

Organização

Vanessa Ribeiro Mateus

Nelson Missias de Moraes

Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira

Marcela Carvalho Bocayuva

Direito Marítimo e o Direito Portuário Brasileiro

2026

11

A VALIDADE DA COBRANÇA DA GUARDA TRANSITÓRIA: UMA ANÁLISE JURÍDICA DA CONTROVÉRSIA

Frederico dos Santos Messias

Sumário: 11.1. Introdução. 11.2. Natureza da Relação Empresarial. 11.3. Conceito de Guarda Transitória. 11.4. Distinção de Outras Tarifas Portuárias. 11.5. O Superior Tribunal de Justiça e o SSE (THC2). 11.6. A posição da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, sobre a Guarda Provisória. 11.7. A responsabilidade do terminal como depositário e o direito de retenção dela decorrente. A transparência da cobrança. Conclusão. Referências Bibliográficas

11.1. INTRODUÇÃO

A discussão acerca da validade da cobrança do serviço denominado Guarda Transitória¹, no regime da importação, suscita uma série de questões jurídicas relevantes, notadamente quanto à distinção entre diferentes tarifas aplicáveis no setor portuário e a legitimidade da imposição desses encargos pelos terminais portuários.

A controvérsia a ser abordada neste artigo reside na análise sobre a validade da cobrança da Guarda Transitória para contêineres que permanecem na área do terminal portuário (molhado), mas que possuem como destino o terminal retroportuário (seco), no regime da importação.

1. Também conhecido como Guarda Provisória.

Argumenta-se, de um lado, que a cobrança desse serviço estaria compreendida no Terminal Handling Charge (THC) e que sua cobrança representaria uma tentativa, artificial, de criar despesa, contornando restrições jurídico/regulamentares previamente estabelecidas pelos órgãos competentes, violando o princípio constitucional da livre concorrência.

De outro, sustenta-se a validade da cobrança da Guarda Transitória, na medida em que ela se apresenta como serviço absolutamente distinto do Terminal Handling Charge (THC) e do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), atribuindo ao terminal ser depositário da carga e, portanto, com a responsabilidade que é inerente a essa condição.

O presente artigo não possui qualquer pretensão de esgotar o tema, muito menos apresentar conclusão fechada ao amplo e legítimo debate.

Trata-se de singela contribuição a partir da análise jurídica que faço da controvérsia, porque na ciência no direito não há espaço para inimigos ou adversários, todos que somos capazes de interpretar e pensar, às vezes de modo diverso, uma mesma questão jurídica, mas sempre com respeito e lealdade.

11.2. NATUREZA DA RELAÇÃO EMPRESARIAL

A relação jurídica entre empresas atuantes no setor portuário deve ser analisada à luz das normas empresariais, respeitando-se os princípios da liberdade contratual e da autonomia privada.

Nos termos dos artigos 421, § único, e 421-A, ambos do Código Civil², tais relações se inserem em um contexto de paridade e simetria, inexistindo vulnerabilidade que justifique a interferência do Poder Judiciário para reequilibrar condições livremente pactuadas entre partes com plena capacidade negocial, cientes que estão dos riscos das suas escolhas.

2. Art. 421. A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato. Parágrafo único. Nas relações contratuais privadas, prevalecerão o princípio da intervenção mínima e a excepcionalidade da revisão contratual. Art. 421-A. Os contratos civis e empresariais presumem-se paritários e simétricos até a presença de elementos concretos que justifiquem o afastamento dessa presunção, ressalvados os regimes jurídicos previstos em leis especiais, garantido também que: I - as partes negociantes poderão estabelecer parâmetros objetivos para a interpretação das cláusulas negociais e de seus pressupostos de revisão ou de resolução; II - a alocação de riscos definida pelas partes deve ser respeitada e observada; e III - a revisão contratual somente ocorrerá de maneira excepcional e limitada.

É sintomático, aliás, que as disposições legais dos artigos 421, § único, e 421-A, ambos do Código Civil, tenham sido fruto da alteração introduzida pela Lei 13.874/19, conhecida como “Lei da Liberdade Econômica”.

É certo: não há ingênuos nesse mercado de competição!

As escolhas empresariais são pensadas, estudadas e precificadas, antes da tomada de decisão, devendo ter sido analisados todos os riscos próprios dessa atividade. Esse o dever do empresário diligente.

É nesse contexto de relação empresarial que a controvérsia sobre a cobrança da Guarda Transitória se coloca e deve ser analisada.

11.3. CONCEITO DE GUARDA TRANSITÓRIA

A Guarda Transitória, no regime da importação, tem por fato gerador a responsabilidade do terminal portuário (molhado) pela guarda e conservação do contêiner até sua efetiva entrega ao terminal retroportuário (seco).

A logística portuária, no estado atual da técnica, exige que o terminal portuário mantenha o contêiner, em depósito no seu pátio, por até 48 (quarenta e oito) horas, caso ele venha a ser entregue a um terminal retroportuário.

É pelo depósito, em seu pátio, desse contêiner e da respectiva carga unitizada em seu interior, que o terminal portuário cobra a Guarda Transitória do terminal retroportuário, na medida em que, nesse período, assume todas as responsabilidades próprias da sua condição de depositário.

Sua cobrança, até então, era expressamente prevista nas Resoluções da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ 72/22 e 109/23, consolidando-se como serviço autorizado e não inserido nas demais tarifas, em especial, as tarifas de Terminal Handling Charge (THC) e Serviço de Segregação e Entrega (SSE).

Como veremos em outro ponto deste texto, este cenário sofreu significativa mudança no âmbito regulatório, a partir de decisão da ANTAQ.

11.4. DISTINÇÃO DE OUTRAS TARIFAS PORTUÁRIAS

No âmbito das tarifas portuárias, é fundamental distinguir a Guarda Transitória das cobranças do Terminal Handling Charge (THC), e do Serviço de Segregação e Entrega (SSE).

O Terminal Handling Charge (THC) corresponde ao valor cobrado pelo serviço de movimentação do contêiner do costado da embarcação até sua colocação na pilha comum do terminal portuário.

O Serviço de Segregação e Entrega (SSE), por sua vez, envolve a movimentação da carga da pilha comum até local, específico e segregado, no pátio do terminal, para posterior encaminhamento ao portão, com destino ao terminal retroportuário.

A abstração do texto escrito, é verdade, pode conduzir o leitor a uma falsa percepção de que essas tarifas podem estar inseridas umas nas outras, decorrente da ausência de fato gerador específico para a cobrança. Porém, uma visita ao terminal, com a observação *in loco* da movimentação portuária, revelará, sem sombra de dúvida, a distinção fática entre cada uma delas.

Ademais, a distinção se faz relevante para afirmar, repito, que o fato gerador de cada uma das tarifas é distinto e, portanto, a cobrança não remunera uma atividade imaginária, mas um serviço efetivamente prestado e necessário à logística portuária na importação de cargas.

A própria razão de existir da cobrança da Guarda Transitória, tarifa hábil a remunerar o serviço de depósito que o terminal portuário presta em favor do terminal retroportuário, ao meu sentir, revela sua evidente diferença para os serviços de Terminal Handling Charge (THC), e do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), que possuem fatos geradores de cobrança distintos.

A Guarda Transitória, diferentemente da THC e do SSE, estas com fatos geradores distintos, remunera o serviço prestado pelo terminal portuário, na condição de depositário que é do contêiner e da sua respectiva carga, até a sua efetiva entrega ao terminal retroportuário.

11.5. O SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA E O SSE (THC2)

O Superior Tribunal de Justiça, no Recurso Especial nº 1.899.040/SP, relatado pela Ministra Regina Helena Costa e julgado pela Egrégia Primeira Turma, apreciou a controvérsia envolvendo a legalidade da cobrança da tarifa Terminal Handling Charge 2 (THC2), também conhecida como Serviço de Segregação e Entrega (SSE).

A existência de certa confusão entre os conceitos do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) e da Guarda Transitória exige uma análise, ainda que breve, do conteúdo do quanto decidido pela Corte Superior.

A controvérsia, no caso, tratou da natureza anticompetitiva da tarifa Serviço de Segregação e Entrega (SSE), a competência regulatória da ANTAQ, a aplicação da legislação antitruste e o abuso de posição dominante configurado por meio da prática de *price squeeze*.

No voto condutor, a Relatora delineou o panorama normativo e fático que cerca as operações de importação via transporte aquaviário, explicando que a movimentação e entrega dos contêineres desde o navio até o terminal alfandegado são usualmente remuneradas por meio da tarifa Box Rate (THC), sendo que a cobrança adicional do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), quando há entrega a terminais retroportuários, representa uma imposição unilateral de custo a concorrentes dos próprios operadores portuários, afetando diretamente a competição no mercado de armazenagem.

A prática foi considerada, na visão da Primeira Turma, do Superior Tribunal de Justiça, como abuso de posição dominante, por comprimir artificialmente as margens de lucro dos concorrentes (*price squeeze*), contrariando as disposições da Lei nº 12.529/2011 (Lei Antitruste), da Lei nº 10.233/2001 (competência da ANTAQ) e da Lei nº 12.815/2013 (regulação portuária).

Constou, ainda, do v. Acórdão que, ainda que a ANTAQ tenha, mediante resoluções, autorizado a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), a Corte Superior considerou que tais atos infralegais não estão isentos de controle à luz da legislação antitruste, destacando que não existe uma “zona de imunidade” para tarifas reguladas por autarquias setoriais.

Nesse sentido, reforçou a função complementar entre a atuação das agências reguladoras e do CADE, órgão com atribuição especializada em matéria de defesa da concorrência, sem que a atuação normativa da ANTAQ possa se sobrepor às normas de proteção à livre concorrência.

Por fim, o Recurso Especial foi parcialmente conhecido e, nessa medida, improvido, por maioria.

Concluiu o Superior Tribunal de Justiça que a imposição do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) é prática anticoncorrencial, afastando

a legitimidade da cobrança pelos operadores portuários em relação aos terminais retroportuários, diante da violação das regras do ordenamento concorrencial brasileiro.

No entanto, convém anotar que a decisão do Superior Tribunal de Justiça envolveu como questão central o Serviço de Segregação e Entrega (SSE) que, como afirmado em momento anterior, não se confunde com o fato gerador que autoriza a cobrança da Guarda Transitória, aquele decorrente da condição de depositário do terminal portuário.

11.6. A POSIÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ, SOBRE A GUARDA PROVISÓRIA

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), ao apreciar e decidir o processo nº 50300.016503/2024-76, tomou em consideração a alegação de prática ilegal de cobrança pelo serviço de guarda provisória de contêineres (Guarda Transitória), a partir de condutas anticoncorrenciais.

A tese do denunciante estava fundada na alegação de que a referida cobrança reproduziria, sob nova roupagem, a prática anteriormente combatida e suspensa pelo Tribunal de Contas da União (TCU) relativa ao Serviço de Segregação e Entrega (SSE) (THC2).

Inicialmente, a ANTAQ concedeu medida cautelar suspendendo a cobrança do serviço de Guarda Transitória em favor do denunciante, estendendo essa suspensão a todas as instalações portuárias reguladas, com base em fundamentos similares aos utilizados pelo TCU na suspensão da cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE).

O voto do Relator, o Eminentíssimo Diretor Caio Farias, destacou que, embora a Resolução ANTAQ nº 109/2023 tenha autorizado a cobrança da Guarda Transitória, a rubrica correspondente (item 1.2.13 do Anexo II) carecia de clareza e definição, gerando insegurança jurídica e permitindo a aplicação ambígua por parte dos terminais. Considerando os objetivos e causas identificados no Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) que antecedeu a resolução, o Relator concluiu que a guarda transitória, na importação, já está contemplada na chamada “cesta de serviços” (box rate) cobrada pelos terminais dos armadores e, portanto, não deveria ser objeto de cobrança adicional dos recintos alfandegados.

Foi ressaltado que a criação da rubrica para a Guarda Transitória buscava justamente evitar abusos e práticas anticoncorrenciais, razão pela qual sua aplicação deveria estar em conformidade com as diretrizes do TCU, que determinara à ANTAQ a padronização de serviços e maior transparência na composição das tarifas.

Em sua conclusão, o Relator votou pela procedência parcial da denúncia, confirmando a suspensão definitiva da cobrança da Guarda Transitória, determinando a revogação do item 1.2.13 do Anexo II da Resolução ANTAQ nº 109/2023, e orientando a exclusão da rubrica das tabelas de preços dos operadores.

Nesse ponto, cabe ressaltar que, em que pese o respeito pela decisão do órgão regulador, cuja diretoria é formada por profissionais de elevado conhecimento técnico, bem como a necessária deferência às decisões provenientes da agência que regula o setor, o decidido, o foi no âmbito administrativo, não estando imune ao controle judicial sobre a mesma questão.

11.7. A RESPONSABILIDADE DO TERMINAL COMO DEPOSITÁRIO E O DIREITO DE RETENÇÃO DELA DECORRENTE. A TRANSPARÊNCIA DA COBRANÇA

A responsabilidade do terminal portuário pela carga depositada em seu pátio decorre do regime jurídico do depósito necessário.

Conforme os artigos 647 e 651 do Código Civil³, a condição de depositário impõe ao terminal os deveres de guarda, conservação e diligência, além de afastar a presunção de gratuidade desse serviço.

Dessa forma, o terminal que recebe contêineres e os mantém sob sua custódia, mesmo que para posterior transferência a um terminal retroportuário, assume deveres específicos próprios da condição de depositário, que justificam a imposição de tarifa própria, sem o que estaria prestando serviço gratuito em benefício dos terminais retroportuários.

3. Art. 647. É depósito necessário: I - o que se faz em desempenho de obrigação legal; II - o que se efetua por ocasião de alguma calamidade, como o incêndio, a inundação, o naufrágio ou o saque. Art. 651. O depósito necessário não se presume gratuito.

A permanência de contêineres no terminal portuário antes de sua transferência ao terminal retroportuário não se trata de uma imposição artificial do terminal molhado, mas, sim, de uma exigência logística.

É, pois, à toda evidência, um serviço (depósito) prestado única e exclusivamente em benefício do terminal retroportuário, cujo fato gerador não guarda qualquer relação com as tarifas da THC e do SSE.

Nesse contexto, a sistemática aduaneira brasileira determina que a carga permaneça sob custódia do terminal até que sejam cumpridos os procedimentos de liberação, assegurando o cumprimento das obrigações tributárias e regulatórias. Não há outra opção!

A tese de entrega direta da carga sem a intermediação do terminal molhado é inviável, pois, para além de remeter aos primórdios da movimentação portuária, a sua aplicação comprometeria a eficiência da logística portuária e aumentaria significativamente o tempo de permanência dos navios no porto, além de gerar impactos negativos na infraestrutura urbana dos municípios portuários, sabidamente afetados pelo trânsito e permanência de caminhões em seus limites territoriais, muitas das vezes sem qualquer contraprestação.

Não se sustenta também a tese de falta de transparência nos valores cobrados. As tabelas de preços dos terminais portuários são publicamente acessíveis e amplamente divulgadas no meio empresarial.

A existência dessas tabelas é essencial para garantir previsibilidade e a segurança jurídica nas operações, possibilitando que os intervenientes do setor estejam plenamente cientes dos custos incidentes sobre a movimentação e armazenagem de cargas. Alegar desconhecimento da tarifa não constitui argumento válido para afastar sua cobrança. Todos sabem o que e como procurar.

A possibilidade de retenção da carga como meio de garantir o pagamento da Guarda Transitória também encontra respaldo normativo. A Resolução ANTAQ 109/23, em seu artigo 8º, inciso V⁴, estabelece expressamente tal prerrogativa. Esse direito de retenção é um mecanismo clássico

4. CAPÍTULO IV DAS REGRAS ADICIONAIS DE TRANSPARÊNCIA. Seção I - Das normas gerais de aplicação. V - as hipóteses e os critérios de retenção da carga até a quitação de pagamentos.

da autotutela privada. A autotutela não é instituto desconhecido no direito brasileiro.

Veja-se os seguintes casos tratados no Código Civil: legítima defesa e o estado de necessidade (Código Civil, art. 188), legítima defesa e desforço imediato na proteção possessória (Código Civil, art. 1.210, § 1º), autotutela de urgência nas obrigações de fazer ou não fazer (Código Civil, art. 249 § único, e art. 251, § único), direito de retenção de bens (Código Civil, arts. 578, 644, 1.219, 1.433, II, 1.434), entre outros.

Em destaque, porque diretamente relacionado com o caso, o artigo 644 do Código Civil⁵ assegura ao depositário o direito de reter os bens depositados até que sejam pagas as despesas de armazenagem e eventuais prejuízos decorrentes da guarda da mercadoria.

CONCLUSÃO

A relação entre terminal portuário e terminal retroportuário é uma relação tipicamente de natureza empresarial, a atrair a incidências dos princípios contidos na Lei da Liberdade Econômica, com destaque para a presunção de paridade na relação contratual, intervenção mínima do Estado e assunção dos riscos de uma escolha empresarial.

A intervenção judicial para reequilibrar contratos livremente negociados entre partes experientes e cientes de suas obrigações, deve ser excepcional. A intervenção judicial desnecessária poderia gerar instabilidade jurídica no setor, afetando a segurança das relações empresariais e prejudicando o desenvolvimento do comércio exterior brasileiro.

A cobrança da Guarda Transitória no regime de importação é válida. A responsabilidade do terminal portuário (molhado) como depositário do contêiner e da respectiva carga nele unitizada, justifica a imposição da tarifa, posto que não se está diante de criação artificial, mas de uma imposição logística.

5. Art. 644. O depositário poderá reter o depósito até que se lhe pague a retribuição devida, o líquido valor das despesas, ou dos prejuízos a que se refere o artigo anterior, provando imediatamente esses prejuízos ou essas despesas.

A Guarda Transitória não se confunde com as tarifas THC e SSE, porque seus fatos geradores são distintos e cada uma delas representa, na prática, uma movimentação portuária específica no terminal.

A condição de depositário do terminal portuário (molhado) atrai para ele uma série de deveres que não podem justificar a regular prestação de um serviço gratuito em benefício do terminal retroportuário (seco).

A sistemática de retenção, agregada à condição de depositário, é um mecanismo de garantia que evita inadimplimentos e assegura a continuidade da prestação dos serviços portuários. Trata-se de medida condizente com os princípios da eficiência e economicidade, fundamentais para o bom funcionamento do setor portuário.

O Poder Judiciário é foro adequado e legítimo para discussão sobre a questão da validade da Guarda Transitória, na medida em que as decisões do órgão regulador não estão imunes ao controle judicial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 139, n. 8, p. 1-74, 11 jan. 2002. PL 634/1975.
- BRASIL. Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019. Institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica; estabelece garantias de livre mercado; altera a Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e outras normas. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 156, n. 181, p. 1-4, 20 set. 2019.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução nº 72, de 28 de junho de 2022. Estabelece normas gerais sobre a exploração da atividade de apoio portuário. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, n. 123, p. 152-154, 30 jun. 2022.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução nº 109, de 22 de dezembro de 2023. Estabelece os critérios para aplicação das penalidades pela ANTAQ em decorrência de infrações administrativas. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, n. 243, p. 201-203, 26 dez. 2023.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 1.899.040/SP**. Relatora: Ministra Regina Helena Costa. Julgado em: 24 nov. 2021. DJe 30 nov. 2021.
- BRASIL. Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011. Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDC; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; e altera a Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, e dispositivos da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 148, n. 232, p. 1-9, 1 dez. 2011.
- BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário, ferroviário e rodoviário no âmbito da Administração Pública federal; cria a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Agência

Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ; e dá outras providências. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, ano 139, n. 108, p. 1-15, 6 jun. 2001.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União dos portos e das instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007; revoga dispositivos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; e dá outras providências. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, ano 150, n. 108-A, ed. extra, p. 1-11, 5 jun. 2013.

12

COMÉRCIO MARÍTIMO: AS CONSEQUÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS DAS INSTABILIDADES REGIONAIS

Marcos Aurelio de Arruda

Sumário: 12.1. Introdução. 12.2. Fundamentação Teórica do Direito Marítimo Internacional. 12.2.1. Princípios fundamentais do transporte marítimo. 12.2.2. Eficiência como princípio basilar. 12.2.3. Vulnerabilidade sistêmica. 12.2.4. Equilíbrio contratual. 12.2.5. Evolução histórica das cláusulas “warlike operation area (WOA)” e “high risk area”. 12.2.6. Marco Regulatório Internacional. 12.3. Cláusulas de Porto Seguro (Safe Port) no Direito Marítimo. 12.3.1. Definição do escopo jurídico. 12.3.2. Consequências jurídicas e econômicas. 12.4. Mecanismos Jurídicos de Gestão de Riscos Extraordinários. 12.4.1. Doutrina da frustração de propósito contratual. 12.4.2. Cláusulas de cancelamento automático. 12.4.3. Cláusulas CONWARTIME e VOYWAR: análise jurídica. 12.5. Direitos das Tripulações e Impactos Securitários. 12.5.1. Arcabouço jurídico internacional para proteção de marítimos. 12.5.2. Compensações e prêmios de risco. 12.5.3. Impactos nos seguros marítimos. 12.6. Instabilidade no Mar Negro (2022-2025). 12.6.1. Contexto geopolítico e transformação jurídica. 12.6.2. Análise quantitativa dos impactos financeiros. 12.6.3. Evolução dos direitos e compensações das tripulações. 12.6.4. Impactos sistêmicos e em cascata. 12.7. Instabilidade no Estreito de Ormuz (2025). 12.7.1. Significância estratégica global. 12.7.2. Cronologia da crise de junho de 2025 (Análise de Cenário). 12.7.3. Análise econômica dos impactos. 12.7.4. Efeitos de um eventual bloqueio do Estreito de Ormuz. 12.7.5. Implicações jurídicas. 12.8. Análise Comparativa e Impactos Sistêmicos. 12.8.1. Comparação entre os casos: Mar Negro vs. Estreito de Ormuz. 12.8.2. Padrões de vulnerabilidade sistêmica. 12.8.3. Evolução dos custos e impactos econômicos. 12.8.4. Adequação dos instrumentos jurídicos existentes. 12.9. Atualização Jurídica e Tecnológica frente às Novas Ameaças Marítimas. 12.9.1. Reformulação normativa e contratual diante de conflitos híbridos. 12.9.2. Padronização internacional e inovações tecnológicas na gestão de riscos. Conclusões e Perspectivas Futuras. Referências Bibliográficas

12.1. INTRODUÇÃO

O comércio marítimo internacional constitui a espinha dorsal da economia global, sendo responsável por mais de 80% do volume do comércio mundial e movimentando anualmente mais de 11 bilhões de toneladas através dos oceanos, conforme dados da UNCTAD (2023).

Essa expressiva dependência do transporte marítimo expõe as rotas oceânicas a uma vulnerabilidade significativa frente a instabilidades regionais, que, por sua vez, podem gerar impactos econômicos e jurídicos de alcance global. Nesse contexto, o direito marítimo internacional, consolidado ao longo de séculos de práticas comerciais e navegação, fornece um arcabouço normativo sofisticado para disciplinar essas operações, prevendo mecanismos específicos para lidar com cenários de conflito e instabilidade.

A natureza transnacional do transporte marítimo impõe que os contratos de afretamento sejam elaborados de forma a contemplar riscos extraordinários, como conflitos armados, instabilidades políticas e outras situações que possam comprometer a segurança da navegação e a eficiência do transporte marítimo. Para isso, utilizam-se cláusulas contratuais padronizadas, concebidas por entidades especializadas como a BIMCO, resultado de décadas de evolução normativa e adaptação contínua às realidades geopolíticas contemporâneas (BIMCO, 2024).

Nos últimos anos, a comunidade internacional tem testemunhado uma escalada na frequência e intensidade de eventos que afetam a segurança das rotas marítimas. Exemplos emblemáticos incluem o conflito eclodido no Mar Negro, em 2022, e as crescentes tensões no Estreito de Ormuz, que ilustram como instabilidades regionais são capazes de transformar, abruptamente, corredores comerciais consolidados em áreas de alto risco, exigindo a ativação de complexos dispositivos jurídicos e contratuais.

A relevância de uma análise aprofundada sobre o tema justifica-se pela multiplicidade de efeitos que tais eventos produzem: além de colocarem em risco a integridade física de embarcações e tripulações, desencadeiam uma cadeia de repercussões jurídicas, contratuais e financeiras que reconfigura as relações entre armadores, afretadores, seguradoras e autoridades estatais. Os prejuízos vão além das perdas patrimoniais diretas, atingindo as cadeias globais de suprimentos, a segurança energética e a estabilidade econômica mundial, como alertado pela UNCTAD (2023).

Diante desse cenário, o presente estudo tem como propósito examinar, à luz do direito marítimo internacional, as consequências das instabilidades regionais recentes, com enfoque tanto teórico quanto prático sobre os impactos em contratos de afretamento, seguros marítimos e direitos das partes envolvidas nas operações de comércio marítimo. Pretende-se, entre outros aspectos, investigar os fundamentos jurídicos das cláusulas de porto seguro e sua aplicação em contextos de conflito armado; analisar os instrumentos contratuais relacionados à frustração do propósito e ao cancelamento automático de obrigações; avaliar a eficácia de cláusulas padronizadas de guerra, como a CONWARTIME e a VOYWAR; dimensionar os efeitos econômicos dessas situações; e, por fim, propor adaptações normativas e melhorias nos instrumentos jurídicos vigentes, com vistas à promoção de maior segurança jurídica e operacional para o setor.

12.2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA DO DIREITO MARÍTIMO INTERNACIONAL

12.2.1. Princípios fundamentais do transporte marítimo

O direito marítimo internacional fundamenta-se em princípios que refletem a natureza única do transporte oceânico e sua importância para o comércio global. Estes princípios, desenvolvidos ao longo de séculos de prática comercial e codificados em convenções internacionais, formam a base sobre a qual se constroem os mecanismos de resposta às instabilidades regionais.

12.2.2. Eficiência como princípio basilar

O transporte marítimo é reconhecido como o modo mais eficiente, escalável e economicamente viável para movimentar grandes volumes de carga através de longas distâncias. Esta eficiência deriva de características intrínsecas como a capacidade de carga massiva dos navios modernos, os custos operacionais relativamente baixos por tonelada transportada e a capacidade de conectar mercados geograficamente distantes de forma economicamente viável. A capacidade de um único navio de transportar o equivalente a milhares de caminhões em uma única viagem torna este modal indispensável para o funcionamento da economia global.

12.2.3. Vulnerabilidade sistêmica

Paradoxalmente, a eficiência do sistema marítimo está intrinsecamente ligada à sua vulnerabilidade sistêmica. A concentração de fluxos comerciais em um número limitado de rotas e pontos de estrangulamento (chokepoints) significa que qualquer interrupção significativa pode ter efeitos cascata em todo o sistema global de comércio. Esta vulnerabilidade manifesta-se pela concentração geográfica em locais como o Estreito de Ormuz e o Canal de Suez, pela interdependência das cadeias de suprimentos e pela concentração da frota em um número relativamente pequeno de empresas e países (UNCTAD, 2023).

12.2.4. Equilíbrio contratual

O terceiro princípio fundamental é o equilíbrio contratual, que busca distribuir riscos e responsabilidades entre as partes de forma justa e previsível. Este princípio é operacionalizado através de contratos padronizados que incorporam décadas de experiência prática e precedentes jurídicos, estabelecendo mecanismos para lidar com situações extraordinárias sem comprometer excessivamente os interesses de qualquer das partes envolvidas.

12.2.5. Evolução histórica das cláusulas “warlike operation area (WOA)” e “high risk area”

A evolução das cláusulas de “warlike operation area” (WOA) e “high risk area” no direito marítimo internacional reflete a crescente complexidade dos conflitos modernos. Inicialmente, no século XIX, essas cláusulas eram simples, focando em guerras declaradas e no confisco de navios. A Primeira Guerra Mundial revolucionou este conceito com o uso de submarinos e minas, introduzindo a noção de “zona de guerra”, onde toda a navegação estava em risco. A Segunda Guerra Mundial adicionou complexidades como ataques aéreos e novas tecnologias. Atualmente, as cláusulas foram expandidas para abordar ameaças híbridas como terrorismo, pirataria moderna, guerra cibernética e conflitos não estatais, refletindo a necessidade de adaptação contínua dos instrumentos jurídicos (AIKENS, 2024).