</sup>, sendo respeitada em todo o mundo. Relativo à solução de controvérsias entre os Estados-Partes, foram criados três órgãos para vigiar o seu cumprimento, a Autoridade Internacional para Fundos Marinhos (com sede em Kingston, na Jamaica), o Tribunal Internacional do Mar (sediado em Hamburgo, na Alemanha), e a Comissão dos Limites da Plataforma Continental (que opera na sede das Nações Unidas, em Nova Iorque).<sup>22</sup>

Considerando a importância do comércio internacional marítimo, o intenso tráfego marítimo, no qual há 95.402 navios no mundo em 2019<sup>23</sup>, a consequência inevitável é o surgimento de conflitos no setor marítimo, comercial, trabalhista, internacionais, entre outros.

Salienta-se que pela própria característica do ambiente marítimo, com a imprevisibilidade do mar e das condições meteorológicas, diversas adversidades podem ser

<sup>18</sup> BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990.

<sup>19</sup> BRASIL. Lei nº 8.617, de 04 de janeiro de 1993.

<sup>20</sup> MARTINS, Eliane. **Curso de direito marítimo. Volume I-teoria geral.** 4ª Ed. MANOLE.

<sup>21</sup> MARTINS, Eliane. **Curso de direito marítimo. Volume I-teoria geral.** 4ª Ed. MANOLE.

<sup>22</sup> NOVO, Benigno Núñez. **O direito internacional marítimo.** 2017. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/62803/o-direito-internacional-maritimo>.

<sup>23</sup> UNCTAD. **Review of Maritime Transport.** 2019. Disponível em: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf). Acesso em: 13 set. 2019.

enfrentadas no decorrer de uma viagem marítima, sendo natural a ocorrência de acidentes, os quais podem ocasionar a perda de cargas, atrasos na viagem, entre outros fatores, que geram inúmeros gastos e problemas, como a *demurrage*<sup>24</sup>, que caso não sejam solucionados entre as partes envolvidas, podem necessitar de um meio de solução, como é o caso da jurisdição e da arbitragem marítima, as quais serão comparadas posteriormente.

## 2.1. A ARBITRAGEM INTERNACIONAL COMO O MAIS EFICIENTE MEIO DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS MARÍTIMOS.

Primeiramente, para que se possa compreender melhor o objetivo da dis, da criação de um tribunal arbitral marítimo internacional no CIPP, é necessário a compreensão do conceito de arbitragem internacional, e conforme o Presidente da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, John Beechey, conceituou<sup>25</sup>:

O que é arbitragem? Continua sendo o principal meio de solução de conflitos em todo o mundo, particularmente em um contexto transfronteiriço, no qual as partes não estão dispostas a aceitar a jurisdição do tribunal de origem de uma ou de outra, onde por razões políticas ou comerciais; ou se, devido a uma avaliação pragmática, leva, lamentavelmente, à conclusão de que uma aplicação justa e rigorosa da lei relevante aos fatos relevantes pode não ser necessariamente uma garantia. Portanto, a arbitragem de uma disputa em um local neutro permite que as partes desconsiderem esse risco, pelo menos, e de outra forma, eu enfatizo que é relativamente rápido, privado e barato.

Definição por Fouchard, Gaillard e Goldman: “Arbitragem é o instituto pelo qual um terceiro decide uma disputa entre duas ou mais partes, exercendo o mandato jurisdicional conferido a ele pelo último.”

A arbitragem é um Meio Alternativo de Solução de Conflitos (MASC), a qual costuma ter um tribunal de arbitragem composto por um ou três juízes arbitrais, *experts* no assunto, em uma câmara arbitral privativa, podendo ser em sigilo, e que no final do

---

<sup>24</sup> *Demurrage* é um termo jurídico que significa uma taxa a ser paga ao proprietário de um navio fretado, quando há a falha de carregar ou descarregar o navio dentro do prazo acordado. **LEXICO**. OXFORD. Tradução Livre.

<sup>25</sup> What is arbitration? It remains worldwide a principal medium for dispute resolution, particularly in a cross-border context, where parties are disinclined to accept the jurisdiction of the home court of one or the other, where for political or commercial reasons; or whether because of a pragmatic assessment leads, regrettably, to the conclusion that a fair and rigorous application of the relevant law to the relevant facts, might not necessarily be taken for granted. So arbitration of a dispute in a neutral venue allows the parties to discount that risk, at least, and otherwise to be, and I stress, said to be, relatively quick, private and inexpensive. UNITED NATIONS. **Oceans & Law of the Sea**. Disponível em: [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_20years/Montego%20Bay.htm](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_20years/Montego%20Bay.htm).

procedimento, proferem a sentença arbitral, a qual tem força de título executivo.

Ressalta-se que a sentença arbitral estrangeira, de acordo com o art. 35, da Lei 9.307/96 “para ser reconhecida ou executada no Brasil, a sentença arbitral estrangeira está sujeita, unicamente, à homologação do Superior Tribunal de Justiça.”

Inclusive, um dos principais objetivos da Convenção de Nova Iorque era assegurar a mobilidade das decisões arbitrais, que podem ser obtidas em um determinado país, mas cumpridas sem maiores entraves jurídicos em outro.<sup>26</sup>

Conforme explanado por Nadia de Araujo e Lidia Spitz<sup>27</sup>:

O diferencial que trouxe a Convenção de Nova Iorque para o campo da arbitragem internacional foi o de facilitar sobremaneira a execução do laudo, dando fim ao sistema do duplo *exequatur* e impondo o ônus da prova para desconstituição do laudo à parte perdedora.

Sobre a internacionalidade de uma sentença arbitral, Nadia de Araujo e Lidia Spitz discorrem:

A internacionalidade de uma sentença arbitral é afirmada pelo critério geográfico de sua prolação, ou seja, basta que seja proferida em um Estado, mas tenha que ser reconhecida e executada em outro. Em outras palavras, são estrangeiras as sentenças arbitrais proferidas no território de um Estado diferente daquele em que é requerido o seu reconhecimento e execução. Não se exige, como fora feito no Protocolo de Genebra, que a sentença seja proferida em um Estado Contratante, já que nenhuma referência é feita ao país de origem da sentença.

Ainda sobre a sentença arbitral, conforme disposto no art. 24, da Lei de Arbitragem: “A decisão do árbitro ou dos árbitros será expressa em documento escrito”, portanto verifica-se que seria nula a sentença proferida de forma oral.

Em suma, conforme definido pelo art. 1º, (3), pela Lei Modelo da UNCITRAL, a Arbitragem Comercial Internacional é<sup>28</sup>:

Uma arbitragem é internacional se:

- (a) as partes em uma convenção de arbitragem tiverem, no momento da sua conclusão, as suas sedes comerciais em diferentes Estados; ou
- (b) um dos locais a seguir referidos estiver situado fora do Estado no qual as partes

<sup>26</sup> WALD, Arnaldo. LEMES, Selma Ferreira. **Arbitragem comercial internacional**. SARAIVA. 2011. (pg. 55).

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> An arbitration is international if: (a) the parties to an arbitration agreement have, at the time of the conclusion of that agreement, their places of business in different States; or (b) one of the following places is situated outside the State in which the parties have their places of business; (i) the place of arbitration is determined in, or pursuant to, the arbitration agreement; (ii) any place where a substantial part of the obligations of the commercial relationship is to be performed or the place with which the subject-matter of the dispute is most closely connected; or (c) the parties have expressly agreed that the subject-matter of the arbitration agreement relates to more than one country. **Uncitral model law of international commercial arbitration. United nations**. 1994. (tradução nossa).

têm a sua sede comercial;

(i) o local da arbitragem é determinado pela, ou conforme, a convenção de arbitragem;

(ii) qualquer lugar onde uma parte substancial das obrigações da relação comercial deve ser cumprida ou o lugar no qual o objeto da disputa tenha uma relação mais próxima; ou

(c) as partes tenham expressamente acordado que o objeto da disputa da convenção de arbitragem envolve mais de um país.

Portanto, verificam-se os requisitos da Lei Modelo da UNCITRAL apenas como parâmetro para entender o conceito de arbitragem internacional, pois o Brasil não adotou a referida Lei Modelo, preferindo criar a própria Lei de Arbitragem, como será visto posteriormente.

Em relação as diferenças entre a jurisdição e a arbitragem, Alexandrow leciona que a última é mais vantajosa no âmbito internacional<sup>29</sup>:

Os contratos comerciais atuais entre parceiros de diferentes países incluem cada vez mais dispositivos sobre a jurisdição/competência de um Tribunal Internacional de Arbitragem no caso do surgimento de uma disputa. A arbitragem na resolução de disputas internacionais tem algumas vantagens essenciais quando comparada à jurisdição comum.

A arbitragem possui diversas vantagens em relação à jurisdição, quando se fala de negócios internacionais, as quais são:

a) A autonomia das partes: princípio primordial da arbitragem, é por meio deste que haverá a cláusula arbitral, que decidirá que o método de resolução dos conflitos será a arbitragem, bem como os procedimentos da negociação, os prazos, a escolha da legislação aplicável, os árbitros que julgarão a lide, entre outros.

Como Ilja Alexandrow descreve: “As Partes têm a liberdade na escolha da composição de um tribunal internacional. Os candidatos à arbitragem serão escolhidos levando em conta suas qualificações profissionais e experiência.”<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup>Die aktuellen Handelsverträge zwischen Partnern aus verschiedenen Ländern enthalten immer öfter Bestimmungen über die Zuständigkeit eines ISG im Falle des Entstehens einer Streitigkeit. Der Schiedsweg bei der Lösung internationaler Streitigkeiten hat noch einige weitere wesentliche Vorteile im Vergleich zu der ordentlichen Gerichtsbarkeit. ALEXANDROW, Ilja. **Internationale Schiedsgerichtsbarkeit in Deutschland und in den GUS-Staaten**. 2002. (tradução nossa).

<sup>30</sup>Die Parteien haben freie Hand bei der Auswahl der Besetzung eines internationalen Schiedsgerichts. Kandidaten für das Schiedsrichteramt werden unter Berücksichtigung ihrer beruflichen Qualifikation und

b) O sigilo: geralmente, quando se trata de arbitragem comercial internacional, estão envolvidos nomes de grandes empresas, sujeitos e até mesmo Estados, os quais não desejam ter as informações do litígio e internas expostas ao público, as quais podem levar a sérios problemas comerciais ou políticos. Desta forma, percebe-se a enorme vantagem do caráter sigiloso da arbitragem.

Alexandrow esclare sobre a segurança do sigilo na arbitragem:

A confiabilidade da arbitragem é garantida. Sessões fechadas, especialmente em salas selecionadas, como por exemplo, o uso da segurança das técnicas de comunicação testadas, asseguram a segurança na preservação dos segredos comerciais das empresas envolvidas na arbitragem.<sup>31</sup>

c) A especialidade dos árbitros: embora os juízes sejam profissionais extremamente capacitados e de profundo saber, não seria humanamente possível o domínio de todos os temas de comércio por estes, portanto, a possibilidade das partes de escolherem os árbitros confere à arbitragem um caráter seguro e confiável, haja vista estas poderem escolher peritos nos assuntos específicos da lide.

d) A celeridade: nas legislações dos Estados costuma-se haver o duplo grau de jurisdição, conferindo a parte insatisfeita com o julgamento, de poder recorrer, havendo diversos recursos cabíveis para cada decisão, o que torna o processo demorado. No caso da arbitragem, a decisão do(s) árbitro(s) tem caráter final e terminativo, ou seja, não é cabível recurso, devendo as partes aceitarem qualquer que seja a decisão do(s) árbitro(s) escolhidos por elas, por livre vontade. Portanto, percebe-se com clareza a enorme diferença de tempo que existe entre uma sentença judiciária e uma sentença arbitral.

Alexandrow discorre sobre a simplicidade do processo arbitral:

A simplicidade é expressa na arbitragem, pois não é regida por muitas normas processuais. Isso garante uma relativa rapidez no processo de arbitragem e proporciona um melhor entendimento operacional por parte das partes.<sup>32</sup>

---

Erfahrung gewählt. ALEXANDROW, Ilja. Internationale Schiedsgerichtsbarkeit in Deutschland und in den GUS-Staaten. 2002. (tradução nossa).

<sup>31</sup> Die Vertraulichkeit des Schiedsverfahrens wird gewährleistet. Geschlossene Sitzungen, insbesondere in ausgewählten Räumen, bzw. die Anwendung von auf Sicherheit geprüfter Kommunikationstechnik, sorgen für Sicherheit bei der Bewahrung von Geschäftsgeheimnissen einzelner Unternehmen, die am Schiedsverfahren beteiligt sind. ALEXANDROW, Ilja. **Internationale Schiedsgerichtsbarkeit in Deutschland und in den GUS-Staaten**. 2002. (tradução nossa).

<sup>32</sup> Ausdrückliche Einfachheit des Schiedsverfahrens, das nicht in zahlreichen Prozeßnormvorschriften geregelt wird. Dies gewährleistet eine relative Schnelligkeit des Vorgangs eines Schiedsverfahrens und sorgt für ein besseres operatives Verständnis seitens der Parteien. ALEXANDROW, Ilja. **Internationale Schiedsgerichtsbarkeit in Deutschland und in den GUS-Staaten**. 2002.

Vale ressaltar ainda que há segurança jurídica internacional com a sentença arbitral, a qual é reconhecida em diversos países. Conforme explica Alexandrow:

O caráter definitivo e a natureza vinculativa de uma sentença arbitral emitida no final do processo são garantidos. Com isso, existe a real possibilidade de as sentenças arbitrais serem reconhecidas em outros países e, quando necessário, serem executadas.<sup>33</sup>

e) A economia: um conceito de suma importância para os Estados, empresas e até mesmo os particulares, afinal gastar menos para solucionar um conflito, por si só, já atrai as partes para a escolha da arbitragem. O motivo desta economia é justamente o tempo dispensado ao julgamento arbitral, que como já observado, é bem mais célere, quando comparado à jurisdição.

Rui Barbosa, em sua época, já se preocupava com a morosidade da justiça: “A justiça atrasada não é justiça, senão injustiça, qualificada e manifesta. Porque a dilação ilegal nas mãos do julgador contraria o direito escrito das partes, e assim, as lesa no patrimônio, honra e liberdade.”<sup>34</sup>

Uma das mais importantes vantagens é a celeridade, quando comparada a arbitragem a jurisdição, pois conforme análise dos dados fornecidos pelo Conselho Nacional de Justiça, a média de duração de um processo em fase de conhecimento nas varas federais é de 1 ano e 10 meses, e 2 anos e 4 meses nas varas estaduais<sup>35</sup>, enquanto a arbitragem costuma demorar apenas poucos meses. O artigo 31, das Regras de Arbitragem da *International Chamber of Commerce* (ICC), estipula o prazo limite da sentença arbitral em seis meses, contados da data da última assinatura do tribunal arbitral ou das partes nos termos de referência.<sup>36</sup> O mesmo prazo é estipulado pela Lei de Arbitragem, caso nada tenha sido convencionado entre as partes, conforme disposto em seu art. 23:

Art. 23. A sentença arbitral será proferida no prazo estipulado entre as partes. Nada tendo sido convencionado, o prazo para a apresentação da sentença é de seis meses, contado da instituição da arbitragem ou da substituição do árbitro.

<sup>33</sup> Die Endgültigkeit und Verbindlichkeit eines am Verfahrensende erlassenen Schiedsspruchs sind gewährleistet. Damit besteht die reale Möglichkeit, diesen Schiedsspruch in einem anderen Land anerkennen und ggfs. zwangsweise vollstrecken zu lassen. ALEXANDROW, Ilja. *Internationale Schiedsgerichtsbarkeit in Deutschland und in den GUS-Staaten*. 2002.

<sup>34</sup> Elogios Acadêmicos e Orações de Paraninfo. Rio de Janeiro: Edição da Revista da Língua Portuguesa, 1924. p. 381.

<sup>35</sup> “No juízo comum, o tempo de julgamento nas Varas supera o tempo dos Juizados. Leva-se, em média, 1 ano e 10 meses para julgar um processo em fase de conhecimento nas varas federais e 2 anos e 4 meses nas varas estaduais.” Conselho Nacional de Justiça. Justiça em números 2019. Sumário Executivo.

<sup>36</sup> ICC. *Rules of Arbitration*. Artigo 31.

Destarte, a Arbitragem é um Meio Alternativo de Solução de Conflitos que pode ser extremamente benéfico às empresas. A maioria dos conflitos marítimos internacionais são solucionados através da arbitragem, haja vista, muitas vezes, envolverem partes de diferentes nacionalidades, e ser necessária a resolução do conflito da maneira mais imparcial e em um território mais “neutro” possível para ambas.<sup>37</sup>

A arbitragem tem o respeito da comunidade internacional, o que acelera as conclusões de tratados internacionais para regular a arbitragem. A arbitragem marítima especificamente é um ramo da arbitragem comercial internacional, pois se relaciona com o processo de comércio internacional, como transferir dinheiro, bens e produtos através das fronteiras dos Estados, sejam as partes públicas ou privadas.<sup>38</sup>

A arbitragem marítima internacional é caracterizada pelo tipo de atividade envolvida para solucionar disputas e por serem atividades contratuais marítimas. A arbitragem marítima internacional soluciona praticamente todos os conflitos do setor, sejam eles contratuais ou não contratuais.<sup>39</sup> No próximo tópico serão abordados os contratos internacionais e as cláusulas arbitrais e compromissórias.

### **2.1.1. A importância dos contratos internacionais para a implementação da arbitragem internacional.**

Como visto no tópico anterior, a arbitragem internacional é o meio mais eficaz de solução de conflitos internacionais, e para que esta seja realizada, é necessário que as partes concordem em solucionar o conflito por meio da arbitragem, e o fazem através da realização de um contrato com a cláusula arbitral. Portanto, é fundamental a compreensão dos conceitos dos contratos internacionais, para que seja viável a implementação da arbitragem internacional marítima, e para que seja alcançado o objetivo do presente trabalho, qual seja a criação de um tribunal arbitral marítimo internacional no CIPP.

Conforme definição de contrato internacional pelo francês Henri Batiffol<sup>40</sup>:

Um contrato tem caráter internacional quando, pelos atos concernentes à sua celebração ou sua execução, ou a situação das partes quanto à sua nacionalidade ou seu domicílio, ou a localização de seu objeto, ele tem liame com mais de um sistema jurídico.

---

<sup>37</sup> DAWOOD, Ahmed. **Arbitration in Maritime Disputes**. Journal of Shipping and Ocean Engineering 6. 2016.

<sup>38</sup> Ibidem.

<sup>39</sup> Ibidem.

<sup>40</sup> Henri Battifol, **Contracts et conventions, Répertoire dalloz du Droit International Privé**, apud Luiz Olavo Batista, **Dos Contratos Internacionais: Uma visão teórica e prática**, 1994, p. 17.

Ou seja, para a doutrina francesa, os contratos internacionais possuem dois critérios caracterizadores: o econômico e o jurídico. Enquanto para o direito brasileiro, deve atender a ambos os requisitos, simultaneamente, deve conter elementos que permitam vinculá-lo a mais de um ordenamento jurídico, bem como ter por objeto uma operação que envolva um “duplo fluxo de bens de fronteira”, conforme se analisa do art. 2º do Decreto-lei nº 857, de 1969.<sup>41</sup>

Ressalta-se a definição de contratos internacionais comerciais de Strenger<sup>42</sup>:

São contratos internacionais do comércio, todas as manifestações bi ou plurilaterais da vontade livre das partes, objetivando relações patrimoniais ou de serviços, cujos elementos sejam vinculantes de dois ou mais sistemas jurídicos extraterritoriais, pela força do domicílio, nacionalidade, sede principal dos negócios, lugar do contrato, lugar da execução, ou qualquer circunstância que exprima um liame indicativo de direito aplicável.

Os princípios aplicáveis aos contratos internacionais são os mesmos presentes nos contratos internos: a autonomia da vontade entre as partes, o respeito à ordem pública, a boa-fé e o *pacta sunt servanda*<sup>43</sup>, termo de origem latina, o qual deriva da máxima *pacta convent quae neque contra leges neque dolo mal inita sunt oemnimodo observanda sunt*, que significa que os acordos que não são contrários às leis nem são fraudulentos devem ser observados de todas as maneiras.<sup>44</sup>

Outrossim, os requisitos essenciais também são os mesmos dos contratos internos, quais sejam, a capacidades das partes, objeto lícito, possível e suscetível de apreciação econômica e forma prevista ou não defesa em lei.<sup>45</sup>

Fato de extrema importância nos contratos internacionais é o direito das partes de escolherem a lei aplicável no contrato, a qual pode estar expressa ou implícita no mesmo. Praticamente todas as legislações aceitam tal direito, o qual também é reconhecido pelos tribunais arbitrais.

Maíra Cancio Assumpção Freitas explica bem a diferença entre os dois tipos de escolha da legislação aplica no contrato internacional<sup>46</sup>:

No primeiro caso – indicação expressa da lei no contrato -, fica evidente qual a

<sup>41</sup> BRASIL. Decreto-lei nº 857, de 11 de setembro de 1969.

<sup>42</sup> STRENGER, Irineu. **Direito internacional privado**. 2. Ed. São Paulo: RT, 1991.

<sup>43</sup> HOLANDA, Flávia. SALLA, Ricardo Medina. **A nova lei da arbitragem brasileira**. IOB. SAGE. 2015.

<sup>44</sup> “Agreements which are neither contrary to the laws nor entered into fraudulently should be observed in every manner”. DIVATIA, Shaishir. **International investment law project**. 2017.

<sup>45</sup> HOLANDA, Flávia. SALLA, Ricardo Medina. **A nova lei da arbitragem brasileira**. IOB. SAGE. 2015.

<sup>46</sup> Ibidem.



intenção das partes quanto à legislação a ser aplicada. Nessa hipótese, ante a clareza da lei eleita para reger as cláusulas contratuais, os obstáculos podem surgir quando exista algo que afronte a ordem pública, o controle da internacionalidade do contrato pelo juiz ou haja incidência de fraude, no que concerne aos elementos impeditivos da eficácia do contrato.

Isso quer dizer que, apesar de a lei a ser aplicada ter sido estabelecida claramente no contrato, algum elemento pode incorrer em vícios, muitas vezes, implicando na nulidade ou anulabilidade do contrato.

Já no segundo caso – escolha implícita da lei -, a solução dependerá, muitas vezes da legislação do país em que for firmado o contrato. Nos países onde a manifestação da vontade das partes é regra para a localização de uma convenção e esta for ausente, os tribunais procurarão deduzir de certos aspectos do contrato qual seria esta vontade. Para tanto, adoram uma série de critérios, apesar de todos conterem várias imperfeições.

Percebe-se que há uma liberdade das partes na confecção dos contratos internacionais, podendo estas escolherem até mesmo a lei aplicável, caso ocorra algum problema entre as mesmas. Na hipótese, elas já teriam um meio mais rápido, econômico e eficiente para solucionar o conflito, de forma que há um método de prevenção, no qual quando tal problema ocorrer, já teriam escolhido o meio de solução e a legislação aplicável. Esta escolha é inclusive, feita por cerca de 90% das partes dos contratos internacionais de comércio, os quais possuem a cláusula arbitral. Tal estimativa fica ainda maior quando se contabilizam os contratos referentes à construção de complexos industriais ou projetos de construções similares, chegando ao montante de quase 100%<sup>47</sup>.

Ou seja, os contratos internacionais que possuem a cláusula arbitral já são a imensa maioria no Brasil e no mundo.

Sob esta ótica, é válido destacar que no ordenamento jurídico brasileiro, a arbitragem pode ser convencionalizada tanto pela cláusula compromissória, quanto pelo compromisso arbitral, conforme o art. 3º, da lei de Arbitragem: “Art. 3º. As partes interessadas podem submeter a solução de seus litígios ao juízo arbitral mediante convenção de arbitragem, assim entendida a cláusula compromissória e o compromisso arbitral.”<sup>48</sup>

Nos termos do art. 4º, *caput*, da Lei nº 9.307/96, a cláusula compromissória ou *pactum de compromitendo* é o ato consensual por meio do qual as partes decidem que futuras avenças serão submetidas ao juízo arbitral: “Art. 4º A cláusula compromissória é a convenção através da qual as partes em um contrato comprometem-se a submeter à arbitragem os litígios que possam vir a surgir, relativamente a tal contrato.”<sup>49</sup> Em relação a cláusula compromissória salienta-se que é um contrato preliminar e não impede que as partes busquem a tutela do Poder Judiciário, conforme exposto pelo art. 6º, § único, da Lei de Arbitragem<sup>50</sup>:

<sup>47</sup> HOLANDA, Flávia. SALLA, Ricardo Medina. **A nova lei da arbitragem brasileira**. IOB. SAGE. 2015.

<sup>48</sup> BRASIL. Lei nº 9.307 de 23 de setembro de 1996.

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup> Ibidem.

“Art. 6º Não havendo acordo prévio sobre a forma de instituir a arbitragem, a parte interessada manifestará à outra parte sua intenção de dar início à arbitragem, por via postal ou por outro meio qualquer de comunicação, mediante comprovação de recebimento, convocando-a para, em dia, hora e local certos, firmar o compromisso arbitral.

Parágrafo único. Não comparecendo a parte convocada ou, comparecendo, recusar-se a firmar o compromisso arbitral, poderá a outra parte propor a demanda de que trata o art. 7º desta Lei, perante o órgão do Poder Judiciário a que, originariamente, tocara o julgamento da causa. ”

Enquanto o compromisso arbitral é o ato consensual a partir do qual as partes decidem submeter um conflito atual à arbitragem, estando seu conceito expresso no art. 9º, *caput*, da Lei de Arbitragem: “Art. 9º O compromisso arbitral é a convenção através da qual as partes submetem um litígio à arbitragem de uma ou mais pessoas, podendo ser judicial ou extrajudicial.”<sup>51</sup>

Em suma, a principal diferença entre o compromisso arbitral e a cláusula compromissória é que esta última diz respeito a litígio futuro e incerto, e o primeiro a litígio atual e específico, tendo força vinculativa.

#### ***2.1.1.1. Arbitragem internacional no Brasil: limites culturais para o desenvolvimento do método.***

Brasil, um país que foi descoberto através do oceano, das conquistas marítimas, tendo sua história e desenvolvimento uma forte ligação com o oceano. Um país com um litoral de extensão de 7,4 quilômetros de litoral, com 175 instalações portuárias (ANTAQ, 2019).

---

<sup>51</sup>BRASIL. Lei nº 9.307 de 23 de setembro de 1996.

Figura 1 – Mapa – Elementos dos Transportes Aquaviários



Fonte: ANTAQ

De acordo com as informações divulgadas pela ANTAQ, no primeiro trimestre de 2019, os portos públicos e privados movimentaram 248,7 milhões de toneladas. Com tanta movimentação e comercialização, é natural o surgimento de conflitos advindos do setor.<sup>52</sup>

O Brasil possui uma cultura muito litigiosa, sendo grande parte dos conflitos resolvidos pelo Poder Judiciário, o qual fica sobrecarregado e se torna moroso e custoso para as partes. Os brasileiros ainda não utilizam a arbitragem com frequência, conforme dados de 31 de dezembro de 2017, haviam apenas 919 procedimentos arbitrais em andamento, conforme dados publicados no Anuário da Arbitragem no Brasil 2017<sup>53</sup>:

Gráfico 1 – Total de procedimentos arbitrais em andamento.

<sup>52</sup> HOLANDA, Flávia. SALLA, Ricardo Medina. A NOVA LEI DA ARBITRAGEM BRASILEIRA. IOB. SAGE. 2015.

<sup>53</sup> Anuário de Arbitragem no Brasil 2017. COMITÊ TEMÁTICO DE ARBITRAGEM DO CENTRO DE ESTUDOS DAS SOCIEDADES DE ADVOGADOS – CESA.



Fonte: Comitê Temático de Arbitragem do Centro de Estudos das Sociedades de Advogados – CESA.

Por outro lado, de acordo com o site oficial do ICC, os brasileiros ocupam o terceiro lugar mundial em demandas em arbitragem no Tribunal, ficando atrás apenas dos Estados Unidos e da França, havendo 117 casos representados por partes brasileiras apenas no ICC<sup>54</sup>, podendo-se concluir que muitos casos brasileiros são levados para cortes internacionais.

Desde a Constituição Imperial de 1824, a arbitragem é reconhecida pela legislação brasileira, mas, ainda assim, é pouco difundida no país.

Em 1996 o Brasil adotou a Lei nº 9.307 e ratificou a Convenção interamericana sobre arbitragem comercial internacional, firmada no Panamá, em 30 de janeiro de 1975.

O Brasil ratificou a Convenção de 1958, também conhecida como Convenção sobre o Reconhecimento e a Execução de Sentenças Arbitrais Estrangeiras ou simplesmente Convenção de Nova Iorque, por ter sido realizada durante conferência diplomática no âmbito das Nações Unidas, em 10.06.1958, apenas no ano de 2002, 44 anos depois de sua elaboração, por meio do Decreto Executivo nº 4.311, de 23.07.2002. Ressalta-se que a Convenção já havia sido aprovada pelo Congresso pelo Decreto Legislativo nº 52, em 25.04.2002, e o depósito da carta de adesão foi realizado pelo governo brasileiro em 07.06.2002, tendo o tratado entrado

<sup>54</sup> ICC. Disponível em: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-arbitration-figures-reveal-new-record-cases-awards-2018/>. Acesso em: 15/11/2019.

em vigor noventa dias depois<sup>55</sup>.

A Convenção de Nova Iorque ao entrar em vigor em 07.06.1959 somente tinha 24 Estados assinantes<sup>56</sup>, enquanto atualmente já foi ratificada por mais de 140 países<sup>57</sup>, consistindo em um dos diplomas convencionais de maior sucesso global<sup>58</sup>.

Vale ressaltar que o Brasil não adotou a Lei Modelo da UNCITRAL sobre arbitragem, a qual foi vista anteriormente, mas sim uma legislação própria, adotando uma atitude positiva sobre a arbitragem e buscando incentivar a sua utilização no Estado.

No Brasil há diversos centros de arbitragem, como o Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC), a Câmara de Mediação e Arbitragem Empresarial – Brasil (CAMARB), o Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima (CBAM), a Câmara Arbitral Marítima do Rio de Janeiro (CAMRJ), e estabelecida em 2014, a *International Chamber of Commerce (ICC)* do Brasil, com sede em São Paulo.

Destaca-se que a arbitragem internacional marítima elegeu o modelo da arbitragem *ad hoc*, ou seja, independente da arbitragem institucionalizada, administradas e conduzidas por câmaras ou entidades específicas, como é o caso do ICC, previamente mencionado, haja vista não se adequar ao estilo de arbitragem institucional.

Conhecidos mundialmente pela experiência no ramo da arbitragem comercial marítima são as Câmaras de Arbitragem de Londres, Nova Iorque e Singapura.

No dia 26.07.2015 houve a reforma da Lei de Arbitragem, nº 13.129/2015, objetivando, conforme relata Maíra Cancio Assumpção de Freitas<sup>59</sup>:

“ampliar o âmbito de aplicação da arbitragem, regular sobre a escolha dos árbitros

<sup>55</sup> WALD, Arnoldo. LEMES, Selma. **Arbitragem comercial internacional**. A convenção de Nova Iorque e o Direito Brasileiro. SARAIVA. 2011.

<sup>56</sup> A saber: Argentina, Bélgica, Bulgária, Bielorrússia, Costa Rica, Equador, El Salvador, Finlândia, França, Alemanha, Índia, Israel, Jordânia, Luxemburgo, Mônaco, Países Baixos, Paquistão, Filipinas, Polônia, Sri Lanka, Suécia, Suíça, Ucrânia e URSS.

<sup>57</sup> Além dos 24 países já citados: Afeganistão, Albânia, Argélia, Antígua e Barbuda, Armênia, Austrália, Áustria, Azerbaijão, Bahamas, Barein, Bangladesh, Barbados, Benin, Bolívia, Bósnia e Herzegovina, Botsuana, Brasil, Brunei, Burkina Faso, Camboja, Camarões, Canadá, República Centro-Africana, Chile, China, Colômbia, Ilhas Cook, Costa do Marfim, Croácia, Cuba, Chipre, República Tcheca, Dinamarca, Djibuti, Dominica, República Dominicana, Egito, Estônia, Gabão, Geórgia, Gana, Grécia, Guatemala, Guiné, Haiti, Santa Sé, Honduras, Hungria, Islândia, Indonésia, Irã, Irlanda, Itália, Jamaica, Japão, Cazaquistão, Quênia, Kuwait, Quirguistão, Laos, Letônia, Líbano, Lesoto, Libéria, Lituânia, Madagascar, Malásia, Mali, Malta, Ilhas Marshall, Maurítânia, Ilhas Maurício, México, Moldávia, Mongólia, Montenegro, Marrocos, Moçambique, Nepal, Nova Zelândia, Nicarágua, Níger, Nigéria, Noruega, Omã, Panamá, Paraguai, Peru, Portugal, Qatar, República da Coreia, Romênia, Ruanda, São Vicente e Granadinas, San Marino, Arábia Saudita, Senegal, Sérvia, Cingapura, Eslováquia, Eslovênia, África do Sul, Espanha, Síria, Tailândia, Macedônia, Trinidad e Tobago, Tunísia, Turquia, Uganda, Emirados Árabes Unidos, Reino Unido, Tanzânia, Estados Unidos, Uruguai, Uzbequistão, Venezuela, Vietnã, Zâmbia e Zimbábue.

<sup>58</sup> WALD, Arnoldo. LEMES, Selma. **Arbitragem comercial internacional**. A convenção de Nova Iorque e o Direito Brasileiro. SARAIVA. 2011.

<sup>59</sup> HOLANDA, Flávia. SALLA, Ricardo Medina. **A nova lei da arbitragem brasileira**. IOB. SAGE. 2015, pg.259.

quando as partes recorrerem ao órgão arbitral, bem como dispor sobre a concessão de tutelas cautelares e de urgência nos casos de arbitragem e sobre carta arbitral e sentença arbitral”.

No âmbito da Administração Pública, a arbitragem ganha força, e diversas questões passam a ser expressamente amparadas por lei, restando esclarecida a necessidade de transparência dos procedimentos arbitrais em que a Administração seja parte, como também definido o afastamento da aplicação da equidade (*ex aequo et bono*), tal afastamento é expresso no artigo 2º, §3º, veja-se:

“Art. 2º .....

§ 3º A arbitragem que envolva a administração pública será sempre de direito e respeitará o princípio da publicidade.” (NR)

Portanto, percebe-se que atualmente exige-se formalmente que os procedimentos arbitrais envolvendo entes públicos sejam conduzidos e decididos a partir da aplicação do direito positivado<sup>60</sup>. Ao mesmo passo, tal dispositivo exige que os entes públicos atendam ao princípio da publicidade.

Como se viu no tópico, uma das características da arbitragem é a confidencialidade, o que embora seja uma regra geral, não é absoluta, em especial, tratando-se da Administração Pública, tendo em vista o dever de se privilegiar o princípio constitucional da publicidade, previsto no artigo 37, da Carta Magna, o direito dos cidadãos às informações da Administração Pública e o dever de prestá-las, previsto no art. 5º, XXXIII, da Constituição Federal, e o dever da administração pública de manter arquivos e permitir seu acesso pelos cidadãos, disposto no art. 216, §2º, da Lei Suprema.

Sob essa ótica, Justino e Schwarstmann explanam<sup>61</sup>:

“Entretanto, esta publicidade, embora regra geral, não é absoluta. A operação da confidencialidade em arbitragens público-privadas dependerá do regime jurídico aplicável às informações submetidas ao Tribunal Arbitral.

A aferição quanto ao regime jurídico aplicável às informações da Administração Pública deve ser realizada por meio da análise da lei de Acesso à Informação (Lei Federal nº 12.527/2011). O diploma traz a observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção. Além disso, traz destaque à transparência ativa, ou seja, à divulgação de informações de interesse público independentemente de solicitações. O diploma tem como objetivo fomentar o desenvolvimento da transparência e o controle social da Administração Pública, por meio da utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação. (...).

Outro ponto de destaque, no que se refere às arbitragens público-privadas, encontra-

<sup>60</sup> Ibidem.

<sup>61</sup> OLIVERA, Gustavo Justino; SCHWARSTMANN, Guilherme Baptista. **Arbitragem público-privada no Brasil: A especialidade do litígio administrativo e as especificidades do procedimento arbitral**. Revista de Arbitragem e Mediação, vol. 44/2015. *op. cit.*, p. 5.

se na regulamentação da Lei de Acesso à Informação, introduzida pelo Decreto Federal nº 7.724/2012. O diploma infra legal submete a divulgação de informações de empresa pública, sociedade de economia mista e demais entidades controladas pela União, quanto explorarem atividade econômica em mercado competitivo, sob o regime de livre concorrência, às normas pertinentes da Comissão de Valores Mobiliários.”

No Brasil é utilizada a regra da *lex loci contractus*, a lei do local da constituição do contrato, entretanto tal regra não é universal, conforme exposto por Irineu Strenger<sup>62</sup>, que afirma que a soberania da autonomia da vontade na escolha da lei aplicável, sobrepõe-se mesmo à lei do local de constituição.

Salienta-se que no Brasil a competência para a execução de sentenças arbitrais é aquela disposta no art. 109, X, da Constituição Federal, no qual estabelece que cabe à Justiça Federal de primeiro grau, para o processamento da execução da sentença arbitral estrangeira, depois do processo de homologação pelo STJ:

CF. Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:  
(...)

X- os crimes de ingresso ou permanência irregular de estrangeiro, a execução de carta rogatória, após o “*exequatur*”, e de sentença estrangeira, após a homologação, as causas referentes à nacionalidade, inclusive a respectiva opção, e à naturalização;(...)

Trata-se de regra de competência absoluta, em razão da matéria e que não pode ser afastada por convenção das partes (CPC/2015, art. 54, *a contrario sensu*): 63

CPC/2015. Art. 44. Obedecidos os limites estabelecidos pela Constituição Federal, a competência é determinada pelas normas previstas neste Código ou em legislação especial, pelas normas de organização judiciária e, ainda, no que couber pelas constituições dos estados.

Veja-se a jurisprudência brasileira sobre o tema:

SENTENÇA ESTRANGEIRA CONTESTADA. CONTRATO INTERNACIONAL FIRMADO COM CLÁUSULA ARBITRAL. REQUISITOS ATENDIDOS. PEDIDO DEFERIDO. Resguardada a ordem pública e a soberania nacional, o juízo de delibação próprio da ação de homologação de sentença estrangeira não comporta exame do mérito do que nela ficou decidido. A exigência de autenticação consular a que se refere o art. 5º, inciso IV, da Resolução STJ n. 9, de 5.5.2005, como requisito para homologação de sentença estrangeira, deve ser interpretada à luz das Normas de Serviço Consular e Jurídico (NSCJ), do Ministério das Relações Exteriores (expedidas nos termos da delegação outorgada Decreto n. 84.788, de 16.6.1980), que regem as atividades consulares e às quais estão submetidas também as autoridades brasileiras que atuam no exterior. Segundo tais normas, consolidadas no Manual de Serviço Consular e Jurídico - MSCJ (Instrução de Serviço 2/2000, do MRE), o ato de fé pública, representativo da autenticação consular oficial de documentos

<sup>62</sup>HOLANDA, Flávia. SALLA, Ricardo Medina. **A nova lei da arbitragem brasileira**. IOB. SAGE. 2015.

<sup>63</sup> HOLANDA, Flávia. SALLA, Ricardo Medina. **A nova lei da arbitragem brasileira**. IOB. SAGE. 2015.(pg. 312).

produzidos no exterior, é denominado genericamente de "legalização", e se opera (a) mediante reconhecimento da assinatura da autoridade expedidora (que desempenha funções no âmbito da jurisdição consular), quando o documento a ser legalizado estiver assinado (MSCJ - 4.7.5), ou (b) mediante autenticação em sentido estrito, relativamente a documentos não-assinados ou em que conste assinatura impressa ou selos secos (MSCJ - 4.7.14).<sup>4</sup> No caso, a sentença estrangeira recebeu ato formal de "legalização" do Consulado brasileiro mediante o reconhecimento da assinatura da autoridade estrangeira que expediu o documento, com o que fica atendido o requisito de autenticação.<sup>5</sup> Sentença estrangeira homologada." (SEC 4439 EX 2009/0188275-1, rel. Ministro Teori Albino Zavascki, julgamento: 24.11.2011, DJe de 19.12.2011)

PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE EXECUÇÃO DE SENTENÇA ARBITRAL. NACIONALIDADE. DETERMINAÇÃO. CRITÉRIO TERRITORIAL. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. OMISSÃO, CONTRADIÇÃO OU OBSCURIDADE. NÃO INDICAÇÃO. [SUMULA N. 284/STF](#). A ausência de expressa indicação de obscuridade, omissão ou contradição nas razões recursais enseja o não conhecimento do recurso especial. A execução, para ser regular, deve estar amparada em título executivo idôneo, dentre os quais, prevê o art. 475-N a sentença arbitral (inciso IV) e a sentença estrangeira homologada pelo STJ (inciso VI). A determinação da internacionalidade ou não de sentença arbitral, para fins de reconhecimento, ficou ao alvedrio das legislações nacionais, conforme o disposto no art. 1º da Convenção de Nova Iorque (1958), promulgada pelo Brasil, por meio do [Decreto n. 4.311/02](#), razão pela qual se vislumbra no cenário internacional diferentes regulamentações jurídicas acerca do conceito de sentença arbitral estrangeira. No ordenamento jurídico pátrio, elegeu-se o critério geográfico (*ius solis*) para determinação da nacionalidade das sentenças arbitrais, baseando-se exclusivamente no local onde a decisão for proferida (art. [34. parágrafo único](#), da [Lei n. 9.307/96](#)). Na espécie, o fato de o requerimento para instauração do procedimento arbitral ter sido apresentado à Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional não tem o condão de alterar a nacionalidade dessa sentença, que permanece brasileira. Sendo a sentença arbitral em comento de nacionalidade brasileira, constitui, nos termos dos [arts. 475-N, IV](#), do [CPC](#) e 31 da Lei da Arbitragem, título executivo idôneo para embasar a ação de execução da qual o presente recurso especial se origina, razão pela qual é desnecessária a homologação por esta Corte." (REsp 1231554 RJ 2011/0006426-8, rel. Ministra Nancy Andrighi, julgamento em: 24.5.2011, DJe de 1º.6.2011).

Em suma, é pacífico o entendimento jurisprudencial em relação ao respeito e segurança jurídica da sentença arbitral, a qual não tem o seu mérito revisitado pela jurisdição de forma alguma, tendo a força de título executivo, da mesma forma que uma sentença proferida por um juiz de direito possui. No caso de a decisão ter sido proferida no solo brasileiro, a torna título executivo idôneo para fins de execução. A única diferença da sentença arbitral estrangeira é que esta deverá ser homologada pelo Superior Tribunal de Justiça. A Convenção de Nova Iorque é invocada para fundamentar as decisões, e a lei pátria nº 9.307/96 regulamenta de forma a propiciar a arbitragem no Brasil.

Entretanto, ressalta-se que não se pode obrigar o consumidor a utilizar a arbitragem para solucionar o conflito no Brasil, conforme art. 51, VIII, do Código de Defesa do Consumidor, o qual o veda expressamente:

Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:  
[...]



VII - determinem a utilização compulsória de arbitragem;

Conforme jurisprudência pacífica sobre o tema, cita-se o seguinte julgado:

EXCEÇÃO DE INCOMPETÊNCIA Decisão agravada que acolheu a exceção, em razão da existência de convenção de arbitragem. Incorreção. Relação de consumo. Cláusula que determina a utilização compulsória de arbitragem. Nulidade da cláusula. Inteligência do [art. 51, VII](#), do [Código de Defesa do Consumidor](#). Precedente desta 1ª Câmara de Direito Privado e do STJ. Decisão reformada. Recurso provido." (AI 215945620128260000 SP 0021594-56.2012.8.26.0000, rel. De Santi Ribeiro, julgamento em: 15.5.2012, DJ de 15. 5.2012)

Portanto, no Brasil, a arbitragem só servirá para os atos de comércio marítimo, não podendo os conflitos envolvendo consumidores serem dirimidos por este Meio Alternativo de Resolução de Conflito.

Ainda sobre a legislação brasileira, importante destacar uma novidade sobre o tema, em relação à arbitragem e ao setor portuário, no dia 20 de setembro de 2019 foi publicado o Decreto nº 10.025/2019, o qual revogou o antigo Decreto nº 8.465/2015, que regulamentava o §1º, do art. 62, da Lei 12.815/2013, para dispor sobre os critérios de arbitragem para dirimir litígios no âmbito do setor portuário.

Ora, um Decreto não pode tratar de matéria, cujo fundamento de validade já se encontra disposto em lei ordinária, inovando ou criando novas regras jurídicas. Portanto, o novo Decreto que revogou o antigo, é constitucional e corrigiu o erro prévio. <sup>64</sup>

Em relação ao seu conteúdo, o decreto estabeleceu a possibilidade de instituição desse método às controvérsias sobre direitos patrimoniais disponíveis, ou seja, dentre outras questões, as relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de parceria; e o inadimplemento de obrigações contratuais por quaisquer das partes, incluídas, a incidência das suas penalidades e o seu cálculo. <sup>65</sup>

O decreto viabiliza o credenciamento da Câmara Arbitral junto à Advocacia-Geral da União, desde que esteja em funcionamento há ao menos três anos, tenha sido reconhecida a sua idoneidade, competência e experiência na condução de procedimentos arbitrais e que possua regulamento próprio, disponível em língua portuguesa. <sup>66</sup>

O decreto valoriza a celeridade do procedimento arbitral, tendo sessenta dias como prazo mínimo para a resposta da inicial, e vinte e quatro meses, contado da data de celebração do termo de arbitragem para a apresentação da sentença arbitral. Este último é

<sup>64</sup> HOLANDA, Flávia. SALLA, Ricardo. **A nova lei da arbitragem brasileira**. IOB. SAGE. 2015.(pg. 333).

<sup>65</sup> Buzaglo Dantas Advogados. Disponível em: <http://buzaglodantas.adv.br/2019/10/publicado-decreto-n-10-025-de-2019-sobre-arbitragem-nos-litigios-que-envolvem-administracao-publica-federal-ado-o/>.

<sup>66</sup> Ibidem.

prorrogável, desde que seja estabelecido acordo entre as partes e que o período não exceda quarenta e oito meses.<sup>67</sup>

As custas referentes ao procedimento arbitral deverão ser antecipadas pela parte privada e, quando for o caso, restituídas conforme deliberação final em instância arbitral. Em caso de sucumbência recíproca, as partes arcarão proporcionalmente com os custos.<sup>68</sup>

Ressalta-se que o Decreto nº 10.025/2019 não se aplica aos contratos em que já há previsão de compromisso arbitral e estão em vigor. O decreto é aplicável apenas aos novos contratos de parceria celebrados pela Administração Pública Federal, ou no caso de acordo entre as partes nos casos mencionados de contratos de parceria sem previsão de compromisso arbitral.<sup>69</sup>

Destarte, o novo decreto 10.025/2019 inovou, ampliando o rol de direitos patrimoniais disponíveis. Além disso, incentivou a utilização da arbitragem, aumentando o seu uso inclusive pela Administração Pública, e deu uma maior segurança jurídica para os investimentos no setor portuário.

#### *2.1.1.2 Complexo Industrial e Portuário do Pecém: Justificativa da proposta de criação de um Tribunal Arbitral Internacional no Ceará*

O Porto do Pecém é parte fundamental do complexo, e foi onde iniciou o CIPP, em 22 de dezembro de 1995, a Companhia de Integração Portuária do Ceará - Ceará Portos, como era o nome da empresa de economia mista, a qual foi criada por meio de Decreto da Assembleia Legislativa do Estado do Ceará e sancionada pela Lei nº.12.536/1995, do Governo do Estado do Ceará.

O Porto do Pecém foi projetado como um porto *offshore*, possui 3 píeres na sua infraestrutura, sendo um para granéis sólidos, outro para granéis líquidos e o terceiro servindo como Terminal de Múltiplas Utilidades – TMUT.<sup>70</sup>

Em razão de sua localização geográfica privilegiada, o Complexo se localiza em um dos pontos mais estratégicos do mundo.

Figura 2 – Distância em dias do Ceará para o mundo.

---

<sup>67</sup> Ibidem.

<sup>68</sup> Ibidem.

<sup>69</sup> ARAÚJO, Ernesto Medeiros Teixeira de. **A arbitragem em contratos da Administração Pública**. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opinioao/a-arbitragem-em-contratos-da-administracao-publica>.

<sup>70</sup> Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Disponível em: <http://www.cearaportos.ce.gov.br/>.



FONTE: Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Conforme verifica-se no gráfico acima em apenas 3 dias é possível sair do Porto do Pecém e chegar em Abidjan, na África, em 4 dias se chega no Porto de Santos, o maior da América Latina, em 8 dias se chegar à Costa Leste dos Estados Unidos, em 7 dias em Lisboa, em Portugal, 9 dias em Valência, na Espanha, em Roterdão, na Holanda, e em 35 dias na China.

O Porto do Pecém possui uma profundidade natural de 12,1 a 15,4 m, movimentou mais de 59 milhões de toneladas nos últimos 5 anos, possui 1.000 hectares de área portuária e é no primeiro trimestre de 2019 ficou ranqueado em 12º lugar em movimentação de contêineres no Brasil, conforme verifica-se na tabela abaixo disponibilizado no site da ANTAQ<sup>71</sup>:

<sup>71</sup> ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Boletim Aquaviário 1º Trimestre/2019**. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/08/Boletim-Aquavi%C3%A1rio-1%C2%B0-2019-02.pdf>.

Tabela 2 – Ranking dos maiores movimentadores de contêineres: 1º Trimestre de 2019.

2019 1º T	Porto Público e Privado	TEUs	Var % 2018-1ºT 2019-1ºT	2018 1º T	Porto Público e Privado	TEUs	Var % 2017-1ºT 2018-1ºT
1º	Santos (SP)	729.204	▼ -5,02%	1º	Santos (SP)	767.732	▲ 17,71%
2º	Paranaguá (PR)	194.370	▲ 10,63%	2º	Portonave (SC)	181.142	▼ -15,07%
3º	Portonave (SC)	164.424	▼ -9,23%	3º	Paranaguá (PR)	175.697	▲ 7,96%
4º	Porto Itapoá Terminais Portuários (SC)	162.166	▲ 6,19%	4º	Rio Grande (RS)	172.490	▲ 3,57%
5º	Rio Grande (RS)	161.468	▼ -6,39%	5º	Dp World Santos (SP)	157.920	▲ 13,64%
6º	Itajaí (SC)	148.710	▲ 91,81%	6º	Porto Itapoá Terminais Portuários (SC)	152.718	▲ 16,72%
7º	Porto Chibatão (AM)	121.714	▲ 63,23%	7º	Suaape (PE)	105.462	▼ -2,30%
8º	Suaape (PE)	109.675	▲ 3,99%	8º	Itaguaí (RJ)	95.913	▲ 120,64%
9º	Dp World Santos (SP)	109.442	▼ -30,70%	9º	Itajaí (SC)	77.528	▲ 50,13%
10º	Rio de Janeiro (RJ)	82.137	▲ 18,31%	10º	Porto Chibatão (AM)	74.568	▲ 25,79%
11º	Salvador (BA)	74.692	▲ 10,51%	11º	Rio de Janeiro (RJ)	69.423	▲ 3,62%
12º	Terminal Portuário do Pecém (CE)	73.685	▲ 29,49%	12º	Salvador (BA)	67.587	▼ -9,38%
13º	Itaguaí (RJ)	66.131	▼ -31,05%	13º	Super Terminais (AM)	66.559	▲ 23,54%
14º	Vitória (ES)	50.632	▲ 15,45%	14º	Terminal Portuário do Pecém (CE)	56.904	▲ 32,60%
15º	Super Terminais (AM)	33.629	▼ -49,47%	15º	Vitória (ES)	43.858	▲ 3,86%
16º	Vila do Conde (PA)	32.897	▼ -20,15%	16º	Vila do Conde (PA)	41.200	▲ 52,52%
17º	Imbituba (SC)	15.630	▼ -19,35%	17º	Fortaleza (CE)	20.519	▲ 34,86%
18º	Fortaleza (CE)	12.776	▼ -37,74%	18º	Imbituba (SC)	19.381	▲ 133,08%
19º	Natal (RN)	10.352	▼ -34,69%	19º	Natal (RN)	15.851	▲ 22,03%

Fonte: ANTAQ.

O Porto do Pecém em relação aos portos privados brasileiro encontra-se na 7ª posição, conforme demonstrado na tabela abaixo<sup>72</sup>:

Tabela 3 – Principais instalações privadas em movimentação de cargas. 1º trimestre de 2019.

<sup>72</sup> ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Boletim Aquaviário 1º Trimestre/2019**. Disponível em: [http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/08/Boletim-Aquavi%C3%A1rio-1%C2%B0\\_2019-02.pdf](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/08/Boletim-Aquavi%C3%A1rio-1%C2%B0_2019-02.pdf).

Porto Privado	Milhões de toneladas	Var % 2018-1T / 2019-1T
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA)	38,6	▼ -4,3%
Terminal de Tubarão (ES)	21,2	▼ -3,1%
Terminal Aquaviário de Angra Dos Reis (RJ)	11,7	▼ -3,2%
Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso) (SP)	11,0	▲ 2,0%
Terminal da Ilha Gualba – Tig (RJ)	6,5	▼ -27,5%
Porto do Açu - Terminal de Minério (RJ)	4,5	▲ 53,9%
Terminal Portuário do Pecém (CE)	4,0	▼ -4,6%
Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA)	3,6	▼ -13,8%
Terminal de Praia Mole (ES)	3,5	▲ 14,7%
Terminal Aquaviário da Ilha D'Água (RJ)	3,5	▼ -8,4%
<b>Todos os Portos Privados</b>	<b>164,0</b>	<b>▼ -1,9%</b>

Tabela 2: Principais Instalações Privadas em movimentação de cargas - 1º Trimestre de 2019. Fonte: SDP.

Fonte: ANTAQ.

O CIPP tem um papel fundamental na logística da cadeia do segmento de carga fracionada. Equipado para acomodar cargas regulares e as fora de padrão, como placas de aço, pás eólicas e blocos de granito; o porto se considera um especialista no segmento.<sup>73</sup>

O Porto do Pecém teve um crescimento de 8% nos últimos 5 anos (2014-2018), na carga em contêiner. Existem diversos segmentos que são enviados em contêineres, dentre os quais: produtos alimentícios (frutas, arroz, água de coco, sal, etc.), cimento, resina, sapatos, remédios, algodão, pneus, fertilizantes e outros. O Porto do Pecém também é forte em carga refrigerada.<sup>74</sup>

Em 2018, o Porto do Pecém movimentou 17 milhões de toneladas de carga. Cresceu cerca de 26% anualmente nos últimos dez anos. O crescimento em carga mostra o caráter industrial do porto.<sup>75</sup>

Vale ressaltar a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) no Pecém, a qual é de fundamental importância para o CIPP, e é uma área industrial de livre comércio, que disponibiliza regime fiscal, administrativo e cambial diferenciado.

A ZPE Ceará, no Pecém, é a primeira do tipo em funcionamento no Brasil, tendo entre as suas principais metas a instalação em seu recinto de empresas preponderantemente exportadoras, sendo nacionais ou internacionais. Além disso, visa o aumento da

<sup>73</sup> Port of Rotterdam. **Pecem Industrial and Port Complex.**

<sup>74</sup> Port of Rotterdam. **Pecem Industrial and Port Complex.**

<sup>75</sup> Port of Rotterdam. **Pecem Industrial and Port Complex.**

competitividade e rentabilidade das empresas no mercado internacional, colocando as empresas instaladas no CIPP em condições iguais com seus concorrentes internacionais.<sup>76</sup>

Para essas empresas instaladas em uma ZPE, os benefícios previstos na Lei 11.508/07 são assegurados por 20 anos, com possibilidade de prorrogação. Os benefícios fiscais são federais, regionais, estaduais e municipais, tornando o investimento na ZPE muito mais atrativo para as empresas.<sup>77</sup>

Até o momento da publicação deste trabalho, a ZPE no Pecém é a única em funcionamento no Brasil.<sup>78</sup>

Sobre a ZPE comentou o Dr. Raul Neris Viana<sup>79</sup>:

Atualmente a meta é de no mínimo 80% do faturamento ser exportação para que seja legítimo a empresa estar na área da ZPE, mas existe um lobby no Congresso para tentar diminuir essa meta ou até zerar, pois caso as empresas não atinjam esse patamar, pagarão os impostos de qualquer forma, então elas prefeririam não ter esta meta, mesmo que paguem os impostos necessários.

A ZPE do Ceará é a única em funcionamento do Brasil, haja vista ser um custo altíssimo de manutenção, e por causa da CSP, e seu grande volume de exportação, se torna possível o funcionamento da ZPE no Ceará (informação verbal).

Outrossim, o CIPP disponibiliza de uma área de mais de 17 mil hectares, com uma infraestrutura completa para instalação de novos empreendimentos. Atualmente, existem mais de 20 empresas, de vários segmentos, operando dentro do Complexo e que são responsáveis pela geração de emprego e renda no Estado. Desde 2016, a Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP, primeira siderúrgica integrada do Nordeste brasileiro, está funcionando e, com a sua operação contribui para o desenvolvimento do Ceará.<sup>80</sup>

A CSP foi constituída em 2008 e é uma *joint venture* binacional formada pela brasileira Vale (50% de participação), uma das maiores mineradoras do mundo em minério de ferro, e pelas sul-coreanas Dongkuk (30%), maior compradora mundial de placas de aço, e Posco (20%), 4ª maior siderúrgica do mundo e a primeira na Coreia do Sul. Com investimento da ordem de US\$ 5,4 bilhões, a CSP é a primeira usina integrada no Nordeste e a trigésima instalada no Brasil.<sup>81</sup>

Localizada em uma área de 571 hectares, a CSP integra o CIPP dentro da primeira ZPE brasileira. A usina, uma das mais modernas do Brasil e do mundo, iniciou a produção de

---

<sup>76</sup> Zona de Processamento de Exportação do Ceará. Disponível em: <https://www.zpeceara.ce.gov.br/>.

<sup>77</sup> Ibidem.

<sup>78</sup> Ibidem.

<sup>79</sup> Entrevista completa no Apêndice A.

<sup>80</sup> Companhia Siderúrgica do Pecém. Disponível em: <https://www.cspecem.com/pt-br/>.

<sup>81</sup> Companhia Siderúrgica do Pecém. Disponível em: <https://www.cspecem.com/pt-br/>.

placas de aço em junho de 2016.<sup>82</sup>

Quanto à relação entre a companhia CSP e o CIPP, o Dr. Raul Neris Viana explica<sup>83</sup>:

A CSP recebe a matéria-prima, a qual atraca no Porto do Pecém, e após fabricar as placas de aço, estas são exportadas através do Porto do Pecém. A CSP demorou seis anos para ficar pronta, e com a sua primeira movimentação de placas de aço, as movimentações dobraram de 7 para 14 milhões de toneladas. E há um planejamento para a expansão da CSP, o que causaria um novo *boom* como esse, aumentando também as movimentações do Porto do Pecém. Hoje eles têm a estrutura para produzir e exportar 3 milhões de toneladas de placas de aço por ano, e com a expansão eles dobrariam esse número, produzindo e exportando 6 milhões de toneladas. E para produzir esse seis milhões, eles necessitariam de muito mais matéria-prima. Para produzir 3 milhões hoje, por exemplo, eles importam cerca de 9 milhões de toneladas em matéria-prima (informação verbal).

Ainda sobre o Porto do Pecém, o Coordenador Comercial e de Planejamento do CIPP, dr. Raul Neris Viana, explica os tipos de contêineres existentes no mercado e como são lidados no Porto do Pecém:

O contêiner tem vários tipos de equipamento, o dry, standard, padrão, de 20 e de 40. Eles são iguais no mundo inteiro. São 6 metros, o de 20 por exemplo e 12 metros o de 40, o dobro do tamanho. Então tudo que ultrapassa esses dois padrões, o de 20 e de 40. Tem o contêiner open top, que temos muitas cargas de pneus para as máquinas mineradoras da Vale, em Carajás, no Maranhão, para as minas da Vale. Pneus enormes e caríssimos, que se desgastam muito rapidamente, então tem sempre mais chegando. O contêiner Tank, que como o nome diz, é para armazenar líquidos, temos o transporte de gases, de inflamáveis, de diversos tipos de líquidos, como óleo, substância para indústria farmacêutica, de agrotóxicos, esse tipo de produto que precisa ser transportado nesse tipo de contêiner. E nós temos uma área dedicada a este tipo de contêiner, de carga perigosa, carga IMO (*International Maritime Organization*). Portanto, há toda uma fiscalização do IBAMA, não podemos armazenar essa carga em qualquer área do terminal, há uma área específica, a qual fica no final do nosso pátio, por razões óbvias, pois são químicos, ácidos, inflamáveis. Então, se houver algum tipo de problema, tem que estar bem distante das outras cargas (informação verbal).

Em relação aos principais problemas encontrados no Porto do Pecém, o dr. Raul Neris discorreu:

As inspeções, que não seriam um problema no sentido literal, mas que impactam, pois é um gargalo para o cliente, pois vai ter um custo e a demora do processo. Quando um órgão anuente, seja qual for, a Receita Federal, o Ministério da Agropecuária, o qual não pode fiscalizar todas as cargas, por exemplo, ele fiscaliza todas as que ele tem legitimidade, como a ANVISA, que fiscaliza frutas, alimentos, produtos farmacêuticos. O cliente pode perder dois, três, quatro dias em uma fiscalização, demandando dinheiro, pois o cliente pagará pelo custo, sendo um desafio, com muito pagamento de *demurrage* pelo cliente.

*Demurrage* é o pagamento de multa quando se passa tempo a mais com o navio ou com o contêiner, do que o previsto no contrato. Em média é US\$ 120,00 (cento e vinte dólares) por contêiner e por dia. No navio de granel ou de carga geral se faz o afretamento do navio por diversos critérios, como por tempo de viagem, por viagem, a casco nu, diversos tipos. De um navio chega a ser US\$ 20.000,00 (vinte mil

<sup>82</sup> Ibidem.

<sup>83</sup> Entrevista completa no Apêndice A.

dólares) por dia a mais do contrato. Por isso há uma preocupação com as filas para atracar no Porto (informação verbal).

Ou seja, percebe-se a preocupação do Porto em deixar a mercadoria parada por muito tempo na fiscalização, pois ocasiona diversos gastos extras para as empresas, que ficam mais insatisfeitas em realizar as comercializações.

As possíveis soluções sugeridas pelo Dr. Raul Neris Viana, foram:

Infelizmente, com as fiscalizações não têm muito o que se fazer, o que poderíamos fazer, a meu ver, seria uma melhoria tecnológica para que a gente forneça à autoridade competente uma maior celeridade, ter como fazer uma vistoria por amostragem, por exemplo, sem ter que abrir toda a carga, ter um sistema bom o suficiente de raio-X. Em Roterdão, por exemplo, eles não abrem todas as cargas, até porque são inúmeras, mas porque eles têm um sistema muito eficiente, com uma análise de risco, analisando a origem da carga, do exportador, a frequência da carga no porto, o tipo de carga, etc. Lá passam milhões de contêineres sem essa burocracia, pois há essa fiscalização prévia virtualizada. Como a nossa movimentação é muito menor do que a de Roterdão, tende-se a querer fazer a fiscalização física, pois acredita-se que não há um grande impacto, mas há sim para as empresas. Já houve casos de a mercadoria estar pronta para o embarque, pelo porto do Pecém ser *offshore*, e a Alfândega pedir para voltar, podendo a carga perder o seu embarque.

Teoricamente a Receita Federal seria responsável pelo fornecimento de equipamentos, mas diversas vezes o Porto empresta computadores e outros equipamentos. O *scanner* é obrigação do próprio Porto possuir, tendo sido arcado pelo Governo do Estado. Hoje, 100% das mercadorias devem ser passadas pelo *scanner*, tendo um custo para os clientes (informação verbal).

Portanto, em busca de solucionar o problema da demora na fiscalização, podem ser estudados e propostos novos meios de se fiscalizar as cargas, tornando-as seguras para todos, sem com isso, gerar grandes custos extras para as empresas.

Deve-se buscar exemplos dos grandes portos que lidam há mais tempo com esse problema, como é o caso do Porto de Roterdão, onde se faz uma fiscalização mais célere, através da análise de risco de cada carga. O Porto do Pecém possui um equipamento moderno e eficiente de Raio-X, então não há problema em relação a isso, pois o equipamento atende a demanda atual do Porto, a questão complica quando se é necessário realizar inspeções físicas.

Para tentar solucionar tal problema, o CIPP poderia sugerir aos órgãos competentes a criação de novas portarias, para que novos métodos de fiscalização fossem utilizados. Para isso, o CIPP investiria em um sistema de análise de risco, o qual poderia ser utilizado pelos órgãos fiscalizadores, bem como ter registros detalhados das cargas e das empresas, da origem das cargas, entre outros fatores, para que sejam classificadas de menor a maior risco.

Com o advento de um sistema nos moldes do sistema de análise de risco do Porto de Roterdão, haveria a segurança das cargas, dos Estados, dos Portos, e haveria menores



custos para a empresa, incentivando estas a comercializarem ainda mais no Brasil, proporcionando um maior desenvolvimento.

### 2.1.1.3 Porto de Valência (ValenciaPort): uma conexão entre o Brasil e o Oriente Médio.

O Porto de Valência é o quinto maior porto da Europa, o 23º no mundo, e o maior da Espanha e do mar Mediterrâneo, com uma movimentação de 57 milhões de toneladas de carga por ano.<sup>84</sup>

O Porto de Valência é responsável por 55% do PIB espanhol, e atua como um porto *hub* no Mediterrâneo Ocidental. Do porto espanhol é possível a distribuição de mercadorias não só para os outros países do Sul da União Europeia, mas também para os países do Norte da África, como Marrocos, Argélia, Tunísia e Líbia, que representam um imenso mercado de 270 milhões de consumidores.<sup>85</sup>

O Porto de Valência movimenta aproximadamente 5 milhões de TEUS (refere-se à Unidade Equivalente de Transporte)<sup>86</sup> e 70 milhões de toneladas anualmente, por causa da eficiência de suas operações e localização privilegiada, que garante uma excelente opção para exportadores e importadores que buscam o mercado espanhol e do sul da Europa. O porto possui grandes terminais de contêiner operados pelos três maiores grupos de navegação no mundo (TIL/MSC, APM/MAERSK, COSCO). Essa configuração garante conectividade de Valenciaport com mais de 1000 portos ao redor do globo.<sup>87</sup>

Segundo o diretor-geral do Porto, Sr. Francesc Sánchez, o Valenciaport é o principal porto espanhol no Mediterrâneo no tráfego comercial, principalmente com mercadorias em contêineres, graças a uma área dinâmica de influência e uma extensa rede de conexões com os principais portos do mundo. O diretor relata que: “Temos investido na criação de cadeias logísticas e efetivas, através de excelentes ligações rodoviárias e ferroviárias para o centro da Espanha, tornando o porto natural de Madrid e uma das principais plataformas para a Península Ibérica<sup>88</sup>.

---

<sup>84</sup> Autoridad Portuaria de Valencia. Disponível em: <https://www.valenciaport.com/en/>.

<sup>85</sup> Ibidem.

<sup>86</sup> Portogente. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/74883-teu-twenty-foot-equivalent-unit>.

<sup>87</sup> Autoridad Portuaria de Valencia. Disponível em: <https://www.valenciaport.com/en/>.

<sup>88</sup> Entrevista completa no Apêndice A.

Tabela 4 – Porto de Valência - Movimentações

	2018	2019	Δ19/18 Sep. accum	Δ19/18 Aug. accum	Annual trend
<b>Port Authority of Valencia</b>					
<b>Total traffic (t)</b>	<b>56.829.413</b>	<b>61.682.082</b>	8,54%	8,91%	8,61%
Liquid Bulk	1.477.103	2.360.991	59,84%	57,73%	27,50%
Solid Bulk	1.823.575	1.588.590	-12,89%	-15,04%	-6,58%
Convencional General Cargo	10.651.306	11.132.502	4,52%	4,46%	5,76%
Containerised General Cargo	42.712.001	46.352.802	8,52%	9,26%	9,20%
Fishing	2.529	1.422	-43,78%	-45,32%	-43,27%
Supplies	162.899	245.775	50,88%	46,78%	19,58%
<b>Vessels Number</b>	<b>5.772</b>	<b>5.888</b>	2,01%	2,87%	1,33%
GT	193.814.184	204.462.521	5,49%	6,80%	4,37%
<b>Containers (TEU)</b>	<b>3.820.501</b>	<b>4.136.146</b>	8,26%	8,86%	9,50%
<b>Passengers (units)</b>	<b>786.838</b>	<b>837.664</b>	6,46%	9,46%	6,23%
Regular Lines	509.364	532.517	4,55%	4,66%	3,98%
Cruise	277.474	305.147	9,97%	18,91%	9,80%
<b>Vehicles (units)</b>	<b>612.117</b>	<b>540.752</b>	-11,66%	-11,36%	-10,22%

Fonte: Porto de Valência

Tabela 5 – Índice de Conectividade de Transporte Marítimo Portuário (LSCI)

YEAR	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PORT	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
China, Shanghai	81.67	89.60	109.76	105.26	107.17	122.48	117.16	117.80	120.22	125.34	127.86	126.39	133.58	134.32
Singapore, Singapore	94.94	99.46	102.45	99.75	108.69	115.71	115.48	113.42	111.11	116.95	118.35	118.06	128.10	124.63
Korea, Republic of, Pusan	77.38	78.66	80.40	84.68	84.30	97.46	95.28	99.10	101.46	108.19	109.84	108.85	111.96	114.45
China, Ningbo	56.04	67.82	78.54	77.73	78.79	89.32	89.84	92.04	96.91	101.32	104.06	106.79	116.27	114.35
China, Hong Kong SAR, Hong Kong	100.00	105.66	113.48	103.42	105.78	112.92	105.98	106.21	107.24	107.35	104.21	102.55	107.79	102.79
Belgium, Antwerp	81.50	83.06	83.57	83.61	89.56	90.35	86.15	83.64	84.74	89.49	92.29	93.43	94.81	93.73
Netherlands, Rotterdam	77.14	84.08	89.53	86.07	87.61	87.83	87.57	81.45	88.63	89.66	89.91	88.40	93.71	92.75
China, Qionghai	47.75	52.58	53.69	58.59	56.57	69.68	65.52	68.10	69.62	77.97	88.05	88.82	92.29	92.52
Malaysia, Port Klang	61.92	66.55	69.20	66.55	69.31	81.68	81.12	80.54	78.48	83.17	91.44	80.35	83.74	86.17
China, Taiwan Province of, Kaohsiung	60.90	56.73	58.56	57.18	57.23	61.35	58.22	61.70	63.53	72.84	72.13	71.81	73.35	83.01
China, Xiamen	43.34	49.43	47.09	55.28	58.59	63.07	57.61	61.96	61.50	67.06	73.13	70.98	78.40	79.05
China, Xingang	40.10	45.04	49.12	50.21	57.92	60.59	61.76	65.41	64.24	64.06	68.44	74.55	78.32	78.02
Germany, Hamburg	73.35	74.40	75.56	72.36	71.59	78.61	75.42	74.34	72.05	76.21	80.57	74.93	77.53	77.46
China, Shikou	34.70	35.78	42.24	42.35	43.73	56.35	57.65	58.19	59.90	60.35	57.92	66.07	79.71	77.35
United Arab Emirates, Jebel Ali	37.92	42.85	48.02	38.98	62.88	63.62	63.15	64.42	62.46	61.86	64.97	70.81	76.01	74.55
China, Yantian	47.03	54.40	61.52	55.73	60.15	68.33	64.88	64.64	68.92	71.80	73.41	74.50	78.62	73.32
China, Nantou	18.65	24.82	30.09	29.14	30.83	42.51	45.10	45.28	46.00	48.37	52.00	53.03	58.25	66.83
Malaysia, Tanjung Pelepas	34.25	41.97	36.11	48.27	37.74	54.13	56.08	57.44	61.23	64.59	63.15	62.60	64.24	66.69
Sri Lanka, Colombo	35.83	41.95	42.33	38.17	39.12	42.23	42.58	41.35	45.20	50.82	56.37	63.02	64.04	63.52
China, Dalian	38.97	39.57	41.24	44.03	44.83	53.32	55.54	54.13	56.02	61.50	62.98	62.34	63.11	63.23
France, Fos	31.95	23.44	26.49	32.19	28.95	32.52	42.32	42.42	45.84	46.48	45.06	47.09	54.25	63.02
Germany, Bremerhaven	50.10	57.04	62.50	55.73	54.31	56.37	60.34	57.51	63.30	63.03	64.95	64.80	66.23	62.18
Spain, Valencia	42.39	44.59	40.04	45.99	54.32	55.65	54.59	53.42	53.25	53.37	53.39	54.24	54.58	61.68
Japan, Yokohama	61.12	61.51	60.82	60.34	60.87	58.21	55.72	56.26	53.05	64.11	65.57	58.62	60.42	61.65

Fonte: UNCTAD, 2019.

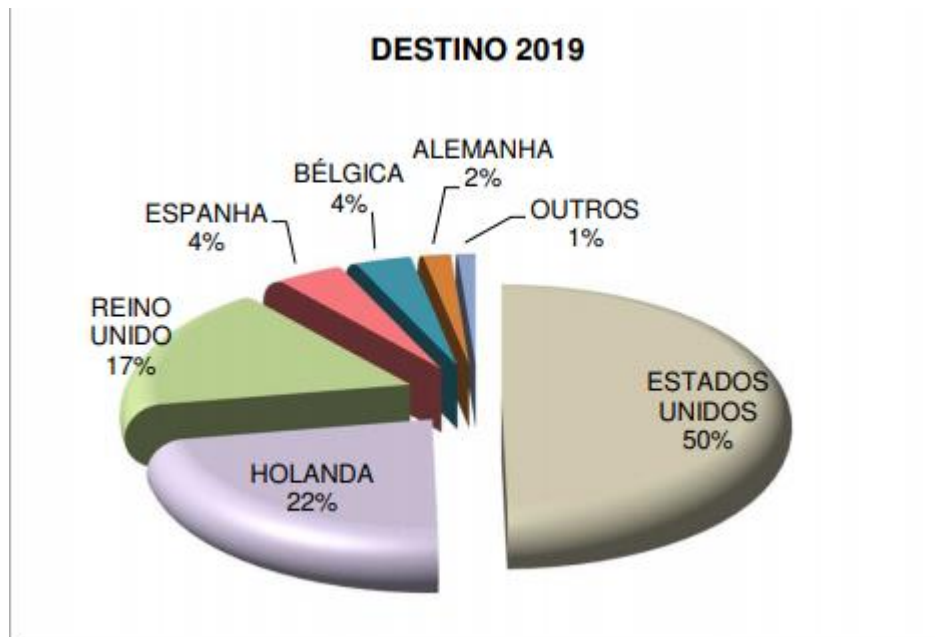
O dr. Raul Neris Viana relata a relação entre o Porto de Valência e o Porto do Pecém<sup>89</sup>:

Porto de Valência é um dos grandes portos da Espanha, e estamos exportando, do Porto do Pecém para o porto espanhol muitas frutas brasileiras, através da companhia Mediterranean Shipping Company S/A (MSC). O Porto de Valência é o porto de *hub* da empresa, então eles gerenciam o terminal de Valência, e é interesse

<sup>89</sup>Zona de Processamento de Exportação do Ceará. Disponível em: <https://www.zpeceara.ce.gov.br/>.

deles levar a carga brasileira para a Espanha. De lá, eles fazem a conexão para outros portos, inclusive para o Oriente Médio (informação verbal).

Gráfico 2 – Destino das frutas brasileiras em 2019



Fonte: CIPP.

Conforme verifica-se no gráfico acima, a Espanha recebe atualmente 4% das frutas brasileiras destinadas à exportação.<sup>90</sup>

Portanto, percebe-se a suma importância da relação entre o Porto do Pecém e o Porto de Valência, haja vista este último ser uma alternativa competitiva para o acesso ao mercado do mar mediterrâneo e sul da Europa, sendo mais um motivo para o CIPP ser o melhor ponto estratégico do Brasil para acolher o Tribunal Internacional Marítimo de Arbitragem.

#### 2.1.1.4 Porto de Roterdão: o interesse do gigante europeu no Ceará.

O Porto de Roterdão é o maior porto marítimo da Europa, com 42 quilômetros de extensão, 12,500 hectares de área, e uma movimentação anual de 450 milhões de toneladas de carga. Desde dezembro de 2018 é um porto parceiro do CIPP, investindo em 30% das ações do CIPP S/A, no valor de R\$ 323 milhões, e o gigante dos Países Baixos objetiva atrair mais investimentos internacionais, acelerar o desenvolvimento da região e aumentar a sua competitividade no mercado internacional.

<sup>90</sup>Zona de Processamento de Exportação do Ceará. Disponível em: <https://www.zpeceara.ce.gov.br/>.

Tabela 6 – Top 20 portos globais de contêineres

Table 1.12 Leading 20 global container ports, 2018 (20-foot equivalent units, annual percentage change)		
	Throughput 2018	Annual percentage change 2017–2018
Shanghai	42 010 000	4.4
Singapore	36 600 000	8.7
Ningbo-Zhoushan	26 350 000	6.9
Shenzhen	25 740 000	2.1
Guangzhou	21 920 000	7.6
Busan	21 660 000	5.5
Hong Kong, China	19 600 000	-5.6
Qingdao	19 320 000	5.5
Tianjin	16 000 000	6.2
Dubai	14 950 000	-2.9
Rotterdam	14 510 000	5.7
Klang	12 030 000	0.4
Antwerp	11 100 000	6.2
Xiamen	10 700 000	3.1
Kaohsiung	10 450 000	1.8
Dalian	9 770 000	0.6
Los Angeles	9 460 000	1.3
Tanjung Pelepas	8 790 000	6.4
Hamburg	8 780 000	-0.2
Long Beach	8 070 000	3.7

Source: Shanghai International Shipping Institute, 2019, *Global Port Development 2018*, April.

Fonte: Instituto de Transporte Marítimo Internacional de Shanghai.

O Porto dos Países Baixos contribui em €45,6 bilhões para o PIB nacional. O Porto de Roterdão investiu no Porto do Pecém com o objetivo de desenvolvê-lo em um complexo autossuficiente, sustentável e rentável, através do fornecimento da experiência, e apoio financeiro e dos demais recursos necessários, com um retorno atrativo para eles.

O dr. Raul Neris Viana, coordenador comercial e de planejamento do CIPP, explica como se deu a parceria entre o porto cearense e o porto holandês:

Em 2015, a antiga Ceará Portos cuidava do Porto do Pecém, e a ZPE era totalmente independente, até que foi contratada a assessoria com Roterdão para buscar possibilidade de crescimento do Porto, e estes além de entregarem os resultados do serviço, lançaram uma proposta de parceria entre os Portos, a qual foi levada para o

Governador do Ceará, o qual a acolheu. Após dois anos de negociações foi firmada a parceria. O Porto de Roterdão ficou interessado na enorme possibilidade do Porto do Pecém de desenvolver a sua área industrial, e essa virou a nova missão do Complexo Industrial e Portuário do Porto do Pecém, captar indústrias, clientes para se instalarem na área industrial do CIPP. Atualmente pretende-se arrendar terrenos, fazer a expansão da ZPE, pois a área atual desta está praticamente totalmente ocupada pela CSP (informação verbal).

O dr. Raul Neris ainda destacou quais foram as dificuldades relatadas pelo Porto de Roterdão para o crescimento do Porto do Pecém:

O Porto de Roterdão também apresentou as dificuldades encontradas pelos investidores estrangeiros no Porto do Pecém, em especial a burocracia, pois antes, era necessário contatar diferentes órgãos, como a ADECE, o IBAMA, com a ZPE, entre outros, para conseguir investir no local, o que afastava os investidores. Portanto, o Porto de Roterdão relatou que seria necessário que os investidores estrangeiros negociassem com um ente único. Claro que os órgãos continuarão com suas responsabilidades e competências, sendo que precisa ser filtrado em um ente só, o qual está sendo o CIPP, o qual promove as conexões com todos os entes, como a SEFAZ, ADECE, SEMACE, e os demais órgãos estaduais, para facilitar o investimento e diminuir a burocracia (informação verbal).

Desde a realização da parceria entre os povos, já houve alterações percebidas no setor, qual seja a desburocratização de procedimentos e o atendimento mais eficiente a exportadores e importadores, haja vista os novos procedimentos e horários mais flexíveis para os serviços.

O Porto de Roterdã possui três cargos na diretoria do Porto do Pecém, bem como dois cargos no Conselho de Administração.<sup>91</sup>

Em relação ao direito marítimo, no dia 23 de setembro de 2009 foi aberta para assinaturas em Roterdão a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Transporte Internacional de Bens Total ou Parcialmente Marítimo, conhecida como as Regras de Roterdão.<sup>92</sup>

A associação Alemã de Advogados sobre as Regras de Rotterdam (*Stellungnahme des Deutschen Anwaltvereins zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise aus See*) criticou a Convenção:<sup>93</sup>

<sup>91</sup> Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Disponível em: <http://www.cearaportos.ce.gov.br/>.

<sup>92</sup> OLIVEIRA, Leonardo Ohlogge. As Regras de Rotterdam. 2012. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/22241/as-regras-de-rotterdam>.

<sup>93</sup>“Die Rotterdam Regeln beschränken sich, anders als die Haager Regeln, die Haag-Visby Regeln und die

“As regras de Roterdão, diferentemente das regras de Haia, Hague-Visby e de Hamburgo, não se limitam ao transporte marítimo em si. Ela alcança transportes multimodais, mas sem ser uma verdadeira convenção multimodal. Os transportes multimodais que não possuem uma rota marítima não são cobertos pela Convenção. Da perspectiva da Associação, isso levanta a questão se as regras, ao longo do tempo, bloquearão uma verdadeira convenção multimodal. A Convenção de 1980 correspondente não foi implementada, embora fosse necessária apenas mais uma ratificação para que ela entrasse em vigor. No entanto, se as regras de Roterdão entrarem em vigor, parece improvável que uma "real" convenção multimodal seja aplicável a nível internacional.”

As Regras de Roterdão estabeleceram regras sobre a arbitragem internacional, Leonardo Oliveira resumiu alguns de seus principais artigos sobre arbitragem<sup>94</sup>:

Os capítulos 14 e 15 das Regras de Rotterdam tratam sobre a jurisdição e arbitragem, respectivamente. Porém, nem todos aqueles que ratificarem as Regras estão necessariamente sujeitos a estes capítulos. Os Estados contratantes somente serão obrigados por capítulo se assim declararam expressamente. Esta declaração pode ser efetuada a qualquer momento. Se for feita quando da ratificação, a declaração surtirá efeito simultaneamente quando da entrada em vigor da Convenção para o Estado contratante. Quando tal declaração for realizada posteriormente à entrada em vigor, ela somente surtirá efeito no primeiro dia útil do mês seguinte à expiração do prazo de seis meses contados a partir do recebimento da declaração.

O artigo 66 dispõe que o demandante poderá instaurar procedimento judicial contra o transportador perante um tribunal competente onde esteja situado um dos seguintes lugares i) domicílio do transportador, ii) lugar do recebimento das mercadorias acordado no contrato, iii) lugar da entrega das mercadorias acordado no contrato e iv) porto no qual as mercadorias foram carregadas ou porto onde estas devem ser descarregadas.

Ainda, podem o transportador e o remetente designarem de comum acordo um ou outros tribunais competentes para decidir lides resultantes do contrato. Contudo, esta última opção de eleição de foro só será exclusiva se o contrato for contrato de volume que preencha os demais requisitos exigidos pela convenção conforme regra o artigo 67.

Destarte, é cristalino perceber que a parceria entre o maior porto da Europa e o Porto do Pecém trará inúmeros benefícios para ambos, através do aproveitamento da localização estratégica do Pecém, e do investimento em expansões, na infraestrutura e no pessoal, como já tem sido feito desde o início da parceria. Além disso, a cidade de Roterdão possui muita experiência no setor marítimo, e é referência mundial, concedendo mais

---

Hamburg Regeln nicht auf den reinen Seetransport. Sie erfassen insoweit multimodale Beförderungen, ohne jedoch eine echte Multimodalkonvention zu sein. Die multimodalen Beförderungen, die nicht eine Seestrecke aufweisen, werden von der Konvention nicht erfasst. Dies wirft aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft die Frage auf, ob die Regeln auf lange Zeit eine echte Multimodalkonvention blockieren werden. Die entsprechende Konvention von 1980 hat keine Durchsetzung gefunden, auch wenn für ihr in Kraft treten offenbar nur eine einzige Ratifizierung fehlt. Sollten die Rotterdam Regeln in Kraft treten, erscheint es jedoch eher unwahrscheinlich, dass auf internationaler Ebene eine „echte“ Multimodalkonvention durchsetzbar wäre.” (tradução nossa). OLIVEIRA, Leonardo Ohlrogge. **As Regras de Rotterdam**. 2012. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/22241/as-regras-de-rotterdam>.

<sup>94</sup>OLIVEIRA, Leonardo Ohlrogge. **As Regras de Rotterdam**. 2012. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/22241/as-regras-de-rotterdam>.

credibilidade ao projeto do Tribunal Internacional Marítimo de Arbitragem.”

2.1.1.5 Porto da Filadélfia (PhilaPort): conexão norte-americana com o Ceará e a experiência norte-americana na arbitragem internacional marítima.

O Porto da Filadélfia é localizado no rio Delaware, no ponto central da costa leste dos Estados Unidos, a 151 quilômetros ao sul da cidade de Nova York, e 216 quilômetros ao norte da cidade de Washington D.C. O PhilaPort tem mais de 300 anos, possuindo dois terminais e oito píeres, em uma área de cerca de 366,6 hectares.<sup>95</sup>

O porto rende quase US\$70 milhões por ano ao Estado da Filadélfia. O PhilaPort fica a apenas seis dias de viagem do Porto do Pecém.<sup>96</sup>

O Porto da Filadélfia tem acordos cooperativos com o Canal do Panamá, o Porto do Valparaíso, no Chile, e o Porto de Melbourne, na Austrália.<sup>97</sup>

Além disso, a Filadélfia é uma das cidades americanas que faz parte da *Maritime Arbitration Association of the United States – MAA*, a Associação de Arbitragem Marítima dos Estados Unidos é uma organização sem fins lucrativos, que fornece ao público informações sobre a resolução de conflitos marítimos, providencia educação profissional e treinamento para árbitros, e administra a solução de conflitos marítimos através da mediação, arbitragem e outros métodos alternativos de solução de conflitos.<sup>98</sup>

Um porto do porte do PhilaPort, com tanta experiência e conectividade é uma excelente opção para o Porto do Pecém buscar ampliar as movimentações. Ainda mais um Porto que tem um acordo com o Canal do Panamá, sendo uma travessia chave para o comércio internacional. Outrossim, com a expansão comercial entre o Porto do Pecém e Porto da Filadélfia, muitos conflitos ocasionados poderão ser resolvidos no Tribunal Marítimo Internacional do CIPP, em vez de as partes necessitarem ir ao New York Arbitration Center, famoso centro marítimo nos Estados Unidos.

---

<sup>95</sup> PhilaPort. **The Port of Philadelphia**. Disponível em: <http://www.philaport.com/>.

<sup>96</sup> Ibidem.

<sup>97</sup> Ibidem.

<sup>98</sup> Maritime Arbitration Association of the United States. Disponível em: <http://www.maritimearbitration.com/>.

### **3 THE LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION COMO MODELO PARA A CRIAÇÃO DE UM TRIBUNAL DE ARBITRAGEM INTERNACIONAL MARÍTIMO NO CIPP.**

A Inglaterra possui grande tradição no mercado *shipping* militar e comercial, desenvolvida ao longo de sua história e influenciada por sua geografia insular e localização próxima ao continente europeu, que gerou a necessidade de criação de uma defesa naval para proteção contra invasores, bem como a necessidade de transportar mercadorias pela via marítima. 99

O desenvolvimento da marinha de guerra inglesa permitiu a uma eficiente defesa e estabilidade interna, possibilitando nos séculos XVIII e XIX a expansão do império britânico pelo mundo por meio do mesmo instrumento, a navegação. 100

A LMAA é uma associação profissional constituída em 1960, originada por um grupo de corretores, da organização Baltic Exchange, que foram listados como disponíveis para serem apontados como árbitros. 101

Diferentemente da *International Chamber of Commerce* (ICC) ou da *Grain and Feeds Trade Association* (GAFTA), a LMAA não supervisa ou administra arbitragens diretamente. Entretanto, a LMAA pode auxiliar de uma maneira limitada, conforme acordado entre as partes. 102

Os membros da LMAA conduzem a vasta maioria das arbitragens marítimas de Londres; em vários anos eles recebem cerca de 3.000 consultas e proferem mais de 400 sentenças arbitrais. A LMAA é responsável por delimitar os Termos da LMAA e impor os padrões de condutas dos seus membros. Em um contexto amplo, a LMAA objetiva manter padrões altamente profissionais na arbitragem marítima e agir como um corpo representativo. 103

Os termos da LMAA foram introduzidos primeiramente em 1984 e suas versões emendadas entraram em vigor em 1987, 1991, 1997, 2002 e mais recentemente em 2006. Os termos são flexíveis, no sentido de que as partes e os árbitros podem acordar em alterar ou dispensar qualquer parte deles. 104

---

<sup>99</sup> ARRUDA, Gustavo. **Arbitragem e mediação nos conflitos marítimos e portuários**. 2018.

<sup>100</sup> Ibidem.

<sup>101</sup> AMBROSE, Clare. MAXWELL, Karen. **London maritime arbitration**. 3ª ed. INFORMA. 2009.

<sup>102</sup> Ibidem.

<sup>103</sup> Ibidem.

<sup>104</sup> Ibidem.



A arbitragem em Londres se submete às regras da Convenção de Nova Iorque sobre o reconhecimento e execução de sentenças arbitrais estrangeiras de 1958, cuja adesão pelo Reino Unido ocorreu em 24 de setembro de 1975, com vigência a partir de 23 de dezembro de 1975. 105

O estatuto legislativo local que rege a maior fatia das arbitragens marítimas em Londres é o “Arbitration Act 1996”. Os primeiros movimentos que culminaram com a edição do 1996 Act tiveram início em 1989, por meio do Relatório Mustill, em resposta a uma provocação feita perante o Departmental Advisory Committee on Arbitration Law (DAC), no sentido de considerar a realização de uma reforma na lei inglesa sobre arbitragem, em particular acerca da possibilidade de adoção da Lei Modelo da UNCITRAL. 106

Londres é o local mais procurado no mundo para a realização de arbitragens comerciais internacionais, o que se configura, em grande parte, ante a preferência das partes em adotar a lei inglesa para a resolução de conflitos dessa natureza. Salvo disposição das partes em contrário, a arbitragem será conduzida por um tribunal de três árbitros, dois indicados pelas partes, e um terceiro apontado pelos dois árbitros escolhidos, que presidirá o tribunal. Assim, observa-se que a escolha dos árbitros é facultada às partes, de forma que a LMAA somente intervirá indicando este terceiro árbitro em caso de discordância entre os dois primeiros. 107

Destarte, verifica-se que a Corte de Arbitragem Marítima de Londres oferece o que as partes envolvidas em conflitos marítimos buscam, liberdade de escolha, tanto dos árbitros, quanto dos termos, confidencialidade, e a expertise dos árbitros, sendo esses os principais motivos de ser a corte mais escolhida no mundo para dirimir conflitos marítimos.

### **3.1 PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE UM TRIBUNAL DE ARBITRAGEM INTERNACIONAL MARÍTIMO NO CIPP.**

Conforme observado nos capítulos anteriores, o Brasil possui um enorme potencial para o comércio marítimo internacional, considerando o seu litoral com extensão de 7,4 quilômetros, e a sua localização.

No Brasil, o Porto que está sendo visado internacionalmente no momento é o Porto do Pecém, localizado no estado do Ceará, pela sua localização geográfica estratégica, sendo poucos dias de viagem para a Europa, Estados Unidos e África, resultando em menos

---

<sup>105</sup> ARRUDA, Gustavo. *Arbitragem e mediação nos conflitos marítimos e portuários*. 2018.

<sup>106</sup> Ibidem.

<sup>107</sup> Ibidem.

custos, uma viagem mais célere, e, portanto, tornando a mercadoria mais competitiva.

Verificou-se que embora existam diversas câmaras de arbitragem no Brasil, inclusive com foco no direito comercial marítimo, a demanda ainda é muito baixa, e as empresas internacionais preferem buscar as câmaras mais tradicionais, como a de Londres, a de Singapura e a de Nova Iorque.

Esta resistência às câmaras brasileiras deve-se principalmente à condução e administração rígida das arbitragens, propondo listas de árbitros ou mantendo o controle sobre a indicação deles<sup>108</sup>, o que afasta as empresas, que são atraídas pela arbitragem justamente pela liberdade na escolha dos árbitros, entre outros fatores já vistos.

Destarte, é necessário investir em uma propaganda massiva para inserir na mente dos brasileiros as vantagens da utilização dos meios alternativos de solução de conflitos, como a arbitragem, pois eles também solucionam conflitos. A sentença arbitral tem a mesma força de uma sentença proferida pelo judiciário, tendo também força de título executivo. A sentença arbitral estrangeira que necessitará de homologação do STJ.<sup>109</sup>

Além disso, é necessário investir na capacitação dos profissionais para que possam atuar na área da arbitragem como *experts*, passando a confiança necessária para as pessoas, sejam elas físicas ou jurídicas.

A escolha da criação de uma Câmara de Arbitragem no CIPP se deve ao enorme potencial do Porto do Pecém, o qual está em constante evolução, sendo parceiro do maior porto europeu, o Porto de Roterdão, tendo grandes conexões internacionais, podendo em breve se tornar um *hub* entre América do Sul, América do Norte, Europa, África e Ásia.<sup>110</sup>

É de extrema importância o investimento na criação de uma Câmara de Arbitragem com foco no direito comercial marítimo no CIPP, para captar ainda mais clientes, pois passará a confiança para os outros países, que em caso do surgimento de litígio, o mesmo pode ser solucionado no próprio CIPP, não necessitando ir para outro país para solucioná-lo.

Vale salientar que seria excelente para a prospecção de novas empresas para a ZPE, aumentando exponencialmente o lucro do CIPP, proporcionando a sua expansão para se tornar um porto *hub*.

O Coordenador de Planejamento do CIPP, o dr. Raul Neris Viana, concorda com os benefícios que a criação da câmara de arbitragem traria ao Porto do Pecém<sup>111</sup>:

---

<sup>108</sup> ARRUDA, Gustavo. **Arbitragem e mediação nos conflitos marítimos e portuários**. 2018.

<sup>109</sup> MANGE, Flavia Foz. DAMIANI, Gerson. KULESZA, Gustavo. **Homologação de Sentença Arbitral Estrangeira**. Comitê Brasileiro de Arbitragem. Disponível em: [http://cbar.org.br/PDF/Homologacao\\_de\\_Sentenca\\_Arbitral\\_Estrangeira.pdf](http://cbar.org.br/PDF/Homologacao_de_Sentenca_Arbitral_Estrangeira.pdf).

<sup>110</sup> Entrevista completa no Apêndice A.

<sup>111</sup> Entrevista completa no Apêndice A.

Acho muito importante a criação de uma câmara arbitral com foco no direito comercial marítimo, seria pioneiro inclusive. E seria um estímulo para fazer novos negócios, com uma segurança técnica para as partes, sabendo que os juízes arbitrais são *experts* na área e seria algo célere e muito positivo.

Os casos da LMAA, em Londres, SMA, em Nova Iorque e SCMA, em Singapura, são grandes complexos portuários, que viraram referência como grandes centros de resolução alternativa de conflitos, sendo exemplos a serem seguidos pelo CIPP.

Seria necessário a construção de, pelo menos, uma sala para o tribunal arbitral para acomodar no mínimo vinte pessoas, totalmente equipada com suporte de áudio e vídeo, microfones, computadores, gravação de áudio, e fornecimento de internet.

Os objetivos da Câmara seriam, dentre outros:

a) promover a resolução de conflitos passíveis de serem solucionados com o emprego dos métodos adequados da arbitragem

b) desenvolver e/ou apoiar cursos, seminários, palestras e eventos relacionados à prática da arbitragem e do direito marítimo;

c) desenvolver e/ou apoiar cursos que tenham por objetivo a formação de árbitros marítimos;

d) incentivar o desenvolvimento profissional do árbitro marítimo, com foco nos princípios da ética profissional, moral e social;

e) participar e colaborar com todo e qualquer órgão público ou privado, sejam instituições profissionais ou acadêmicas, sobre assuntos relacionados à arbitragem.

f) manter convênios ou outras formas de acordo em direito admitidas, com entidades nacionais ou internacionais, que possuam objetivos e ou atividades similares ou complementares às elencadas nos incisos anteriores.

g) elaborar cláusula tipo de arbitragem, sem prejuízo de outra voluntariamente adotada pelas partes.

O investimento seria inicialmente do Governo do Estado do Ceará, com o parceiro do CIPP, o Porto de Roterdão, porém a CSP poderia participar do investimento, por ser o maior cliente da empresa, bem como qualquer pessoa física ou jurídica poderia contribuir para o investimento. Após a sua construção, a Câmara conseguiria manter o seu funcionamento através da cobrança de valores pagos pelos usuários das salas, e do espaço da Câmara como um todo. Além disso, poderia haver a captação de recursos através da realização de palestras e cursos.

## 4 CONCLUSÃO

O presente estudo buscou demonstrar a necessidade e a importância do desenvolvimento da Arbitragem Internacional com foco no Direito Marítimo no Brasil, em especial no Porto do Pecém, o qual possui uma localização estratégica em relação aos outros continentes, e que está em crescente expansão, tendo o seu potencial despertado o interesse do maior porto europeu, o Porto de Roterdão, o que culminou em uma parceria entre ambos.

O Brasil é um país em desenvolvimento e um país com inúmeras riquezas, as quais são necessárias em outros Estados. A exportação é um negócio extremamente vantajoso, escoam-se a produção, traz renda, e empregos para a nação. No CIPP há a única ZPE em funcionamento no Brasil, portanto, há espaço para diversas empresas se fixarem no espaço, aproveitarem dos benefícios fiscais, da proximidade ao Porto do Pecém, podendo ocorrer o escoamento direto do Porto para o pátio da empresa na ZPE.

Com a nova Transnordestina há um potencial ainda maior, de se obter mais produtos do Nordeste para a exportação, saindo do Porto do Pecém.

Contudo, com tanto desenvolvimento e movimentações, foi demonstrado que surgem problemas e conflitos no setor, como a *demurrage*, frequente problema enfrentado pelos atores do comércio marítimo, entre outros.

Sob essa ótica, foram demonstradas as vantagens da arbitragem internacional em relação à jurisdição, sendo já a forma mais utilizada pelos Estados e empresas no comércio internacional.

Considerando o estudo realizado sobre a arbitragem, com foco em seu âmbito internacional, através da leitura das obras de Arnaldo Wald, Emmanuel Gaillard e Irineu Strenger, os quais conceituam bem tal terminologia, pode-se observar as vantagens da arbitrabilidade face à jurisdição, haja vista ser um método de resolução de conflitos mais célere, eficiente, econômico e específico.

Traçou-se um breve paralelo entre o Porto do Pecém, com o seu potencial de se tornar um porto *hub*, e a sua relação comercial com os portos de Valência, na Espanha, de Roterdão, nos Países Baixos (o qual é o porto parceiro do Pecém), e da Filadélfia, nos Estados Unidos. Buscou-se demonstrar as relações internacionais do Porto do Pecém, com outros portos estratégicos e influentes no mundo, o que o possibilita de se transformar em um porto *hub* e ainda uma referência internacional em arbitragem internacional marítima. Em relação à

arbitragem marítima, tomou-se como base a LMAA, a mais respeitada e utilizada no mundo.

Conforme visto nos tópicos anteriores, a arbitragem, em especial com foco no direito marítimo é a melhor opção para as empresas e Estados solucionarem os conflitos no setor, sendo mais eficiente e custando menos às partes.

Verificou-se que há uma preferência internacional pelas empresas pela adoção de câmaras de arbitragens *ad hoc*, ao invés das institucionais, pois as partes prezam pela liberdade de escolha de todo o processo, em especial, em relação aos árbitros.

Por fim, foram analisados os problemas encontrados no Porto do Pecém e uma possível solução para o mesmo. Além disso, o foco especial do trabalho foi a criação de uma Câmara de Arbitragem Internacional com foco no Direito Marítimo no CIPP, transformando o Porto do Pecém em um grande *hub* portuário, marítimo e uma referência mundial em resolução de conflitos por meio da arbitragem internacional.

## REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Hildebrando. DO NASCIMENTO E SILVA, G.E. CASELLA, Paulo Borba. **Manual de Direito Internacional Público**. 20° edição. Sao Paulo, SP. SARAIVA, 2012. Disponível em: [http://197.249.65.74:8080/biblioteca/bitstream/123456789/772/1/Manual%20de%20Direito%20Internacional%20-%20Hildebrando%20Accioly%20\\_%20G.%20E.%20do%20.pdf](http://197.249.65.74:8080/biblioteca/bitstream/123456789/772/1/Manual%20de%20Direito%20Internacional%20-%20Hildebrando%20Accioly%20_%20G.%20E.%20do%20.pdf). Acesso em: 13 set. 2019.

ALEXANDROW, Ilja. **Internationale Schiedsgerichtsbarkeit in Deutschland und in den GUS-Staaten**. 2002. Disponível em: [https://www.alexandrow.biz/wp-content/uploads/2018/04/Ganze-Dissertation\\_s.pdf](https://www.alexandrow.biz/wp-content/uploads/2018/04/Ganze-Dissertation_s.pdf). Acesso em: 13 set. 2019.

ALVES, Diogo Henrique. **Investimentos, Arbitragem Internacional E O Brasil**. Disponível em: [https://2019.vlex.com/#/search/content\\_type:4/arbitragem+internacional/WW/vid/417277526](https://2019.vlex.com/#/search/content_type:4/arbitragem+internacional/WW/vid/417277526). Acesso em: 04 out. 2019.

ALVES, Isielly. **Direito Marítimo: Breve Contexto Histórico**. Disponível em: <https://isielly.jusbrasil.com.br/artigos/273801222/direito-maritimo-breve-contexto-historico>. Acesso em: 03 out. 2019.

AMBROSE, Clare. MAXWELL, Karen. LONDON MARITIME ARBITRATION. 3ª ed. INFORMA. 2009.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuário de desempenho do setor aquaviário. Estatístico 2018**. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/02/Anu%3%A1rio-2018-Layout-4-3.pdf>. Acesso em: 24 set. 2019.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Boletim Aquaviário 1º Trimestre/2018**. Disponível em: [http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Boletim-Informativo-1%C2%BAT2018\\_Vers%C3%A3o\\_Publica%C3%A7%C3%A3o.pdf](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Boletim-Informativo-1%C2%BAT2018_Vers%C3%A3o_Publica%C3%A7%C3%A3o.pdf). Acesso em: 24 set. 2019.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Boletim Aquaviário 1º Trimestre/2019**. Disponível em: [http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/08/Boletim-Aquavi%C3%A1rio-1%C2%B0\\_2019-02.pdf](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/08/Boletim-Aquavi%C3%A1rio-1%C2%B0_2019-02.pdf). Acesso em: 24 set. 2019.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Boletim Aquaviário 2º Trimestre/2018**. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Boletim-Informativo-2%C2%BAT2018-vfinal.pdf>. Acesso em: 24 set. 2019.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Boletim Aquaviário 3º**

**Trimestre/2018.** Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Boletim-Informativo-3%C2%BAT2018-vfinal.pdf>. Acesso em: 24 set. 2019.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Boletim Aquaviário 4º Trimestre/2018.** Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/07/Boletim-Informativo-4%C2%BAT2018-vfinal.pdf>. Acesso em: 24 set. 2019.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Observatório dos Transportes Aquaviários. Fortaleza.** Disponível em: <http://observatorioantaq.info/index.php/2016/06/05/fortaleza/>. Acesso em: 24 set. 2019.

Anuário de Arbitragem no Brasil 2017. COMITÊ TEMÁTICO DE ARBITRAGEM DO CENTRO DE ESTUDOS DAS SOCIEDADES DE ADVOGADOS – CESA.

ARAÚJO, Ernesto Medeiros Teixeira de. **A arbitragem em contratos da Administração Pública.** Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opiniao/a-arbitragem-em-contratos-da-administracao-publica>. Acesso em: 26 nov. 2019.

ARAUJO, Nadia. **Direito Internacional Privado: Teoria e Prática Brasileira.** 6ª edição. Revolução eBook. 2016. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=zMHCCwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT4&dq=direito+internacional+artigo&ots=1Hn95F6TpL&sig=0ZeoWV9QfICsa-u4shEIfaYv190#v=onepage&q=direito%20internacional%20artigo&f=false>. Acesso em: 13 set. 2019.

**Arbitragem Comercial e Internacional e Ordem Pública.** Rio de Janeiro/RJ. Renovar, 2005.

ARMSTRONG, Robert. BELL, Gordon. CRANE, Mark. **International Arbitration – Effective Options In Latin America & Beyond.** Disponível em: [https://2019.vlex.com/#/search/content\\_type:4/international+arbitration/WW/vid/682914081](https://2019.vlex.com/#/search/content_type:4/international+arbitration/WW/vid/682914081). Acesso em: 04 out. 2019.

ARRUDA, Gustavo Brasil de. **ARBITRAGEM E MEDIAÇÃO NOS CONFLITOS MARÍTIMOS E PORTUÁRIOS.** 2018.

BARBOSA, Rui. **Elogios Acadêmicos e Orações de Paraninfo.** Rio de Janeiro: Edição da Revista da Língua Portuguesa, 1924.

BARRETT, Jerome T. **A history of alternative dispute resolution: The story of a political, social, and cultural movement.** Jossey-Bass, 2004.

BARROCAS, Manuel Pereira. **Lei de Arbitragem Comentada.** ALMEDINA. 2013. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=Y208XiQwQnsC&pg=RA6-PA31&dq=arbitragem+internacional&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwiDzYCX2NXkAhV1I7kGHQXvCi8Q6AEIdDAJ#v=onepage&q=arbitragem%20internacional&f=false>. Acesso em: 13 set. 2019.

BATTIFOL, Henri. **Contracts et conventions, Répertoire dalloz du Droit International Privé,** *apud* Luiz Olavo Batista, **Dos Contratos Internacionais: Uma visão teórica e**

prática, 1994.

BEHARRY, Christina L. KURITZKY, Melinda E. **Going Green: Managing The Environment Through International Investment Arbitration.**

BISHOP, Doak. KEHOE, Edward G. The art of advocacy in international arbitration. JURIS. 2010. Disponível em:

<https://books.google.com.br/booksid=X0PSAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=arbitragem+internacional+ambiental&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwie2JW-2dXkAhWUI7kGHU0TALQ4FBD0AQhUMAc#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 13 set. 2019.

BIJOS, Leila. OLIVEIRA, João Rezende Almeida. BARBOSA, Leonardo Garcia. **Direito Do Comércio Internacional.** Disponível em:

<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/496982/000991336.pdf?sequence=1>. Acesso em: 07 out. 2019.

BRASIL. **Código Comercial Brasileiro.** Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. Disponível em: <http://www.cnj.jus.br/noticias/cnj/79579-justica-em-numeros-permite-gestao-estrategica-da-justica-ha-10-anos>. Acesso em: 24 set. 2019.

BRASIL. Decreto nº 1902, de 09 de maio de 1996. **Promulga a Convenção Interamericana Sobre Arbitragem Comercial Internacional**, de 30 de janeiro de 1975.

BRASIL. Decreto nº 8945, de 27 de dezembro de 2016.

BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990.

BRASIL. Decreto-Lei nº 857, de 1969.

BRASIL. Lei nº 8.617, de 04 de janeiro de 1993.

BRASIL. Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996. Lei de Arbitragem.

BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

BRASIL. Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015. Código De Processo Civil.

Buzaglo Dantas Advogados. Disponível em: <http://buzaglodantas.adv.br/2019/10/publicado-decreto-n-10-025-de-2019-sobre-arbitragem-nos-litigios-que-envolvem-administracao-publica-federal-ado-o/>. Acesso em: 26 nov. 2019.

CÂMARA, Alexandre Freitas. **Das Relações entre a Arbitragem in Revista De Arbitragem** nº 6, ano II, 2005.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **A atuação ao Tribunal Marítimo em caso de Poluição Ambiental: Responsabilidade Administrativa Marítima Ambiental.** Disponível em: [https://2019.vlex.com/#/search/content\\_type:4/direito+comercial+mar%C3%Adtimo/p3/WW/vid/756114153](https://2019.vlex.com/#/search/content_type:4/direito+comercial+mar%C3%Adtimo/p3/WW/vid/756114153). Acesso em: 04 out. 2019.

CARBONNEAU, Thomas E. **Carbonneau on International Arbitration: Collected Essays.** Juris. 2011. Disponível em: [international-arbitrations.com/carbonneau-on-international-](http://international-arbitrations.com/carbonneau-on-international-)



arbitration-collected-essays-2011/. Acesso em: 01 out. 2019.

CARMONA, Carlos Alberto. **Arbitragem e Processo** – Um Comentário à Lei nº 9.307/96. São Paulo: Ed. Atlas S.A., 2004, 2ª edição.

CAVALCANTI, Fabiano Robalinho. **Arbitragem**. 1º edição. 2014. Disponível em: [https://diretorio.fgv.br/sites/diretorio.fgv.br/files/u100/arbitragem\\_2014-2.pdf](https://diretorio.fgv.br/sites/diretorio.fgv.br/files/u100/arbitragem_2014-2.pdf). Acesso em: 13 set. 2019.

CEARÁPORTOS. **Parecer dos Auditores Independentes 2016**. Disponível em: <https://nuvem.cearaportos.ce.gov.br/pydio/public/auditoria>. Acesso em: 24 set. 2019.

Companhia Siderúrgica do Pecém. Disponível em: <https://www.cspecem.com/pt-br/>. Acesso em: 13 set. 2019.

Conselho Nacional de Justiça. **Justiça em números 2019**. Disponível em: [http://www.cnj.jus.br/images/SCS/justica\\_em\\_numeros20190919.pdf](http://www.cnj.jus.br/images/SCS/justica_em_numeros20190919.pdf). Acesso em: 24 set. 2019.

Conselho Nacional de Justiça. **Justiça em números 2019. Sumário Executivo**. Disponível em: <http://www.cnj.jus.br/files/conteudo/arquivo/2019/08/8ee6903750bb4361b5d0d1932ec6632e.pdf>. Acesso em: 24 set. 2019.

Convenção de Nova York. 1958. Disponível em: <http://www.newyorkconvention.org/11165/web/files/original/1/5/15466.pdf>. Acesso em: 07 out. 2019.

CRAIK, Neil. **The International Law of Environmental Impact Assessment**. CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS. 2008. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=ae5gq6GTIIUC&oi=fnd&pg=PR7&dq=international+arbitration+environment+law&ots=V7B2C82IRo&sig=gFV1NVq8Nq5DTnGL5HsduN-js4o#v=onepage&q=international%20arbitration%20environment%20law&f=false>. Acesso em: 13 set. 2019.

CRONSTEDT, Claes. THOMPSON, Robert C. **A Proposal For An International Arbitration Tribunal On Business And Human Rights**. Disponível em: <https://harvardilj.org/2016/07/a-proposal-for-an-international-arbitration-tribunal-on-business-and-human-rights/>. Acesso em: 13 set. 2019.

DAWOOD, Ahmed. Arbitration in Maritime Disputes. *Journal of Shipping and Ocean Engineering* 6.

DIVATIA, Shaishir. **International Investment Law Project**. 2017. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/331860540\\_Application\\_of\\_Pacta\\_Sunt\\_Servanda\\_in\\_International\\_Investment\\_Law](https://www.researchgate.net/publication/331860540_Application_of_Pacta_Sunt_Servanda_in_International_Investment_Law). Acesso em: 17 out. 2019.

DWORNIG, Jan. **Schiedsverfahren Deutschland/Niederlande: Deutsch-Niederländische Handelskammer**. Disponível em: <https://schiedsgericht.expert/private-schiedsgerichte/deutsch-niederlaendischen-handelskammer/>. Acesso em: 07 out. 2019.

Erika Dixon. **When Sovereign Nations are Forced to Arbitrate: Spain and France and the Prestige Oil Spill**, 6 Y.B. Arb. & Mediation 316 (2014). Disponível em: <https://elibrary.law.psu.edu/arbitrationlawreview/vol6/iss1/16/>. Acesso em: 13 set. 2019.

FELSBERG, Thomas. MORITZ, Christian. **Internationale Schiedsgerichtsbarkeit in Brasilien**. 2008. Disponível em: [https://anwalt-brasilien.com/wp-content/uploads/2016/10/4\\_Internationale\\_Schiedsgerichtsbarkeit\\_Brasilien.pdf](https://anwalt-brasilien.com/wp-content/uploads/2016/10/4_Internationale_Schiedsgerichtsbarkeit_Brasilien.pdf). Acesso em: 13 set. 2019.

FILHO, Mattos. Publicado decreto que regula a arbitragem que envolvam a administração pública federal nos setores portuário e de transportes. Disponível em: <https://www.mattosfilho.com.br/pages/detalhes-noticia/nID/4073/noticia/publicado-decreto-que-regula-a-arbitragem-que-envolvam-a-administracao-publica-federal-nos-setores-portuario-e-de-transportes>. Acesso em: 26 nov. 2019.

FISCHER, Karl Martin. **Niederlande Verabschiedet Neues Schiedsverfahrensrecht**. Disponível em: <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Recht-Zoll/Wirtschafts-und-steuerrecht/suche,t=niederlande-verabschiedet-neues-schiedsverfahrensrecht,did=1041412.html>. Acesso em: 07 out. 2019.

FOUCHARD. GAILLARD. GOLDMAN. **International Commercial Arbitration**. KLUWER LAW INTERNATIONAL.

GAILLARD, Emmanuel. **Legal Theory of International Arbitration**. 2010. MARTINUS NIJHOFF PUBLISHERS. Disponível em: <https://brill.com/view/title/18822>. Acesso em: 13 set. 2019.

HANNES RÖSLER. **Hardship In German Codified Private Law – In Comparative Perspective To English, French And International Contract Law**. 2007. 15 European Review Of Private Law. Issue 4. Disponível em: <http://www.kluwerlawonline.com/abstract.php?area=Journals&id=ERPL2007028#>. Acesso em: 13 set. 2019.

HOLANDA, Flávia. SALLA, Ricardo Medina. **A Nova Lei Da Arbitragem Brasileira**. IOB. SAGE. 2015.

IMO (International Maritime Organization). **Overview**. Disponível em: <https://business.un.org/en/entities/13>. Acesso em: 03 out. 2019.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. **ICC Rules of Arbitration**. Disponível em: [https://iccwbo.org/dispute-resolution-services/arbitration/rules-of-arbitration/#article\\_30new](https://iccwbo.org/dispute-resolution-services/arbitration/rules-of-arbitration/#article_30new). Acesso em: 17 out. 2019.

KENTON, Maurice. HIRST, Peter. **Advantages of International Commercial Arbitration**. Disponível em: [https://2019.vlex.com/#/search/content\\_type:4/international+arbitration/WW/vid/579394958](https://2019.vlex.com/#/search/content_type:4/international+arbitration/WW/vid/579394958). Acesso em: 04 out. 2019.

KERNKAMP, Hein. **Schiedsverfahren in den Niederlanden**. Disponível em: <http://www.kernkamp.nl/de/dienstleistung/gesellschaftsrecht/anwalt-schiedsverfahren-niederlande/>. Acesso em: 07 out. 2019.

KROPHOLLER, Jan. **Internationales Privatrecht**. 6. Auflage. MOHR SIEBECK. 2006. Disponível em: [https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=\\_UtgV\\_LGQSAC&oi=fnd&pg=PR29&dq=related:I6RxhnlkqwUwJ:scholar.google.com/&ots=1gIK5hexPM&sig=WGqR1EaXKXskkqBm34vQFeEftis#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=_UtgV_LGQSAC&oi=fnd&pg=PR29&dq=related:I6RxhnlkqwUwJ:scholar.google.com/&ots=1gIK5hexPM&sig=WGqR1EaXKXskkqBm34vQFeEftis#v=onepage&q&f=false). Acesso em: 13 set. 2019.

MANGE, Flavia Foz. DAMIANI, Gerson. KULESZA, Gustavo. Homologação de Sentença Arbitral Estrangeira. Comitê Brasileiro de Arbitragem. Disponível em: [http://cbar.org.br/PDF/Homologacao\\_de\\_Sentenca\\_Arbitral\\_Estrangeira.pdf](http://cbar.org.br/PDF/Homologacao_de_Sentenca_Arbitral_Estrangeira.pdf). Acesso em: 21 nov. 2019.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de Direito Internacional Público**. REVISTA DOS TRIBUNAIS. 5ª edição. São Paulo/SP. 2011. Disponível em: [https://www.academia.edu/36864062/Mazzuoli\\_curso\\_de\\_direito\\_internacional\\_publico](https://www.academia.edu/36864062/Mazzuoli_curso_de_direito_internacional_publico). Acesso em: 13 set. 2019.

MCINTYRE, Owen. **Environmental Protection of International Watercourses under International Law**. 2007. Disponível em: <https://content.taylorfrancis.com/books/download?dac=C2015-0-89857-0&isbn=9781317142218&format=googlePreviewPdf>. Acesso em: 13 set. 2019.

MCMANUS, Michael. SILVERSTEIN, Brianna. **Brief History of Alternative Dispute Resolution in the United States**. 2011. Disponível em: <https://www.cadmusjournal.org/article/issue-3/brief-history-alternative-dispute-resolution-united-states>. Acesso em: 04 out. 2019.

MÜLLER, Ursula. **Internationale Schiedsgerichtsbarkeit und Mediation**. Disponível em: [https://www.aschaffenburg.ihk.de/international/Internationales\\_Vertragsrecht/Internationale\\_Schiedsgerichtsbarkeit\\_und\\_Mediation/2510692](https://www.aschaffenburg.ihk.de/international/Internationales_Vertragsrecht/Internationale_Schiedsgerichtsbarkeit_und_Mediation/2510692). Acesso em: 07 out. 2019.

NOVO, Benigno Núñez. O DIREITO INTERNACIONAL MARÍTIMO. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/62803/o-direito-internacional-maritimo>. Acesso em: 21 nov. 2019.

OLIVEIRA, Bárbara da Costa Pinto. SILVA, Roberto Luiz. **Manual de Direito Processual Internacional**. SARAIVA. 2012. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=ICtrDwAAQBAJ&pg=PT129&dq=arbitragem+internacional&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwix773P2NXkAhWnGbkGHUF7B7Q4ChDoAQgzMAE#v=onepage&q=arbitragem%20internacional&f=false>. Acesso em: 13 set. 2019.

OLIVEIRA, Leonardo Ohlrogge. As Regras de Rotterdam. 2012. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/22241/as-regras-de-rotterdam>. Acesso em: 13 set. 2019.

PARK, William W. **Arbitration of International Business Disputes**. Oxford. Second Edition. 2012. Disponível em: [international-arbitrations.com/arbitration-of-international-business-disputes-2012/](http://international-arbitrations.com/arbitration-of-international-business-disputes-2012/). Acesso em: 01 out. 2019.

PARRISH, Austen L. **Trail Smelter Déjà Vu: Extraterritoriality, International Environmental Law, and the Search for Solutions to Canadian-US. Transboundary Water Pollution Disputes**. 2005. Disponível em: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/bulr85&div=20&id=&page=>. Acesso em: 13 set. 2019.

PIERRE, Mayer. **Mandatory Rules of Law In International Arbitration, Arbitration International**. Volume 2. Issue 4. 1986. Disponível em: <https://academic.oup.com/arbitration/article/2/4/274/205379>. Acesso em: 13 set. 2019.

PIMENTA, Carmen Sarmiento. MARTINS, Eliane Octaviano. **Paradiplomacia e energias marinhas renováveis na perspectiva de um diálogo entre as cidades**. 2016. Disponível em: <https://periodicos.franca.unesp.br/index.php/estudosjuridicosunesp/article/view/2098>. Acesso em: 13 set. 2019.

Plano Mestre Terminal do Porto do Pecém. Disponível em: [https://www.infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento\\_portuario/planos\\_mestres/versao\\_completa/pm36.pdf](https://www.infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_completa/pm36.pdf). Acesso em: 19 nov. 2019.

POUDRET, Jean-François. BESSON, Sébastien. **Comparative Law of International Arbitration**. Second Edition. 1999.

PORT OF ROTTERDAM. Disponível em: <https://www.portofrotterdam.com/en>. Acesso em: 19 nov. 2019.

Portogente. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/74883-teu-twenty-foot-equivalent-unit>. Acesso em: 19 nov. 2019.

RAUSCHER, Thomas. **Internationales Privatrecht**. 3 Auflage. C.F. MÜLLER. Disponível em: [https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=gqmjjd4AC7oC&oi=fnd&pg=PR5&dq=related:I6RxhknwqUwJ:scholar.google.com/&ots=\\_BJmoF1--0&sig=zLoO5lKz32RIQhNfgxs8440FWYA#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=gqmjjd4AC7oC&oi=fnd&pg=PR5&dq=related:I6RxhknwqUwJ:scholar.google.com/&ots=_BJmoF1--0&sig=zLoO5lKz32RIQhNfgxs8440FWYA#v=onepage&q&f=false). Acesso em: 13 set. 2019.

REDDIE, James. **An Historical View Of The Law Of Maritime Commerce**. SCHOLAR SELECT. 1841.

REDFERN, Alan. HUNTER, Martin. **Law and Practice of International Commercial Arbitration**. 2004. LONDON SWEET & MAXWELL. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=9mBqDaSB-ZwC&oi=fnd&pg=PR5&dq=international+arbitration+environment+law&ots=lCke8df30i&sig=FRLVpDqX3kljubSEwZZA4FxQWxE#v=onepage&q=international%20arbitration%20environment%20law&f=false>. Acesso em: 13 set. 2019.

REST, Alfred. **Enhanced Implementation of International Environmental Treaties by Judiciary**. 2004. Disponível em: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/macqjice1&div=5&id=&page=>. Acesso em: 13 set. 2019.

ROCHA, Maria Elizabeth Guimarães Teixeira. VELLOSO, Ana Flavia. CICCIO, Filho, Alceu José; **Direito Internacional na Constituição: estudos em homenagem a Francisco Rezek**. São Paulo/SP. SARAIVA, 2014. Disponível em: [https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=n9JiDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT3&dq=direito+internacional+artigo&ots=HP7J6aNWyo&sig=eMA\\_biloy7q9ju\\_OQ-DddyT4rGg#v=onepage&q=direito%20internacional%20artigo&f=false](https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=n9JiDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT3&dq=direito+internacional+artigo&ots=HP7J6aNWyo&sig=eMA_biloy7q9ju_OQ-DddyT4rGg#v=onepage&q=direito%20internacional%20artigo&f=false). Acesso em: 13 set. 2019.

SÁNCHEZ, Hernando Sánchez. **Código de Derecho Internacional Ambiental**. 2008.

Disponível em:  
<https://books.google.com.br/books?id=p367g3AjB9IC&pg=PA89&dq=arbitragem+internacional+ambiental&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwik0b6c2dXkAhVEGbkGHaoeBk4ChDoAQhXMAy#v=onepage&q=arbitragem%20internacional%20ambiental&f=false>. Acesso em: 13 set. 2019.

SANDS, Philippe. PEEL, Jacqueline. **Principles of International Environmental Law**. CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS. Disponível em:  
 <<https://www.cambridge.org/br/academic/subjects/law/environmental-law/principles-international-environmental-law-4th-edition?format=PB&isbn=9781108431125>>. Acesso em: 13/09/2019.

SANTANA, Ana Carolina Squadri Santanna. **Sobre a Participação do Estado na Arbitragem Comercial Internacional**: Arbitrabilidade Subjetiva E Objetiva. Disponível em:  
[https://2019.vlex.com/#/search/content\\_type:4/arbitragem+internacional/WW/vid/773388825](https://2019.vlex.com/#/search/content_type:4/arbitragem+internacional/WW/vid/773388825). Acesso em: 04 out. 2019.

**Schiedsverfahrens-Neuregelungsgesetz**.1997, BGBI. I, p. 3224.

SPRINGER, a.l. **International Law of Pollution: protecting the global environment in a world of sovereign states**. United States: N. p., 1983. Disponível em:  
<https://www.osti.gov/biblio/6983921>. Acesso em: 13 set. 2019.

STÖBER, Michael. **Direito Estrangeiro e Comparado – Generalidades**. Revista de Processo. 2015. Disponível em:  
[http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao\\_e\\_divulgacao/doc\\_biblioteca/bibli\\_servicos\\_produtos/bibli\\_boletim/bibli\\_bol\\_2006/Rpro\\_n.244.14.PDF](http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/bibli_boletim/bibli_bol_2006/Rpro_n.244.14.PDF). Acesso em: 07 out. 2019.

STRENGER, Irineu. **Direito Internacional Privado**. 2. ed. São Paulo: RT, 1991.

TRINDADE, Antonio Augusto Cançado. **Os Tribunais Internacionais e a Realização da Justiça**. RENOVAR.

**Uncitral Model Law On International Commercial Arbitration**. United Nations. 1994.

UNCTAD. Review of Maritime Transport. 2019. Disponível em:  
[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf). Acesso em: 13 set. 2019.

UNITED NATIONS. Oceans & Law of the Sea. Disponível em:  
[https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_20years/Montego%20Bay.htm](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_20years/Montego%20Bay.htm). Acesso em: 21 nov. 2019.

VARELLA, Marcelo D. **Direito Internacional Público**. 7ª edição. São Paulo/SP. SARAIVA. 2018. Disponível em:  
<https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=YdViDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT3&dq=direito+internacional+artigo&ots=C0LyZ7YLPi&sig=1AiqMYIS0HlrZZXhVQG9Ec079dk#v=onepage&q=direito%20internacional%20artigo&f=false>. Acesso em: 13 set. 2019.

VELOSO, Luciano de Gusmao. COSTA, Julia Rotstein Smith da Silva. MOREIRA, Tathiany Rodrigues. **Overview of the LNG world market**; Panorama mundial do mercado de GNL.

Brazil: N. p., 2008. Disponível em: <https://www.osti.gov/etdeweb/biblio/21195867>. Acesso em: 13 set. 2019.

VON SKERST, Felicie. **Internationale Schiedsgerichtsbarkeit Und Mediation**. Disponível em: [https://www.rhein-neckar.ihk24.de/international/export-import/ausfuhr-eu/vertragsbestimmungen-export/Internationale\\_Schiedsgerichtsbarkeit\\_und\\_Mediation/950862](https://www.rhein-neckar.ihk24.de/international/export-import/ausfuhr-eu/vertragsbestimmungen-export/Internationale_Schiedsgerichtsbarkeit_und_Mediation/950862). Acesso em: 07 out. 2019.

WAEDELDE, T., & KOLO, A. (2001). **Environmental Regulation, Investment Protection and 'Regulatory Taking' in International Law**. *International and Comparative Law Quarterly*. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/international-and-comparative-law-quarterly/article/environmental-regulation-investment-protection-and-regulatory-taking-in-international-law/D02A2C1293196ACB6F4FE764E81A5C62>. Acesso em: 13 set. 2019.

WAEDELDE, Thomas W. **International Energy Investment**. 1996. Disponível em: <https://heionline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/energy17&div=14&id=&page=>. Acesso em: 13 set. 2019.

WALD, Arnold; LEMES, Selma Ferreira (Coord.). **Arbitragem comercial internacional—A Convenção de Nova Iorque e o Direito Brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2011.

ZERK, Jennifer A. **Multinational and Corporate Social Responsibility**. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=tEDj3IM9ehEC&oi=fnd&pg=PA311&dq=international+arbitration+environment+law&ots=98JTEzLG4B&sig=zQ5OhznbtVmpgf4VRIVKsDHOMy#w=onepage&q=international%20arbitration%20environment%20law&f=false>. Acesso em: 13 set. 2019.

ZOGAHIB, Miguel Jorge Elias. **Fundação de Estudos do Mar. Programa de Ensino Profissional Marítimo**. FEMAR. Rio de Janeiro. 2008. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/COMAR.pdf>. Acesso em: 03 out. 2019.

Zona de Processamento de Exportação do Ceará. Disponível em: <https://www.zpeceara.ce.gov.br/>. Acesso em: 13 set. 2019.

**APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA APLICADA AO DR. RAUL NERIS VIANA – COORDENADOR COMERCIAL E DE PLANEJAMENTO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PORTO DO PECÉM**

Weidda Thum – Bom dia, dr. Raul! Como vai? O senhor poderia descrever a sua função no CIPP?

Dr. Raul Neris – Bom dia, Weidda. Tudo bem. O meu cargo oficial está mudando e com o advento da parceria, eu serei Gerente de Negócios Portuários, eu faço o gerenciamento das atividades portuárias, como prospecção de novos clientes, manutenção dos atuais, busca por incrementar a movimentação, fechamento de contratos, negociações de preço, atualização da tabela de preços do terminal, participação de eventos e feiras, negociações com a ANTAQ a respeito da tabela de preços, negociação das tabelas com os operadores, os quais só podem cobrar o que determinamos como máximo, tudo o que for relacionado a vender serviços no terminal é relacionado ao meu departamento.

Weidda Thum – Qual seria a maior linha que conecta o Porto do Pecém aos Estados Unidos?

Dr. Raul Neris – A nossa linha mais antiga regular é da Hamburg-Süd, a linha Tango, a qual conecta semanalmente o Pecém aos Estados Unidos.

Weidda Thum – Qual o maior Porto dos Estados Unidos que tem conexão com o Porto do Pecém?

Dr. Raul Neris – Creio que seja o Porto de Los Angeles o maior dos Estados Unidos, por causa da movimentação de contêineres, mas temos uma rota que passa pela

Filadélfia, na costa leste dos Estados Unidos. Quanto ao tamanho, é que nem no Brasil, por exemplo, tende-se a se falar em Santos, na questão de movimentação, mas na verdade é Itaquí, o qual possui um terminal privado da empresa Vale, o terminal de Ponta da Madeira, e só este terminal movimenta cento e tantos milhões de toneladas por ano, só pela Vale, então não entra na estatística para ser considerado o maior porto brasileiro. Por isso, Santos é o maior porto, não só do Brasil, mas também de toda a América Latina, em movimentação de toneladas.

Todo mês enviamos relatórios para a ANTAQ sobre as movimentações do Porto, detalhando o que foi movimentado, o tipo de carga, de qual segmento (granel sólido, granel líquido, contêiner, carga geral, etc.), tudo isto temos aqui no Porto, o que é uma vantagem do Porto, porque não é específico de um tipo de carga, como é o porto de Itaquí, por exemplo, o qual é basicamente graneleiro. O que sustenta Itaquí são os granéis sólidos e líquidos. Eles têm muita movimentação de granel sólido, como o minério de ferro, principalmente da Vale, fertilizante, soja, milho. Além de muito granel líquido, pois eles possuem um terminal de tancagem, que é o que estamos tentando atrair para o Complexo do Porto do Pecém agora, na área industrial.

Weidda Thum – Como está o andamento do projeto de tancagem no Porto do Pecém?

Dr. Raul Neris – Há bastante tempo que há este projeto, já tendo ocorrido uma chamada pública e o vencedor já ter sido anunciado, a empresa holandesa Vopak, a líder no segmento de granéis líquidos e tancagem também. Aqui temos granéis líquidos, sólidos, a carga geral, que consiste na bombina de aço, na pá eólica, granito em blocos, que não vai dentro do contêiner, tudo que for de forma volumosa e heterogênea, não homogênea, ou seja, de diferentes tamanhos e que não cabe no contêiner, isso é basicamente a carga geral.

Weidda Thum – Quais são os tipos de contêineres existentes?

O contêiner tem vários tipos de equipamento, o dry, standard, padrão, de 20 e de 40. Eles são iguais no mundo inteiro. São 6 metros, o de 20 por exemplo e 12 metros o de 40, o dobro do tamanho. Então tudo que ultrapassa esses dois padrões, o de 20 e de 40. Tem o contêiner open top, que temos muitas cargas de pneus para as máquinas mineradoras da Vale, em Carajás, no Maranhão, para as minas da Vale. Pneus enormes e caríssimos, que se



desgastam muito rapidamente, então tem sempre mais chegando. O contêiner Tank, que como o nome diz, é para armazenar líquidos, temos o transporte de gases, de inflamáveis, de diversos tipos de líquidos, como óleo, substância para indústria farmacêutica, de agrotóxicos, esse tipo de produto que precisa ser transportado nesse tipo de contêiner. E nós temos uma área dedicada a este tipo de contêiner, de carga perigosa, carga IMO (*International Maritime Organization*). Portanto, há toda uma fiscalização do IBAMA, não podemos armazenar essa carga em qualquer área do terminal, há uma área específica, a qual fica no final do nosso pátio, por razões óbvias, pois são químicos, ácidos, inflamáveis. Então, se houver algum tipo de problema, tem que estar bem distante das outras cargas. Há duas grandes fábricas de pás eólicas no Ceará, a Wobben Windpower e a Aeris Energy, e nesse ano aumentaremos muito a movimentação das pás eólicas.

Weidda Thum – Em que fase estão as expansões do Porto do Pecém?

Dr. Raul Neris - O Porto está tendo a sua segunda expansão finalizada, com a construção da segunda ponte de acesso, a construção de novos píeres aqui no TMUT (Terminal de Múltiplo Uso). Na primeira expansão foi feita a extensão do quebra-mar e construído o TMUT, que é um prolongamento de mais de 1600 metros, de píer contínuo, o qual com a conclusão da obra terá a capacidade para até nove navios atracarem ao mesmo tempo, com a conclusão da obra do berço 9, a qual está praticamente acabada, após seis anos de trabalho. Além disso, uma nova ponte foi construída, para facilitar a entrada e saída de caminhões, aumentando a produtividade. Por exemplo, às vezes a ponte tem que ser suspensa para a passagem das pás eólicas, então passamos estas em comboio, três pás eólicas de uma só vez, para não prejudicar muito o tráfego da ponte, que é muito intenso. Passam cerca de três mil caminhões por dia nesta ponte., por causa das operações existentes, como a descarga de minério de ferro, descarga de carvão. Após recolher a carga, os caminhões a levam para os clientes, como por exemplo, a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) e as termelétricas a carvão do Ceará. Outrossim, uma nova esteira transportadora foi construída, a qual vai para a CSP com carvão e com minério de ferro, e tem uma que leva o carvão diretamente para as termelétricas, indo direto para o pátio do cliente.

A CSP recebe a matéria-prima, a qual atraca no Porto do Pecém, e após fabricar as placas de aço, estas são exportadas através do Porto do Pecém. A CSP demorou seis anos para ficar pronta, e com a sua primeira movimentação de placas de aço, as movimentações dobraram de 7 para 14 milhões de toneladas. E há um planejamento para a expansão da CSP,

o que causaria um novo *boom* como esse, aumentando também as movimentações do Porto do Pecém. Hoje eles têm a estrutura para produzir e exportar 3 milhões de toneladas de placas de aço por ano, e com a expansão eles dobrariam esse número, produzindo e exportando 6 milhões de toneladas. E para produzir esse seis milhões, eles necessitariam de muito mais matéria-prima. Para produzir 3 milhões hoje, por exemplo, eles importam cerca de 9 milhões de toneladas em matéria-prima.

Antes da parceria com o Porto de Roterdão, a Zona de Processamento de Exportação do Ceará (ZPE) era independente do Porto do Pecém.

Em 2015, a antiga Ceará Portos cuidava do Porto do Pecém, e a ZPE era totalmente independente, até que foi contratada a assessoria com Roterdão para buscar possibilidade de crescimento do Porto, e estes além de entregarem os resultados do serviço, lançaram uma proposta de parceria entre os Portos, a qual foi levada para o Governador do Ceará, o qual a acolheu. Após dois anos de negociações foi firmada a parceria. O Porto de Roterdão ficou interessado na enorme possibilidade do Porto do Pecém de desenvolver a sua área industrial, e essa virou a nova missão do Complexo Industrial e Portuário do Porto do Pecém, captar indústrias, clientes para se instalarem na área industrial do CIPP. Atualmente pretende-se arrendar terrenos, fazer a expansão da ZPE, pois a área atual desta está praticamente totalmente ocupada pela CSP.

O Porto de Roterdão também apresentou as dificuldades encontradas pelos investidores estrangeiros no Porto do Pecém, em especial a burocracia, pois antes, era necessário contatar diferentes órgãos, como a ADECE, o IBAMA, com a ZPE, entre outros, para conseguir investir no local, o que afastava os investidores. Portanto, o Porto de Roterdão relatou que seria necessário que os investidores estrangeiros negociassem com um ente único. Claro que os órgãos continuarão com suas responsabilidades e competências, sendo que precisa ser filtrado em um ente só, o qual está sendo o CIPP, o qual promove as conexões com todos os entes, como a SEFAZ, ADECE, SEMACE, e os demais órgãos estaduais, para facilitar o investimento e diminuir a burocracia.

Atualmente a meta é de no mínimo 80% do faturamento ser exportação para que seja legítimo a empresa estar na área da ZPE, mas existe um lobby no Congresso para tentar diminuir essa meta ou até zerar, pois caso as empresas não atinjam esse patamar, pagarão os impostos de qualquer forma, então elas prefeririam não ter esta meta, mesmo que paguem os

impostos necessários.

A ZPE do Ceará é a única em funcionamento do Brasil, haja vista ser um custo altíssimo de manutenção, e por causa da CSP, e seu grande volume de exportação, se torna possível o funcionamento da ZPE no Ceará. Eu, particularmente, não vejo isso como vantagem, mas sim como um ponto negativo para o Brasil. Na China, por exemplo, há diversas ZPEs.

O Porto de Roterdão já foi o maior do mundo, e é o maior da Europa. Com a parceria, hoje é 70% do Governo do Estado do Ceará e 30% do Porto de Roterdão.

Já houve uma linha direta do Porto do Pecém para a Ásia no início de 2018, a linha AC5, chegava em Cingapura em 28 dias, o que era muito rápido. Hoje para chegar em Singapura leva 60 dias. Apenas ficou em funcionamento por cinco semanas, por razões do armador, da companhia marítima, e explicaram que pretendiam retornar a linha em 2020 ou 2021. O CIPP está em negociações para retomar a linha Pecém – Ásia, não só com Cingapura, mas em outros portos, e com outros armadores. O primeiro navio chegou com 600 movimentos, 600 contêineres subindo e descendo, na quinta semana esse número passou para 2.000 contêineres, e isso seria a perspectiva para transformar o Porto do Pecém em um Porto concentrador, um *hub Port*. Muitos desses 2.000 contêineres ficavam no TMUT, vinha um navio menor e levava muitos deles para Manaus, cerca de 1.500, havia o transbordo.

Porto de Valência é um dos grandes portos da Espanha, e estamos exportando, do Porto do Pecém para o porto espanhol muitas frutas brasileiras, através da companhia Mediterranean Shipping Company S/A (MSC). O Porto de Valência é o porto de *hub* da empresa, então eles gerenciam o terminal de Valência, e é interesse deles levar a carga brasileira para a Espanha. De lá, eles fazem a conexão para outros portos, inclusive para o Oriente Médio

Porto de Sohar é também um porto parceiro de Roterdão, sendo nosso parceiro também.

O Brasil está tendo uma oportunidade grande para exportar as suas frutas para a China, com a abertura do mercado chinês, teremos muito provavelmente, uma grande quantidade de melão sendo exportada, porque é uma das poucas frutas que aguenta a viagem

até o destino.

Weidda Thum - Qual será a importância da nova Transnordestina para o Porto do Pecém?

Dr. Raul Neris - Fundamental, estamos esperando muito por ela. Há obra transnordestina e a empresa, que na verdade é a FTL, que é o trilho que temos atualmente, e esse conecta três cidades, São Luís/MA, Teresina/PI e Pecém/CE, inclusive tem muita bobina que é descarregada aqui e é mandado para o Piauí no trem. A transnordestina, a obra, que deve ficar pronta em breve, deve conectar o interior do Piauí aos Portos de Suape e Pecém. Para o Pecém será muito importante para nos conectar com o interior do Piauí, propiciando muita carga de Granel, e no futuro conectar com algumas ferrovias, para tentarmos ser uma opção logística de cargas advindas do Centro-Oeste, por exemplo, já pensando no longo prazo, em 2023 para frente.

Weidda Thum - Quais os principais problemas que surgem com as movimentações das mercadorias?

Dr. Raul Neris - As inspeções, que não seriam um problema no sentido literal, mas impacta, pois é um gargalo para o cliente, pois vai ter um custo e a demora do processo. Quando um órgão anuente, seja qual for, a Receita Federal, o Ministério da Agropecuária, o qual não pode fiscalizar todas as cargas, por exemplo, ele fiscaliza todas as que ele tem legitimidade, como a ANVISA, que fiscaliza frutas, alimentos, produtos farmacêuticos. O cliente pode perder dois, três, quatro dias em uma fiscalização, demandando dinheiro, pois o cliente pagará pelo custo, sendo um desafio. Em relação à infraestrutura o Porto está pronto para receber e movimentar até 28 milhões de toneladas, hoje fazemos 17 milhões, com perspectiva para 18 milhões até o final do ano. A cabotagem deu um *boom* enorme, o Governo Federal está dando muito estímulo inclusive para regulamentar a cabotagem. Nos últimos dez anos houve um crescimento exponencial do Porto do Pecém, cerca de 20% ao ano. Até 2030 pretendemos movimentar 50 milhões de toneladas, se atingirmos esse patamar, nas perspectivas de hoje, seríamos o segundo ou o terceiro maior porto do Brasil. Somos o 7º maior porto brasileiro em apenas 17 anos do surgimento do Porto do Pecém.

*Demurrage* é o pagamento de multa que se passou a mais com o navio ou com o contêiner. Em média é US\$ 120,00 (cento e vinte dólares) por contêiner e por dia. No navio

de granel ou de carga geral se faz o afretamento do navio por diversos critérios, como por tempo de viagem, por viagem, a casco nu, diversos tipos. De um navio chega a ser US\$ 20.000,00 (vinte mil dólares) por dia a mais do contrato. Por isso há uma preocupação com as filas para atracar no Porto.

Weidda Thum - Como e por quem esses problemas seriam solucionados?

Dr. Raul Neris - Infelizmente, com as fiscalizações não têm muito o que se fazer, o que poderíamos fazer, a meu ver, seria uma melhoria tecnológica para que a gente forneça à autoridade competente uma maior celeridade, ter como fazer uma vistoria por amostragem, por exemplo, sem ter que abrir toda a carga, ter um sistema bom o suficiente de raio-X. Em Roterdão, por exemplo, eles não abrem todas as cargas, até porque são inúmeras, mas porque eles têm um sistema muito eficiente, com uma análise de risco, analisando a origem da carga, do exportador, a frequência da carga no porto, o tipo de carga, etc. Lá passam milhões de contêineres sem essa burocracia, pois há essa fiscalização prévia virtualizada. Como a nossa movimentação é muito menor do que a de Roterdão, tende-se a querer fazer a fiscalização física, pois acredita-se que não há um grande impacto, mas há sim para as empresas. Já houveram casos de a mercadoria estar pronta para o embarque, pelo porto do Pecém ser *offshore*, e a Alfândega pedir para voltar, podendo a carga perder o seu embarque. A melhor solução para os problemas é antecipá-los, se analisando os planos dos clientes para movimentação, se será necessário realizar expansões, se esse investimento terá um bom retorno, e antecipar reformas e expansões.

Teoricamente a Receita Federal seria responsável pelo fornecimento de equipamentos, mas diversas vezes o Porto empresta computadores e outros equipamentos. O scanner é obrigação do próprio Porto possuir, tendo sido arcado pelo Governo do Estado. Hoje, 100% das mercadorias devem ser passadas pelo scanner, tendo um custo para os clientes.

Weidda Thum - Qual o meio de resolução de conflitos mais utilizado no setor?

Dr. Raul Neris - As grandes empresas sempre tendem a utilizar a arbitragem, mas pequenas empresas ou até grandes locais, que não sejam de *shipping*, utilizam a justiça local. O Porto do Pecém já teve que acionar alguns clientes por descumprimento de contrato, e essas ações foram feitas pela justiça.

Weidda Thum - O Poder Judiciário tem sido capaz de atender satisfatoriamente as demandas advindas do setor?

Dr. Raul Neris - Em parte, nosso sistema judiciário é muito demorado, moroso. Não vejo como falha do juiz, mas sim do sistema, que tem muitos processos para poucos juízes, bem como a máquina não tem como absorver mais servidores.

Weidda Thum - Já houve acidentes no Porto do Pecém?

Dr. Raul Neris - Não, pelo contrário, já salvamos pessoas. Tiveram uns pescadores que se perderam no mar, e nós ajudamos no resgate. Teve um navio da Alianz que teve um tripulante que passou mal, e tiveram que atracar aqui para ele ser socorrido.

Weidda Thum, - Qual seria a importância da criação de um Tribuna de Arbitragem para resolver os conflitos de Direito Marítimo, para o Porto do Pecém?

Dr. Raul Neris - Acho muito importante, seria pioneiro inclusive. E seria um estímulo para fazer novos negócios, com uma segurança técnica para as partes, sabendo que os juízes arbitrais são *experts* na área e seria algo célere e muito positivo.

- Muito obrigada pelo seu tempo, dr. Raul! Bom dia!

- Obrigada, Weidda, bom dia!



Porto do Pecém.



Em  
bar  
caç  
ão  
da  
Cos  
co  
Shi  
ppi  
ng  
atra  
cad  
a  
no  
Por

to do Pecém.



Contêineres no TMUT do Porto do Pecém. Bobinas no Porto do Pecém.



oto  
co  
m o  
nav  
io  
Mo  
nte  
Sar  
mie  
nto.



MUT – Porto do Pecém.

