

A ARBITRAGEM MARÍTIMA COMO MÉTODO DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Renan Bruno Nascimento ¹

Resumo: Uma breve análise acerca da atual situação do comércio marítimo internacional já se faz suficiente para concluir o quanto o transporte aquaviário internacional se mostra cada vez mais eficiente, rápido e seguro. Todavia, eventuais litígios inerentes à atividade precisam de um meio adequado para serem solucionados, sendo assim, qualquer sociedade para se manter ativa nesse cenário do comércio internacional deve estar disposta a progredir para um patamar de qualidade coerente com as exigências desse mundo. Nesse sentido, o estudo tem a pretensão de analisar o meio alternativo de resolução de conflito denominado arbitragem como mecanismo hábil para solução dos conflitos envolvendo o Direito Marítimo no Estado do Espírito Santo, Brasil. Em uma sociedade em que o ato de decidir ainda esta arraigado a antigos formalismos, receios e precariedades, a arbitragem surge como opção em busca de um acesso à uma resposta célere. Outrossim, tendo em vista os investimentos no setor marítimo e a sua importância para Estado do Espírito Santo, o trabalho abordará os meios pelos quais buscase resolução de conflitos e apontará a arbitragem marítima como opção para a solução desses conflitos.

Palavras-Chave: Arbitragem Marítima. Direito Marítimo. Métodos Alternativos de Resolução de Conflitos. Economia Capixaba.

¹ Mestrando em Direito Internacional (LLM) pela Shanghai University of Finance and Economics. Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito de Vitória. Advogado.

INTRODUÇÃO



dinamismo que nossa atual sociedade anseia é de grande importância para os operadores do Direito, bem como por todas as pessoas físicas ou jurídicas que compõem personagens nesse cenário em que se busca sempre mais mecanismos eficazes para a solução para as várias espécies de conflitos inerentes à sociedade. É nesse contexto que os métodos alternativos de resolução de conflitos estão inseridos. Esses mecanismos, apesar de muito antigos, compõem o atual espaço que visa pela pluralidade de caminhos em busca de uma resolução de conflitos mais célere e eficiente para todos os envolvidos.

Sob esses aspectos a economia de uma maneira geral também está inserida, sendo o comércio internacional marítimo de grande relevância para a economia de qualquer país. Assim como nos demais negócios jurídicos existentes, o comércio internacional marítimo também possui eventuais litígios, sendo, portanto, necessário resolvê-los da melhor maneira possível. Tendo em vista que o Poder Judiciário não apresenta bom desempenho para dirimir tais questões que envolvem o Direito Marítimo, devido a sua grande complexidade e especificidade, a arbitragem marítima, assim como demonstrado em diversos países, se mostra uma excelente opção.

Dessa forma, o presente trabalho tem como objeto o estudo da arbitragem marítima no Estado do Espírito Santo, haja vista o grande investimento de que o Estado irá sofrer no decorrer dos próximos anos. Primeiramente, será abordado a economia do Espírito Santo e todos os investimentos acerca do assunto.

Após, será discutido o Tribunal Marítimo e os métodos alternativos de resolução de conflitos, para que nem seguida seja abordada a arbitragem marítima, suas características, re-

gras e importâncias para o mercado marítimo capixaba e no fim chega-se a conclusão da necessidade ou não do referido instituto para o futuro do comércio marítimo do Espírito Santo.

1 O COMÉRCIO MARÍTIMO

A navegação marítima surgiu da necessidade intrínseca de sobrevivência do ser humano, pois em busca de alimentos e de um meio de locomoção mais adequado às suas necessidades, assim, as sociedades da época lançavam-se ao mar utilizando-o como instrumento para o seu desenvolvimento. No início a navegação era feita com embarcações muito primitivas e sempre em águas mansas, ou de rios, próxima à margem, de maneira mais segura.

No entanto, com o passar dos anos a navegação foi se aprimorando, assim, com o surgimento das velas e dos remos a navegação começou a ficar mais ousada. O que inicialmente era utilizado apenas para pequenas distâncias, tornou-se o principal instrumento de conquistas de riquezas, por meio do comércio marítimo e também de território, uma vez que a navegação também teve militar.

Os fenícios foram um dos primeiros povos a se aventurar pelo alto mar, com o intuito de fazer comércio com outros povos, dessa forma, obtiveram êxito em viagens como a de circunavegação pela costa da África. Posteriormente os vikings se tornaram os melhores navegadores, descobrindo a Islândia; Groelândia, dentre outros lugares.

Isto é, o mar sempre foi o caminho utilizado pela maioria das civilizações como canal de comunicação de sabedoria, cultura e transporte de mercadorias. O comércio internacional e a sociedade evoluíram conjuntamente. No início tal navegação apresentava vários problemas, haja vista, principalmente, a falta de tecnologia adequada para uma navegação segura (HISTÓRICO, 2004).

Durante vários anos a navegação marítima só era feita no período da “bela estação” – de novembro a fevereiro -, visando, claramente, enfrentar qualquer tipo de fenômeno da natureza indesejado durante a navegação, expondo assim, a precária estrutura da navegação marítima àquela época. O mar sempre foi motivo de muito respeito por todas as sociedades, em Roma, por exemplo, o mar era aberto à navegação somente de março até novembro.

Todavia, com aquisições de conhecimentos náuticos e a invenção de instrumentos marítimos, tais como a bússola; as cartas náuticas, o radar, etc, a navegação marítima se tornou habitual e cada vez mais necessária para o desenvolvimento econômico das nações. Em Portugal foi fundada a Escola de Sagres cujo papel foi primordial para o desenvolvimento do país, colocando o país na ponta da navegação marítima mundial à época, fazendo com que, inclusive, descobrissem o Brasil (HISTÓRICO, 2004).

Ao mesmo tempo em que a navegação evoluía e se propagava por todos os povos, a necessidade de regular os acordos firmados em relação ao comércio marítimo se tornava crucial. Assim, surgiu o Direito Marítimo. É importante ressaltar que o Direito Marítimo não foi simplesmente posto. Muito pelo contrário. Uma das características do Direito Marítimo é exatamente o de ser consuetudinário, isto é, utilizam-se normas advindas de costumes náuticos desenvolvidos em milhares de anos da navegação mundial para regular determinados fatos jurídicos.

Assim, foram criadas algumas normas náuticas que são ou foram utilizadas até os dias atuais, tais como as *Roles d’Olerón*, cujas regras tiveram forte influência em alguns países europeus; há também as normas marítimas *Guidon de La Mer* que foram de grande utilidade para regular o comércio marítimo entre os países. Os princípios de muitas dessas regras são até hoje utilizadas como inspiração para as normas de navegações marítimas atuais.

A navegação no Brasil sempre foi voltada para o comércio internacional. Desde a época do Brasil colônia, o país era usado como fonte dos recursos naturais para os países da Europa, principalmente Portugal. Destarte, a navegação no Brasil foi desenvolvida com as técnicas da, então potencial marítima, Portugal. No entanto, a navegação de cabotagem era pouco explorada, apenas no que se refere ao comércio de especiarias da região amazônica do país para o Rio de Janeiro que tal prática era usual.

O comércio marítimo brasileiro foi melhorando a partir da década de 90 com a promulgação da lei 8.630/93 – lei de modernização dos portos, aumentando, assim, sua produtividade, pois, até então, o Brasil não possuía meios para competir com o mercado internacional cada vez mais globalizado.

Com o advento da lei 8.630/93, os portos no Brasil começaram a ganhar competitividade em virtude da participação da iniciativa privada, modernizando-os em um ritmo aproximado do mercado mundial de transporte de mercadorias, tais terminais portuários privados compõem 80% da atual quantidade de portos no país.

Os outros 20% dos terminais portuários brasileiros são públicos, sendo da responsabilidade do governo brasileiro sua manutenção e gestão, todavia, desde a década de 90 os diferentes governos que assumiram, não conseguiram investir de forma satisfatória e necessária em infraestrutura adequada à importância do setor.

Dessa forma, mais uma vez o governo vai transferindo, por meio de concessão, para a iniciativa privada a responsabilidade de gerir e investir nos portos, sendo agora papel da iniciativa privada.

No entanto, a lei 8.630/93 trouxe vários pontos positivos para o sistema portuário brasileiro, além da abertura por concessão dos portos para a iniciativa privada, como por exemplo a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa

(OGMO) e a criação do Conselho da Autoridade Portuária (CAP).

Assim, a economia brasileira se desenvolve com forte ligação com o comércio exterior. Mesmo com a economia mundial ainda sofrendo consequências da crise econômica, o país volta a crescer, mesmo que devagar, dessa maneira, a necessidade de buscar competitividade frente aos demais países no que se refere ao comércio internacional torna-se obrigatória.

Nesse diapasão, o governo brasileiro busca caminhos para melhorar a infraestrutura do sistema de portos do país, dentre eles foi anunciado o Programa de Investimento em Logística Portuária, cujo investimento está em torno de R\$ 54,2 (cinquenta e quatro bilhões e duzentos) bilhões de reais. Além disso, também foram anunciadas várias medidas tendo como fim a diminuição de custos, burocracia portuária, melhoramento de gestão além da melhoria da capacitação profissional dos trabalhadores da área.

Ademais, com o advento da lei 12.815/13, chamada “Nova Lei dos Portos”, foi permitida uma melhor participação do capital privado nos empreendimentos do setor portuário brasileiro, abrindo assim, espaço para várias empresas interessadas em explorar um vasto litoral propício não apenas para o comércio internacional, como também para a navegação de cabotagem.

Diferentes segmentos da navegação marítima ganharam mais força com esses novos investimentos, como, por exemplo, a cabotagem – transporte interno de cargas pelo mar territorial – tal navegação avançou 7,7% de janeiro a setembro no ano de 2013. Além disso, o crescimento esperado é de 10% ao ano até 2020, devido ao custo benefício em relação ao transporte feito por veículos de transporte terrestre, via de regra, caminhões, uma vez que os altos custos com manutenção dos caminhões e altos pedágios encareceram ainda mais o transporte das mercadorias.

Ainda há outro fator: o aumento da renda e um melhor desenvolvimento na região Norte e Nordeste. As mercadorias precisam chegar até o outro extremo do país, e a cabotagem se mostra altamente eficiente para distâncias acima de 1.500 quilômetros.

Além dos empreendimentos na área portuária, outro setor também interligado ao setor do comércio exterior, receberá investimentos. São os setores da infraestrutura brasileira que se encontram em situações mais precárias, quais sejam as rodovias ferrovias e aeroportos.

Tendo-se como foco que tanto os sistemas de rodovias quanto as ferrovias são essenciais para as importações e exportações do país, haja vista o mesmo necessitar de infraestrutura básica tanto para escoar, como levar aos portos mercadorias, foi anunciado pelo governo o investimento, juntamente com a iniciativa privada, o valor de R\$ 133 bilhões de reais a serem investidos nos próximos 25 anos no país (GOVERNO, 2012).

Esse valor será usado para duplicação de rodovias, melhorias do asfalto, construção de retornos. Ademais, também serão utilizados para resgatar as ferrovias no Brasil. O país apresenta um território muito amplo e propício para um forte investimento no setor ferroviário, no entanto, tal setor foi sucateado há décadas no Brasil, concentrando os empreendimentos apenas no setor rodoviário, favorecendo as grandes montadoras de automóveis e caminhões instaladas no país.

Assim, com um forte investimento nos projetos do setor rodoviário e ferroviário brasileiro, uma nova logística voltada para o comércio exterior surge, pois somente com uma infraestrutura adequada e interligação entre os principais centros produtores de mercadorias e os portos do país o Brasil se mostrará competitivo no comércio internacional com os demais países.

1.1 O MERCADO MARÍTIMO INTERNACIONAL CAPI-XABA

Sob esse contexto que a economia capixaba se desenvolve. Mais de 50% do PIB capixaba é gerado pelas exportações do Estado. Isto é, o Estado ao mesmo tempo está fortemente ligado ao setor de comércio exterior, tendo várias empresas atuantes nessa área, pois é o terceiro maior exportador em termos de quantidade e o sétimo em termos de valor exportado, além de possuir 529 empresas exportadoras e 791 importadoras, comprova-se, dessa maneira, a vocação do Espírito Santo para o comércio exterior.

No entanto, o Estado do Espírito Santo também sofre com maior facilidade qualquer efeito decorrente da economia internacional, uma vez que se os países passam por dificuldades econômicas, tendem a deixar de consumir como antes, diminuindo, dessa maneira substancialmente as importações e afetando diretamente o Estado.

Destarte, os investimentos nesse setor da economia se mostram cruciais para a continuação de um crescimento econômico condizente com a importância do setor.

Assim, o governo do Espírito Santo, juntamente com a iniciativa privada, investirão em 7 novos portos. Sendo o primeiro, o Porto Norte, em Linhares; o segundo será o Terminal Portuário Petrocit que terá uma área de 1,5 milhão de metro quadrado, localizado na região de São Mateus; na região de Aracruz será construído pelo Grupo IMETAME o Terminal Industrial IMETAME, no valor de R\$ 350 milhões de reais. Ademais, também estão previstos obras para a construção do Estaleiro Jurong também no município de Aracruz, com investimentos estimados em R\$ 800 milhões de reais e geração de aproximadamente 6 mil empregos na fase de operação; outro investimento será o C-Port Brasil Logística Offshore, no município de Itapemirim, será base de apoio logístico para as operações offshore de petróleo e gás, o valor é estimado em R\$ 1.3 bilhão de reais (TAVEIRA, 2013, p.28)

Ainda na região de Itapemirim, será construído o Itaoca Terminal Marítimo – Seaport, outra base de apoio para operações offshore com investimento de cerca de R\$ 450 milhões e mais de 1.5 mil empregos na fase de construção e operação; por fim será construído em Presidente Kennedy, sul do Estado, o Porto Central. Tal porto pode vir a ser o maior porto do Brasil, com capacidade de até duas vezes o tamanho do porto de Santos, São Paulo. É um investimento multicarga de valor de R\$ 4 bilhões de reais. (TAVEIRA, 2013, p.28)

Além disso, ainda há o projeto do chamado “Superporto”, com localização provável em Vila Velha, na região de Ponta da Fruta e Interlagos. O Superporto possui grande importância no comércio internacional capixaba, haja vista que está sendo projetado para que navios de maior porte possam adentrar em portos capixabas, uma vez que o calado será de 25 metros. (TAVEIRA, 2013, p.28)

Não só haverá a construção de novos portos, como também a ampliação dos já existentes, tais como o Porto de Vitória e o Portocel. O Portocel tem previsão de diversas ampliações, bem como o Porto de Vitória que foram feitas obras de dragagem e derrocagem visando que navios de até 244 metros de comprimento e 12,5 metros de calado pudessem adentrar no porto e, assim, aumentasse o fluxo de navios e, por consequência, de fluxo de mercadorias, favorecendo o comércio capixaba, como também sua economia.

Todavia, é de importante relevo que os investimentos não se situem apenas na construção ou ampliação dos portos, uma vez que o complexo logístico que envolve o comércio exterior é sistêmico em relação a outras infraestruturas, sendo os 4 modais –ferrovia, rodovia, porto e aeroportos- cruciais para o Espírito Santo.

Dessa maneira, se faz necessário o investimento em todos esses setores. Assim sendo, com o intuito de fazer o transporte de mercadorias de maneira mais rápida e segura há o pro-

jeto da construção de uma rodovia que ligaria Vitória, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Essa ferrovia sairá do município de Cariacica, passará em cidades como Cachoeiro de Itapemirim e ligará Minas Gerais aos portos capixabas, também haverá interligação com o Rio de Janeiro. Em uma segunda etapa de implementação, se buscará ligação com o município de Linhares, norte do Espírito Santo.

No Brasil, as rodovias são os principais caminhos utilizados pelos empresários para escoar as mercadorias em direção aos grandes portos brasileiros ou até mesmo pelo comércio interno do país, em uma representação de mais de 60% comparados aos demais meios. O sistema ferroviário brasileiro ainda irá demorar a cumprir com a sua meta de voltar a ser um caminho fundamental ao transporte de mercadorias no Brasil, deixando a cargo o precário sistema rodoviário. Assim, os investimentos devem ser feitos nos dois sistemas como forma de integralização da logística para o comércio exterior brasileiro e capixaba (TAVEIRA, 2013, p.28).

Ainda, no setor aeroportuário também serão construídos aeroportos regionais em São Mateus; Linhares; Cachoeiro de Itapemirim e Colatina em busca de uma melhor interligação das principais cidades capixaba.

2 O TRIBUNAL MARÍTIMO E OS MÉTODOS ALTERNATIVOS DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

2.1 O TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO

2.1.1 O CONTEXTO HISTÓRICO

No dia 24 de outubro de 1930 o navio mercante alemão BADEN deixava as águas da então capital do Brasil, Rio de Janeiro. O navio ao cruzar a saída da barra da capital não obedeceu às ordens da Fortaleza de Santa Cruz de parar a embar-

cação. Essa conduta resultou no ataque ao navio BADEN, deixando como resultado vários mortos e feridos. Esse acontecimento gerou grande repercussão na época causando inclusive mal estar diplomático entre o Brasil e a Alemanha.

Apesar de o evento ter ocorrido em terras brasileiras, não havia no Brasil até então nenhum órgão competente e especializado para dirimir a conflito surgido, tendo como consequência a transferência da competência para julgar a causa do Brasil para a Alemanha.

Assim, o referido caso foi julgado perante a Corte do Almirantado da Alemanha, em 1931, na cidade de Hamburgo. Diante dos fatos expostos, o Tribunal alemão julgou que houve culpa por ambas as partes. O BADEN por ter desobedecido às ordens da Fortaleza de Santa Cruz resultando no incidente objeto da decisão, bem como do Brasil por ter atacado a embarcação sem obedecer as sinalizações internacionais, além disso, a Fortaleza atacou diretamente o navio após esse não respeitar suas ordens, contrariando o devido procedimento qual seja a de proceder tiros de advertência em uma distância de 200 metros.

Diante do exposto, as autoridades brasileiras da época se mostraram descontentes em ter que se submeter a um órgão de outro país para decidir sobre um fato ocorrido em território nacional. Assim, surgiu a necessidade urgente de se criar um órgão responsável por tais litígios.

Sendo assim, após muita discussão acerca da sua competência e subordinação, foram criados inicialmente por meio do decreto 20.829 de 21 de setembro de 1931 os tribunais marítimos, com função administrativa e judiciária. Os referidos tribunais seriam submetidos à Diretoria da Marinha Mercante e que enquanto não fossem estabelecidos tribunais em todas as regiões, o Tribunal Marítimo teria sede no Rio de Janeiro, tendo competência para atuar em todo território nacional.

Enfim, somente em 1934, por meio do decreto-lei

24.585 que foi aprovado o Regulamento do Tribunal Marítimo (2014, p.1).

2.1.2 A COMPETÊNCIA E A NATUREZA DA DECISÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO

O Tribunal Marítimo é órgão auxiliar do Poder Judiciário, conforme artigo 1º da Lei 2180/54. Ademais, exercer função administrativa, não tendo, segundo doutrina majoritária, função de jurisdição propriamente dita, haja vista que suas decisões podem ser revistas pelo Poder Judiciário.

Não obstante, insta salientar que apesar de ser órgão administrativo, o Tribunal Marítimo não fica adstrito apenas a essa função, uma vez que também possui função legislativa e julgadora. Nesse sentido, Eliane Martins (2013, p. 435)

Todavia, apesar de consubstanciar em um órgão administrativo, não exerce exclusivamente funções administrativas; exerce atividades judicantes, atípicas e contrárias, portanto, a sua natureza administrativa. Em decorrência destas especialidades, consagra-se, portanto, a tese que a jurisdição exercida pelo Tribunal Marítimo é anômala.

Importante frisar que jurisdição anômala é aquela exercida por um órgão que não compõe o Poder Judiciário, porém tem sua garantia prevista na Constituição Federal de 1988.

Assim, o Tribunal Marítimo possui duas espécies de jurisdição, da mesma forma que o Poder Judiciário, quais sejam: a voluntária e a contenciosa, conforme artigo 1º do Código de Processo Civil de 1972.

Desse modo, o Tribunal no que tange sua jurisdição voluntária atua de forma administrativa, no entanto, em sua jurisdição contenciosa atua em julgamento de fatos jurídicos envolvendo fatos da navegação, acidentes marítimos, atribuindo sanções, dentre outros.

Dessa maneira, afirma Carla Gilbertoni (2014, p.206) que

nos processos administrativos punitivos e nos processos ad-

ministrativos disciplinares, o TM atua como órgão julgante dos acidentes e fatos da navegação, definindo-lhes a natureza, as causas, as circunstâncias e a extensão do ilícito administrativo. Compete ao referido tribunal, nestes processos, processar e punir os autores nos limites das suas atribuições e propor, se cabível, medidas de segurança e preventivas atinentes à segurança da navegação, visando evitar a ocorrência de fatos correlatos.

Já no que se refere a sua jurisdição contenciosa o TM atua dentro da sua competência estabelecido conforme a sua lei orgânica nos artigos 14 e 15, composto por rol taxativo. *In Verbis*:

Art. 14. Consideram-se acidentes da navegação:

- a) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento;
- b) avaria ou defeito no navio nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Art. 15. Consideram-se fatos da navegação:

- a) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da equipagem;
- b) a alteração da rota;
- c) a má estimação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição;
- d) a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo;
- e) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo.
- f) o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional.

Ademais, segundo Freitas (2014,p.1), é possível subdividir a competência do Tribunal Marítimo da seguinte forma. Vejamos:

- a) Competência Exclusiva; ocorrerá nos casos de fatos ligados única e exclusivamente à navegação, sem a interferência no âmbito de outras formas de direito material. Será de caráter administrativo e sua decisão estará sempre passível de reforma pelo Poder Judiciário.

b) **Competência Concorrente:** ocorre nas situações que envolvam além do Direito Marítimo, matérias naturezas jurídicas diversas, tais como criminal, trabalhista, civil, tributário, dentre outras. Em tais casos o Tribunal Marítimo deverá se restringir à análise de apenas aquilo que lhe compete, logicamente.

Ademais, têm-se como competência do Tribunal Marítimo no âmbito administrativo também as causas elencadas no artigo 13 de sua Lei Orgânica, quais sejam:

I - Julgar os acidentes e fatos da navegação:

- a) Definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão;
- b) Indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas na lei;
- c) Propondo medidas preventivas e de segurança da navegação.

II – Manter o registro geral:

- a) Da propriedade naval;
- b) Da hipoteca naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras;
- c) Dos armadores de navios brasileiros.

Ainda, o artigo 16 da mesma lei afirma que compete também ao Tribunal Marítimo:

- a) determinar a realização de diligências necessárias ou úteis à elucidação de fatos e acidentes da navegação;
- b) Delegar atribuições de instrução;
- c) Proibir ou suspender por medida de segurança o tráfego de embarcações, assim como ordenar pelo mesmo motivo o desembarque ou a suspensão de qualquer marítimo;
- d) Processar e julgar recursos interpostos nos termos da Lei Especial;
- e) Dar parecer nas consultas concernentes à Marinha Mercante que lhes forem submetidas pelo Governo;
- f) Funcionar, quando nomeado pelos interessados, como juiz arbitral nos litígios patrimoniais consequentes a acidentes ou fatos da navegação;
- g) Propor ao Governo que sejam concedidas recompensas honorárias e pecuniárias àqueles que tenham prestado serviços relevantes à Marinha Mercante, ou hajam praticado atos de

humanidade nos acidentes e fatos da navegação submetidos a julgamento;

h) Sugerir ao Governo quaisquer modificações à legislação da Marinha Mercante quando aconselhados pela observação de fatos trazidos à sua apreciação;

i) Executar, ou fazer executar, as suas decisões definitivas;

j) Dar posse aos seus membros e conceder-lhes licença;

k) Elaborar, votar, interpretar e aplicar o seu Regimento;

l) Eleger seu Vice-Presidente;

Dessa forma, dentro de sua competência, o Tribunal Marítimo consegue alcançar a sua meta de ser auxiliar do Poder Judiciário, agindo em casos que exijam grande complexidade acerca do comércio aquaviário e que não seriam prudentes que fossem encaminhados para o Poder Judiciário.

Sendo assim, conforme dito, o Direito Marítimo, principal ramo do Direito com o qual o Tribunal trabalha, possui uma natureza diferenciada comparada com os demais ramos, uma vez que tem forte ligação com vários outros ramos do Direito, bem como também é interdisciplinar, necessitando não poucas as vezes de auxílio em outras áreas de conhecimento, como a engenharia e a biologia, para assim resolver o eventual litígio.

Destarte, buscando a melhor efetividade, a composição do Tribunal Marítimo também deve ser diferenciada. Por esta razão, em seu artigo 2º da Lei 2.180/54, a composição do referido órgão foi dividido, de uma maneira geral, da seguinte forma: um juiz presidente, Oficial General do Corpo Armado da Brigada ativa ou na inatividade (alínea “a”) que deverá ser nomeado pelo Presidente da República pelo período de 02 (dois) anos; dois Juízes Militares, Oficiais da Marinha, na inatividade (alínea “b”) para exercer mandato de 04 (quatro) anos; quatro juízes cíveis (alínea “c”) aprovados mediante concurso público que se estruturam da seguinte forma: dois bacharéis em Direito (um especializado Direito Internacional Público e o outro em Direito Marítimo), um especialista em armação de Navios e Navegação Comercial e outro Capitão de Longo Curso da Ma-

rinha Mercante Brasileira (GILBERTONI, 2014, p.202).

Assim, a composição de juízes do Tribunal Marítimo eleva a qualidade do trabalho realizado pelo órgão, uma vez que é integrado por Oficiais da Armada e da Marinha Mercante e também de especialistas dentro da área do Direito no ramo Internacional; Processual e Marítimo.

Assim sendo, as decisões proferidas pelo referido órgão gozam de grande respaldo jurídico e técnico no que se refere aos assuntos existentes no litígio. Sendo assim, faz-se importante ressaltar a natureza das decisões proferidas pelo TM.

O Tribunal Marítimo, como dito, não é órgão de jurisdição propriamente dita, ou seja, não compõe o Poder Judiciário e por consequência também não exerce o poder de dizer o Direito no caso concreto com efeitos de uma sentença proferida por um juiz que compõe o Judiciário.

O TM possui jurisdição anômala, porém o legislador preferiu não transferir os mesmos poderes da sentença judicial para as sentenças do TM como fez com a arbitragem.

Todavia, isso não significa que as suas decisões sejam meros pareceres. Uma menor parte da doutrina acredita que as decisões do Tribunal Marítimo não são decisões de fato, e sim meros pareceres em virtude da inexistência do duplo grau de jurisdição.

Tal argumento não merece prosperar, haja vista que há casos dentro do próprio devido processo legal em que não há um recurso para uma corte superior, no entanto, não há essa discussão acerca da natureza da decisão do caso concreto, como por exemplo, quando há prerrogativa de foro para a Suprema Corte, ou seja, no exemplo dado, se alguma das partes quiserem recorrer para decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal para um tribunal superior, isso não seria possível.

Além disso, as decisões do Tribunal Marítimo têm natureza jurídica de coisa julgada administrativa, e assim, decisões de caráter definitivo no âmbito administrativo, tendo a possibi-

lidade de aplicação das penalidades pertinentes aos seus responsáveis (NETO, 2012, p.55).

É certo que conforme o artigo 18 da Lei Orgânica do Tribunal Marítimo as decisões proferidas pelo TM podem ser revistas pelo Poder Judiciário; *In Verbis*

Artigo 18 – As decisões do Tribunal Marítimo, nas matérias de sua competência, têm valor probatório e se presumem certas, sendo suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário.

Entretanto, isso não exclui a importância da decisão proferida pelo Tribunal, inclusive em razão do artigo 19 da Lei Orgânica do TM cuja qual afirma que uma decisão for proferida pelo Tribunal Marítimo e posteriormente reexaminada pelo Poder Judiciário deverá conter essa decisão no processo judicial; *In verbis*

Artigo 19 – Sempre que se discutir em juízo uma questão decorrente de matéria de competência do Tribunal Marítimo, cuja parte técnica ou técnico-administrativa couber nas suas atribuições, deverá ser juntada aos autos a sua decisão definitiva.

Logo, tendo em vista a qualidade dos juízes que compõem o Tribunal Marítimo, bem como os efeitos que as suas decisões possuem no ordenamento pátrio, não é possível aceitar a ideia de que essas são meros pareceres. Ademais, para que seja afastada a decisão do TM se faz necessário muito mais que uma mera alegação contrário, e sim uma demonstração de prova judicial convincente em sentido contrário. Contribuindo ainda mais para a importância das decisões do TM.

Segundo Osvaldo Samarco (2014, p. 221)

Tais decisões gozam de presunção *juris tantum*, na medida que resultam do próprio direito (artigo 18) e, embora não gozem de caráter absoluto, suas condições subsistem até que se prove o contrário. É indispensável, para que seja afastada, uma prova judicial convincente, em sentido contrário, realizada com grau técnico equiparado ao nível do corpo de juízes do Tribunal Marítimo.

Por todo o exposto, constata-se que o Tribunal Marítimo também figura como elemento importante na resolução de

conflitos que surgem cujo tema seja o Direito Marítimo, haja vista que o Poder Judiciário, não possui a alta qualificação necessária para o tema, gerando ineficácia para uma solução ao caso concreto. Assim, o TM mostra-se excelente caminho para a qual as partes podem utilizar para resolver eventuais litígios inerentes ao comércio marítimo.

Além do Tribunal Marítimo, há também outros mecanismos de resolução de controvérsias eficazes, principalmente para as questões envolvendo o comércio aquaviário no Brasil e no mundo.

2.2 OS MÉTODOS ALTERNATIVOS DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

Qualquer sociedade busca harmonia para os seus conflitos. Nesse cenário, o Direito é ferramenta indispensável para a regulação e o constante trabalho para dirimir seus conflitos. Se onde há sociedade há o Direito (*ubi societas, ibi jus*), essa ciência deve inventar e criar vários tipos de métodos visando a o bem comum dos personagens que compõem a sociedade.

A sociedade mundial está cada vez mais complexa, interligada e dinâmica, assim, se faz obrigatório vários mecanismos de acesso à justiça mais apropriados a cada caso concreto e, dessa forma, eficazes. Com o intuito de resolver conflitos inerentes à sociedade, o Estado, principalmente o ocidental, retirou o direito de punir do particular e, assim, optou por monopolizar a aplicação do Direito no caso concreto, por meio do processo judicial.

Destarte, a sociedade se acostumou a ter seus litígios resolvidos por meio da função jurisdicional exercida pelo Estado. Apesar da grande importância do Poder Judiciário, a sociedade em todo seu dinamismo criou conflitos de grande complexidade em que o próprio Estado não é capaz de resolver de maneira em que ambas as partes fiquem satisfeitas, uma vez que são de

conhecimento geral os inúmeros obstáculos para a efetivação do acesso à justiça no Brasil, tais como os elevados custos processuais; a falta de conhecimento sobre direitos e deveres assegurados; a inadequação do instrumento utilizado para poder garantir determinados direitos difusos; a carência de qualidade da maioria dos servidores públicos de uma forma geral; a falta de instrumentos tecnológicos necessários para uma melhor prestação jurisdicional; etc.

É bom frisar que foi muito em virtude da ideia do monopólio estatal para a resolução de conflitos, que gerou e ainda gera, o próprio enfraquecimento desse maquinário, uma vez que o Judiciário encontra-se inflado por inúmeros conflitos e na obrigação de resolvê-los.

Assim sendo, percebe-se que a máquina judiciária dificilmente será suficiente para atender a toda demanda social, dessa maneira, tendo como base que o Direito é um construído, ou seja, uma criação que necessita de constante evolução, se faz pertinente uma discussão a respeito da possibilidade de transformação do próprio Direito com fins de adequação ao que a uma sociedade cada vez mais dinâmica lhe impõe.

A busca pela pluralização de caminhos com destinação à pacificação de conflitos, sem a interferência decisória de uma autoridade estatal tornou-se um impulso para o fortalecimento dos Métodos Alternativos de Solução de Conflitos (MASC). Os MASC possuem várias modalidades, tais como a mediação, conciliação, negociação e a arbitragem.

Vários são os ramos da sociedade que utilizam dos MASC's atualmente, porém no plano econômico que se constata um maior crescimento do instituto, visto que o Judiciário, como já supramencionado, não é capaz de suprir com a eficiência desejada todos os conflitos de uma sociedade. Além disso, as próprias características do mercado econômico exigem respostas de eventuais conflitos de maneira mais rápida e técnica. Desse modo, faz-se *mister* uma melhor explicação de ca-

da Método Alternativo de Resolução de Conflito visando melhor compreensão.

2.2.1 CONCILIAÇÃO

A conciliação como primeiro método alternativo se caracteriza por um procedimento em que as partes divergentes buscam por meio de um terceiro imparcial – conciliador - uma solução para o conflito. As partes podem estar acompanhadas de especialistas para um melhor assessoramento sobre o assunto em questão, todavia, a meta é o acordo razoável entre as partes, em que cada um deve ceder para se alcançar uma conciliação e que, dessa maneira, chega-se a uma resposta célere e de comum acordo.

A conciliação não intenciona um melhor aprofundamento do caso concreto, como acontece, por exemplo, com a mediação. Muito pelo contrário. Nesse método, as soluções inteligentes e alternativas se fazem essenciais para que a partir que se chegue ao real interesse do problema, se busque o melhor acordo entre as partes.

Segundo se extrai de Petrônio Calmon (2007, p. 144):

A conciliação é, pois, um mecanismo de obtenção da auto-composição que, em geral, é desenvolvido pelo próprio juiz ou por pessoa que faz parte ou é fiscalizado ou orientado pela estrutura judicial; e que tem como método a participação mais efetiva desse terceiro na proposta de solução, tendo como escopo a só solução do conflito que lhe é concretamente apresentado nas petições das partes.

2.2.2 NEGOCIAÇÃO

A segunda espécie que compõe os MARC's é a negociação. Esse método se define pela resolução feita, pelas próprias partes, isto é, não há um terceiro que compõe o cenário com a finalidade de auxiliar em uma resposta. Na negociação, a resolução do conflito se dá pelas próprias partes, podendo ou não

estarem assistidas de advogado ou profissional capacitado para o conflito em questão, tendo em vista o ganho recíproco visando a diminuição de perdas e uma melhor eficácia na resolução do seu conflito, por meio de uma solução compartilhada.

2.2.3 MEDIAÇÃO

A terceira espécie dos MARC's é a mediação. O referido procedimento é caracterizado pela alta autonomia da vontade das partes, uma vez que são as próprias partes que chegarão a um acordo, sob o auxílio de um terceiro imparcial ao impasse em questão – mediador.

O mediador tem como finalidade não apenas a busca de uma solução para o conflito, mas sim o entendimento dos reais interesses de ambas as partes, e sendo assim, propiciar a solução daquele conflito. Ou seja, a mediação é o método alternativo de resolução de conflito que mais se propõe a aprofundar os problemas em volta da questão, causando um real aprofundamento e compreensão dos elementos que compõem o cerne da questão.

Conforme explica Elena I. Highton e Glady S. Álvarez (1996, p. 122)

A mediação é um procedimento não adversarial no qual um terceiro imparcial ajuda as partes a negociar para chegar a um acordo mutuamente aceitável. Constituiu um esforço estruturado para facilitar a comunicação entre os contrários com o qual as partes podem voluntariamente evitar se submeter a um longo processo judicial – com o desgaste econômico e emocional que este comporta – podendo acordar uma solução para o seu problema de forma rápida, econômica e cordial. Considera a resolução em termos de cooperação, com enfoque no futuro e com um resultado no qual, os dois ganham, mudando as atitudes que adotam no litígio no qual a postura é antagonista, porque uma parte ganha e a outra perde. Na mediação, todas as partes se tornam ganhadoras, uma vez que chega a uma solução consensual e não existe o ressentimento de se sentir “perdedor” ao ter que cumprir o decidido por um juiz.

Por fim, chega-se ao método alternativo que será mais explorado no presente trabalho, qual seja a arbitragem. A arbitragem é regulada pela lei 9.307/96 no ordenamento jurídico brasileiro, no entanto, também existe projeto de lei tramitando no congresso nacional que busca atualizar as regras do referido instituto.

2.2.4 ARBITRAGEM

A arbitragem é uma forma heterocompositiva de resolução de conflitos. As partes transferem para um terceiro os poderes para poder solucionar a controvérsia.

Conforme Carlos Alberto Carmona (2006, p. 05)

Trata-se de mecanismo privado de solução de litígio, através do qual um terceiro, escolhido pelos litigantes, impõe sua decisão, que deverá ser cumprida pelas partes. Esta característica impositiva da solução arbitral (meio heterocompositivo de solução de controvérsias) a distancia da mediação e da conciliação, que são meios autocompositivos, de tal sorte que não existirá decisão a ser imposta às partes pelo mediador ou pelo conciliador, que sempre estarão limitados à mera sugestão (que não vincula as partes)

De acordo com o artigo 3º da Lei 9.037/96, a arbitragem poderá ser instituída de duas maneiras, por meio de compromisso arbitral e por cláusula compromissória.

Segundo Carlos Alberto Carmona, a cláusula compromissória é o pacto por meio do qual as partes avençam, por escrito, submeter à arbitragem a solução de eventual litígio que possa decorrer de uma determinada relação jurídica (CARMONA, 2006, p.20).

Já o compromisso arbitral é a convenção através da qual as partes submetem um litígio pré-existente à arbitragem de uma ou mais pessoas, podendo ser judicial ou extrajudicial, conforme artigo 9º da lei da arbitragem.

É o principal método alternativo utilizado pelas grandes empresas que buscam uma resposta aos seus eventuais confi-

tos, em virtude de suas características, tais como a expertise dos árbitros escolhidos para solucionar o conflito e a própria força da sentença arbitral, que possui os mesmos poderes de uma sentença judicial, sendo assim título executivo judicial. Nesse sentido o Código de Processo Civil enuncia:

Art. 475-N. São títulos executivos judiciais:

IV – a sentença arbitral

Ademais, a arbitragem se destaca por outros fatores que não são facilmente visualizados em todos os métodos de resolução de conflitos, tais como a especialização, pois na arbitragem é possível escolher um árbitro ou tribunal arbitral altamente especializado na matéria que será posta para resolução.

Além do mais, a rapidez, haja vista que o procedimento adotado pelas partes, via de regra, é muito mais rápido do que o procedimento judicial, principalmente quando se trata de causas com um valor muito elevado, pois nesses casos o processo tramita pelo procedimento ordinário exposto no Código de Processo Civil, com maior quantidade de fases e procedimentos que acabam por dificultar uma melhor prestação da jurisdição; há também o fator da irrecorribilidade, uma vez que a sentença arbitral tem a mesma força que uma sentença judicial, porém não se faz possível recorrer da sentença arbitral; a informalidade, nos limites da Lei 9.307/96, é uma característica buscada pelos profissionais da área, exatamente com o intuito da diminuição do formalismo e consequente celeridade no processo; por fim a confidencialidade é um dos atributos diferenciadores, principalmente, para os grandes empresários que visam a solução de um eventual conflito, porém sem com que a imagem da sua empresa seja atrelada a qualquer mensagem de má gestão ou que escancare as entranhas corporativas, podendo afastar investidores (SCAVONE, 2010, p.17-18).

Importante ressaltar que sobre a arbitragem, o referido MARC será posteriormente aprofundado, haja vista ser o principal tema do presente trabalho.

Esses métodos alternativos de resolução de conflitos se

mostram como tendência em todo mundo, tendo em vista as vantagens supramencionadas, principalmente para as questões envolvendo o comércio marítimo.

O Transporte aquaviário no Brasil sempre foi muito intenso, desde a época da colônia, em que os recursos naturais eram extraídos e enviados para a então metrópole, Portugal, ou depois, com a sua independência e necessidade de fomentar a indústria interna. O transporte marítimo atualmente é responsável por 80% do volume do comércio internacional, equivalendo a valores bilionários².

Dessa forma, os contratos comerciais que envolvem o transporte marítimo se mostram muito importantes e devem ser muito bem elaborados visando o seu melhor cumprimento. Todavia, eventuais conflitos são inerentes a qualquer negócio, inclusive ao transporte marítimo.

É sob esse cenário que surge o Direito Marítimo. Não somente nos contratos de afretamento de navios ou de exportação e importação, como também para escolher o mecanismo utilizado para a solução de eventuais conflitos.

Sendo assim, os métodos alternativos de resolução de conflitos exercem função de destaque, uma vez que não se aplicam os ritos do processo judicial, possuem maior celeridade, expertise, dentre outras características mencionadas em epígrafe.

Nesse cenário, a arbitragem atua como mecanismo eficiente para a solução de conflitos que demandam muita especialidade, haja vista que um juiz togado não é tão apto a dirimir um conflito tanto quanto um árbitro marítimo com especialidade e experiência em tribunais internacionais ou câmaras internacionais de Direito Marítimo.

AUST (2010, 278). O autor aponta que, de acordo com o Review of Maritime Transport, 2008, realizado pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), no ano de 2007 transitaram pelos mar cerca de 8 bilhões de toneladas.

Diante do exposto e tendo em vista que o comércio marítimo no Estado do Espírito Santo representa mais do que a metade do PIB, a arbitragem se mostra como uma excelente saída para sanar eventuais conflitos referentes a essa área, principalmente frente ao Judiciário.

3 A ARBITRAGEM MARÍTIMA COMO MÉTODO DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

O globo terrestre é composto por 27% de continente e 73% de espaços marítimos, dessa forma, é normal que o transporte de mercadorias ou pessoas entre os países se faça por meio dos oceanos. Estima-se que 90% do comércio internacional se faça por meio do transporte aquaviário (*business shipping*), sendo assim, merece robusto relevo as matérias que envolvem tal setor da economia. É exatamente nesse cenário e visando tutelar principalmente os fatos jurídicos existentes nesse tipo de atividade comercial que atua o Direito Marítimo.

Conforme já mencionado, o Direito Marítimo surgiu como um conjunto de normas consuetudinárias advindas dos próprios sujeitos do transporte marítimo que, com o passar do tempo, criaram eficazes mecanismos de tutela para a prática da referida atividade comercial. O que anteriormente eram normas criadas por particulares e para particulares, com o passar do tempo, em busca de uma maior segurança jurídica, houve um processo de positivação por parte do Estado e que passou a regular tais normas.

Destarte, na regulação do transporte aquaviário Eliana Martins (2013, p.6) afirma que

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 são sistematizadas pelas normas de direito internacional público, essencialmente na codificação do direito do mar. No âmbito interno, estão disciplinadas pelo direito público marítimo, cujo foco regulatório se centra em paradigmas da regu-

lação internacional, política marítima, soberania e jurisdição, segurança e sustentabilidade, desenvolvimento do comércio, competitividade da Marinha Mercante e impactos na economia de mercado. (MARTINS, 2013, p.06)

É exatamente por causa dessa perspectiva que o Direito Marítimo, de acordo com a teoria clássica, é classificado como Direito misto. Desse modo, o Direito Marítimo conceitua-se por um conjunto de normas jurídicas cujo objetivo é de tutelar todas as etapas necessárias para o transporte de mercadorias e pessoas por meio do sistema aquaviário. Ademais, possui assento constitucional e visa regular relações jurídicas em torno das embarcações, bem como de contratos de transporte, afretamento, hipoteca naval, etc (CASTRO, 2011, p.20).

Além das normas internas existentes em cada país com o intuito de regular o transporte marítimo em seu respectivo território nacional, a sociedade mundial, até em virtude da própria natureza internacional do comércio marítimo, e em busca de uma homogeneização de normas e maior segurança jurídica convencionou acordos, tratados internacionais cuja importância para o transporte aquaviário se mostra impar.

Dessa forma, passa-se ao estudo de alguns dos principais tratados internacionais acerca do comércio marítimo.

3.1 AS REGRAS DE YORK – ANTUÉRPIA

Em 1864, na cidade de York, foram elaboradas regras acerca da distribuição de encargos em caso de acidente marítimo. As referidas regras são uma tentativa de uniformização das práticas já usualmente utilizadas no comércio marítimo sobre avarias causadas em expedições marítimas.

Posteriormente, em 1877 as regras estipuladas em York foram discutidas e concretizadas, na cidade de Antuérpia, ficando conhecidas como Regras de York- Antuérpia (*York-Antwerp rules*). Tais regras ainda foram revisadas em 1890, 1903 e 1924, 1974 e 1994.

A reforma ocorrida em 1924, na cidade de Estocolmo, deu nova forma às regras, criando-se regras alfabéticas e numéricas. As alfabéticas são divididas em sete partes (de A até G), de caráter geral e com diretrizes básicas para a determinação se um ato concreto configura-se como avaria grossa, também disciplinam questões a respeito de culpa e das despesas da substituição causada pela avaria, além de regular a própria natureza da avaria.

Já as normas numéricas (no total de vinte e duas), regulavam as seguintes circunstâncias: a inclusão e exclusão de certos danos e gastos, cuja matéria é controvertida na prática, principalmente no que se refere às matérias de juros, deduções e depósitos; também regulavam as hipóteses mais frequentes de avarias.

O referido modelo foi mantido até 1950, e posteriormente, na Conferência de Hamburgo, em 1974, teve sua estrutura modificada, dando-lhe uma forma de Regra de Interpretação, permanecendo as regras alfabéticas e a regras numéricas.

Todavia, as pressões existentes para várias mudanças, dentre elas, principalmente por parte de algumas seguradoras, a fazer com as avarias grossas deixassem de existir, cominou com uma nova em reforma, feita na cidade de Vancouver, em 2004.

O objetivo principal dessa reforma foi reduzir o custo das declarações de avaria grossa, bem como reduzir o seu custo. Assim sendo, as principais alterações foram (GUARDIA, 2007, p.02):

Conforme a Regra VI, foram excluídos os custos de salvamento da regulação da Avaria Grossa, exceto quando uma parte tiver pago toda a despesa ou qualquer proporção devida por outra parte; Os salários do comandante, dos oficiais e da tripulação, assim como a manutenção dos mesmos durante o tempo de estada do navio em um porto de refúgio, foram excluídos da avaria grossa, conforme a Regra XI; Serão permitidos na avaria grossa, os custos de reparos provisórios dos danos simples efetuados em um porto de refúgio, limitados ao

custo dos reparos permanentes, podendo a limitação ser estendida a soma dos custos dos reparos provisórios mais os reparos permanentes eventualmente efetuados ou a depreciação no valor do navio na conclusão da viagem, caso exceda o custo dos reparos permanentes que efetuados realmente, sendo exigida antes que toda permissão em avaria grossa seja considerada, conforme consta da Regra XIV (b); As comissões de 2% sobre o desembolso das despesas de avaria grossa foram abolidas, conforme Regra XX; Os juros fixos de 7% foram substituídos por juros mais flexíveis a serem determinados anualmente pela Assembléia do Comitê Marítimo Internacional – CMI, conforme consta da Regra XXI

Ademais, também foram feitas as seguintes mudanças (GUARDIA, 2007, p.2)

Foi acrescida a Regra XXIII, que estipula um prazo para as reivindicações em avaria grossa, sendo que os pedidos devem ser feitos dentro de seis anos após o término da aventura marítima ou de um ano contado após a publicação do ajustamento de avaria grossa; Por último, os termos “admitido em”, “admitido como”, “abonado”, “permitido em” foram padronizados para “permitidos”, e algumas regras foram numeradas ou renumeradas.

Importante ressaltar que tais mudanças não tiveram homogeneidade, e sim um acordo entre os tradicionalistas que preferiam a forma anterior e os mais radicais, cuja grande parte são seguradoras de cargas (GUARDIA, 2007, p.03).

3.2 AS REGRAS DE ROTTERDAM

As regras de Roterdã têm como objetivo principal atualizar as disposições presentes nas Regras de Haia (1924); Regras de Haia-Visby (1968) e Regras de Hamburgo (1978).

Há aproximadamente 40 anos começou o uso generalizado de contêineres e mais de 20 anos está avançando o uso da informática. Com a utilização generalizada do transporte de contêineres mudou forma como se contratar as cadeias de transporte entre o exportador e o importador. O contêiner facilita o Transporte Intermodal e do Transporte Segmentado, onde

cada segmento é contratado separadamente, as grandes empresas de carregadores passaram a fazer contratos que cobrem uma grande parte da cadeia e às vezes toda a cadeia. Assim, o transporte intermodal tem reduzido muito os custos de transporte (ZUIDWIJK, 2006, p.01).

Além disso, o uso da informática, melhorou as transações e tornou possível o comércio eletrônico. Dessa forma, o transporte marítimo passou da fase em que as mercadorias eram transportadas “porto a porto” para o transporte intermodal “casa a casa” com a utilização de produtos tecnológicos melhorando a segurança e melhor controle da mercadoria (ZUIDWIJK, 2006, p.01).

Não obstante, estas melhorias também trouxeram muitos problemas de interpretação de leis e regras, pois em muitas partes do mundo as relações entre todos os sujeito de uma transação comercial em uma cadeia de transporte não são nítidas. Leis e regulamentos de transportes terrestres e terminais de transferência, são diferentes no mundo. Dessa forma, na ausência de regras claras, surgiram conflitos e disputas sobre interpretações de direitos e obrigações das partes (ZUIDWIJK, 2006, p.02).

Destarte, as Regras de Roterdã surgem visando incorporar novas práticas, costumes e conceitos do comércio marítimo internacional integrado com outros modais, os quais sofreram forte mudança em virtude das novas tecnologias surgidas e implementadas, seja em relação aos novos modelos tecnológico das embarcações, seja pelos meios de comunicação eletrônico que facilitam e modificaram completamente o comércio marítimo nos últimos trinta anos (GILBERTONI, 2014, p.515).

Sendo assim, as Regras de Roterdã buscam regular as práticas e normas internacionais já existentes, bem como as situações onde não há uma uniformização de regras, pois quando há diferentes normas, de diferentes países isso pode gerar um grande risco na questão, por exemplo, da responsabilidade

de algum dano.

Importante ressaltar que apesar do Brasil não ser signatário de nenhuma dessas Convenções Internacionais supramencionadas, essas são deveras importantes para uma melhor gestão e funcionamento do comércio marítimo internacional. De acordo com o artigo 9º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, o país somente adotará as suas leis internas, assim, caso o Brasil não tenha inserido a Convenção Internacional respectiva sem seu ordenamento jurídico tal Convenção não poderá ser obedecida em território nacional.

Não obstante a impossibilidade de aplicação de lei estrangeira em território nacional, o ordenamento jurídico brasileiro autoriza a possibilidade de escolha de foro de competência para dirimir eventuais conflitos. É exatamente nesse cenário que a arbitragem marítima surge como método de resolução de conflitos nas atividades em que o comércio marítimo é o cerne da questão.

3.3 ASPECTOS GERAIS DA ARBITRAGEM MARÍTIMA

O instituto da arbitragem possui registro histórico desde antes de Cristo e é instrumento de resolução de conflitos conhecido no Brasil, apesar disso, o referido método alternativo de resolução de conflito só ganhou verdadeira força após a criação da lei 9.307/96. Com o advento da lei de arbitragem novos mecanismos foram adicionados ao instituto que fizeram com que ele se tornasse uma ótima opção para a resolução de eventuais litígios, tais como a não necessidade de homologação da sentença arbitral por meio do Poder Judiciário, tendo assim caráter definitivo quanto ao mérito; a possibilidade de convocação judicialmente da parte que não comparecer para acordar acerca do compromisso arbitral, mediante procedimento especial, dentre outras.

É sob essa perspectiva que a arbitragem marítima en-

caixa-se e se faz imprescindível para a economia de qualquer país. Atualmente, mais de 80% (oitenta por cento) da resolução de conflitos mercantis entre empresas de grande e médio porte na economia globalizada já são feitos por mediações privadas e arbitragens extrajudiciais. Ademais, o Brasil figura como o país que mais utiliza a arbitragem na América Latina e o 4º no mundo.

A arbitragem marítima está relacionada com conflitos que tenham como natureza o Direito Internacional Marítimo ou o Direito Nacional Marítimo e segue todos os trâmites de acordo com o tribunal arbitral devidamente acordado anteriormente entre as partes. Este órgão arbitral é o responsável para julgar o caso concreto. Esses órgãos arbitrais gozam de extremo prestígio no âmbito internacional e enorme experiência e expertise para dirimir tais conflitos em razão da sua profunda especialidade, além de ser meio mais célere comparado ao Poder Judiciário.

A efetividade da jurisdição é tema de discussão em vários ramos do Direito, e o maior problema encontrado diz respeito ao possível conflito entre rapidez para a resolução dos litígios e ao mesmo tempo qualidade da prestação do serviço ao jurisdicionado.

O júízo arbitral se mostra importante para os integrantes do comércio marítimo, uma vez que afasta o formalismo presente na maioria das leis processuais brasileiras, porém sem ferir nenhum princípio ou norma Constitucional base para o ordenamento jurídico. Os contratos que têm constituído a resolução por arbitragem atrelam o órgão arbitral para solucionar o eventual conflito, como por exemplo: a *American Arbitration Association*, *Chambre Arbitration Maritime* (Paris, França), *Liverpool Cotton Association*, *Llodys*, dentre outros para questões marítimas como avaria grossa ou comum, questões relacionadas com fretadores, embarcadores, trades, etc.

Na Europa e nos Estados Unidos a prática da arbitra-

gem marítima é um instrumento já consagrado no transporte aquaviário e nas questões envolvendo o Direito Marítimo, visando exatamente fugir da morosidade judicial que não é exclusividade do Brasil.

Diante disso, o presente trabalho se aprofundará mais na arbitragem marítima e suas características peculiares de acordo com as regras da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM).

3.3.1 REGRAS DE CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM

De acordo com o artigo 3º, da Lei 9.307/96

As partes interessadas podem submeter a solução de seis litígios ao juízo arbitral mediante convenção de arbitragem, assim entendida a cláusula compromissória e o compromisso arbitral

Convenção de arbitragem é gênero, cujas espécies se dividem em compromisso arbitral e cláusula arbitral (ou cláusula compromissória).

O compromisso arbitral é a convenção de arbitragem por meio da qual as partes acordam que um determinado conflito já existente entre essas será resolvido por meio da solução arbitral. O referido compromisso poderá ser feito antes do ajuizamento da ação judicial referente ao caso, sendo denominada extrajudicial, ou também poderá ser pactuada pelas partes com o processo judicial já em andamento, pondo termo a esse e submetendo o conflito à arbitragem (SCAVONE, 2010, p.82).

Todavia, nos comércios marítimos, a convenção de arbitragem utilizada é a cláusula compromissória, tendo em vista que as partes já se preocuparam de antemão de estipular no contrato de comércio marítimo objeto principal da relação que qualquer litígio que eventualmente possa surgir no decorrer da vigência do contrato. Nesse sentido o art. 4º da lei 9.037/96

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. §1º a cláusula compromissória deve ser estipulada por escrito, podendo estar inserta no próprio contrato ou em documento apartado que a ele se refira.

De acordo as regras da ABDM, a cláusula compromissória deverá ser o mais completa possível, necessitando para tanto de qualificação completa do(s) árbitro(s) e das partes; do objeto da arbitragem; do local a ser realizada; como o juízo arbitral julgará o conflito, que será julgada por equidade; as despesas e os honorários dos árbitros, a assinatura das partes, dos árbitros e de duas testemunhas. Depois de feita a comunicação à ABDM as partes no prazo de sete dias apresentaram defesa, contados da ciência³.

A arbitragem considera-se iniciada com quando a nomeação do(s) árbitro(s) é aceita.⁴ Em seguida, o(s) árbitro(s) deverá informar à ABDM a existência da arbitragem para que haja o registro e o controle por meio da associação.⁵

3.3.2 A NOMEAÇÃO DOS ÁRBITROS

A nomeação dos árbitros para a escolha na arbitragem marítima é feita pela vontade das partes, todavia, tal nomeação deve respeitar alguns critérios estabelecidos mediante lei, pelo fato da arbitragem se tratar de mecanismo de distribuição de justiça, por possuir função pública. Assim, a nomeação respeitará algumas normas e princípios, tais como o livre convencimento; o contraditório; igualdade entre as partes; a imparcialidade, etc.

Ademais, há critérios de ordem objetiva e subjetiva que devem ser respeitados nas escolhas dos árbitros. Na esfera objetiva, o árbitro deve ser plenamente capaz de acordo com as normas do Direito Civil; a nacionalidade também não é importante na escolha do árbitro, podendo ele ter qualquer nacionali-

³ Art.5º e §1º das RAABDM.

⁴ Art.9º das RAABDM.

⁵ Art.16 das RAABDM

dade. No âmbito subjetivo, a nomeação do árbitro se dá em virtude da sua capacidade técnica, uma vez que a *expertise* é uma das principais razões para a escolha da arbitragem como método de resolução do conflito; além disso, a ética do(s) árbitro(s) deve ser ponto fundamental, pois além de se contar com confiança nos conhecimentos técnicos referentes à matéria do conflito, também se faz muito importante para casos de ele ser suspeito ou impedido na causa (PETZA, 2007, p.43).

Outrossim, de acordo com o art.7º, III, das Regras de Arbitragem da ABDM, a nomeação poderá se dá tanto para um árbitro como para mais de um, porém sempre em número ímpar para que não haja empate na votação da arbitragem.

Além disso, Susan Petza (2007, p. 43) acrescenta que acerca da recusa do árbitro tal fato

Só poderá ocorrer se as partes expuserem o motivo ocorrido ou conhecimento deste após a nomeação, entretanto, se o motivo for anterior à nomeação, somente quando essa tiver sido designada pela ABDM, conforme § 4º do art. 5º das regras da ABDM. O motivo ou articulação das razões da recusa juntamente com as provas pertinentes deverão, conforme § 3º do art. 11º destas regras, ser dirigidos ao Conselho de Administração da ABDM, o qual ouvirá o árbitro em 48 (quarenta e oito) horas, e decidirá no prazo de 7 (sete) dias, se for o caso, a convocação do respectivo substituto.

Nos casos de morte, renúncia ou outro fator que gere impedimento para figurar como árbitro por período superior a 30 dias, o suplente deverá assumir a função. Se não existir indicação no compromisso arbitral, a parte designada como responsável tem o prazo de cinco dias para poder indicar outro, caso mantenha-se na inércia a ABDM caberá a indicação de um substituto (PETZA, 2007, p.44).

Ademais, às partes será a responsabilidade por pactuar o valor dos honorários dos árbitros, em caso de omissão dessa cláusula serão aplicados os valores da tabela de honorários da ABDM.

3.3.3 Procedimento para audiência

A arbitragem não obedece ao mesmo procedimento feito na esfera judicial. Por se tratar de um mecanismo alternativo de resolução de conflito, busca-se um procedimento mais eficaz, célere, ideal para a resolução daquele conflito específico e distinto do processo judicial normal. Assim, na arbitragem o processo, muitas vezes, é mais simplificado e prático do que no processo judicial.

As partes podem ser representadas por meio de procurador devidamente qualificado no juízo arbitral. No caso de pessoas jurídicas essas podem ser representadas pela pessoa que o seu respectivo estatuto autorize, ou por seus diretores.

O reclamante e o reclamado terão o prazo de vinte e um dias para apresentarem alegações com as provas que pretendem produzir a contar da data da assinatura do compromisso arbitral. O reclamado somente receberá seu prazo para apresentar as alegações após já juntada as alegações do reclamante (PETZA, 2007, p.45).

Em seguida, será aberto o prazo de sete dias para as partes apresentarem manifestando alegando, em definitivo, as provas que pretendem produzir. Após será designado audiência de conciliação, na qual se tentará o acordo entre as partes. No caso de restar infrutífero a conciliação será decidida questões preliminares pendentes e em seguida os pontos controvertidos referentes ao conflito em questão (PETZA, 2007, p.45).

Acerca das audiências no processo arbitragens marítimas Susan Petza complementa afirmando que

A realização da prova pericial será, sempre que possível, antes da prova oral em audiência, sendo que esta prova pericial poderá ser substituída por esclarecimentos destes em audiência. Qualquer parte pode requerer depoimento pessoal da parte contrária ou de testemunha. Caberá à parte interessada apresentar o rol de testemunha no prazo de 15 (quinze) dias antes da audiência de instrução e julgamento, sendo estas devidamente qualificadas, sob pena de perda do direito. Será de-

signada audiência de instrução e julgamento quando verificar-se a necessidade de prova oral. As audiências supracitadas serão realizadas ainda que as partes regularmente notificadas, não compareçam. A suspensão ou adiamento da audiência somente será concedido por motivo relevante e fica a critério do Juízo Arbitral designar nova data.

3.3.4 A DECISÃO ARBITRAL

De acordo com o art. 37º, §5º das RAABDM, o Tribunal Arbitral ou o juiz arbitral proferirá em seis meses a decisão arbitral a contar da instituição da arbitragem, salvo estipulação das partes em contrário. Esse ponto é de extrema relevância se nós considerarmos o tempo utilizado pelo Poder Judiciário para proferir uma sentença, sendo que na esfera do Judiciário ainda é cabível recursos para discussão de mérito, enquanto na arbitragem, conforme já anteriormente explicado, possui características de sentença judicial, não podendo ser discutida em seu mérito e tão somente, via de regra, na fase de execução da sentença.

A decisão será decidida por maioria dos votos ponto a ponto tendo como parâmetro os argumentos formulados pelas partes. Em seguida, a sentença será assinada por todos os árbitros e as partes receberão cópias da sentença do juízo arbitral cabendo às partes, no prazo de sete dias, requer ao(s) árbitro(s) que esses sanem possíveis obscuridades, contradições ou omissões na sentença arbitral. Por sua vez, os árbitros tem o prazo de quinze dias para decidirem sobre o referido requerimento das partes (PETZA, 2007, p.45).

Por fim, a arbitragem considera-se encerrada se o reclamante retira seu pedido; se as partes resolverem por encerrá-la, quando a sentença for proferida ou modificada, ou na hipótese do art. 12 da lei 9.307/96

Art. 12. Extingue-se o compromisso arbitral: I - escusando-se qualquer dos árbitros, antes de aceitar a nomeação, desde que as partes tenham declarado, expressamente, não aceitar subs-

tituto; II - falecendo ou ficando impossibilitado de dar seu voto algum dos árbitros, desde que as partes declarem, expressamente, não aceitar substituto; e III - tendo expirado o prazo a que se refere o art. 11, inciso III, desde que a parte interessada tenha notificado o árbitro, ou o presidente do tribunal arbitral, concedendo-lhe o prazo de dez dias para a prolação e apresentação da sentença arbitral.

3.3.5 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

A arbitragem possui como uma de suas principais características exatamente o seu sigilo. Sendo assim, todo procedimento arbitral é sigiloso sendo vedado divulgar qualquer informação sobre o processo arbitral, tais como as partes, o teor do julgado, o procedimento, valor da causa, etc.

No âmbito da arbitragem marítima essas características são muito importantes, uma vez que as empresas têm receio de perder a credibilidade no mercado devido a qualquer falha ocorrida no transcorrer de um contrato de comércio internacional marítimo. Dessa maneira, tais procedimentos especiais são deveras importante para os sujeitos no cenário do Direito Marítimo.

Todavia, a arbitragem marítima não possui todos os poderes que o Poder Judiciário possui, dessa forma, na necessidade de procedimentos coercitivos cautelares ou na execução da sentença o Tribunal Arbitral Marítimo necessitará de solicitar ao Judiciário que cumpra essa tarefa, conforme art.22º, §4º da Lei 9.307/96.

Art. 22. Poderá o árbitro ou o tribunal arbitral tomar o depoimento das partes, ouvir testemunhas e determinar a realização de perícias ou outras provas que julgar necessárias, mediante requerimento das partes ou de ofício. § 4º Ressalvado o disposto no § 2º, havendo necessidade de medidas coercitivas ou cautelares, os árbitros poderão solicitá-las ao órgão do Poder Judiciário que seria, originariamente, competente para julgar a causa.

3.3.6 A IMPORTÂNCIA DA ARBITRAGEM MARÍTIMA NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

As vantagens advindas da escolha da arbitragem como método de resolução de conflitos é realmente muito importante. Primeiro que a arbitragem marítima trata-se de um mecanismo que demanda grande especialidade, assim e exige do julgador um grande conhecimento sobre determinada matéria. Relação essa que não existe se comparada ao Judiciário, pois, na maioria das vezes, um juiz estadual não tem conhecimento específico sobre um contrato que envolva o Direito Marítimo, como por exemplo, um afretamento de navio, ao passo que o árbitro é um *expert* no assunto.

Além disso, outro fator de importância na escolha da arbitragem marítima é exatamente o sigilo de todo o processo envolvido. Isto é, o árbitro é proibido de passar qualquer informação a respeito do teor da arbitragem realizada, bem como sujeitos, valores etc. Isso se faz deveras relevante, tendo em vista que as empresas do ramo não possuem interesse de ter exposto as suas formas de negociação, bem como possível imperícia no decorrer de um processo.

O terceiro fator seria um dos principais, qual seja a da celeridade. No ramo do comércio marítimo é muito comum entre duas empresas existirem mais um de um contrato, dessa forma, com a celeridade da arbitragem marítima o eventual conflito surgido de um contrato, não afeta os demais contratos paralelos, sendo preservadas as relações de negócios existentes entre as partes e por meio de profissionais extremamente capacitados.

Todavia, para que a arbitragem marítima possa ser exercida com todas as suas qualidades da melhor maneira possível o contrato celebrado entre as partes deve possuir uma cláusula arbitral muito bem detalhada, indicando quase serão as regras adotadas; o idioma; o tribunal arbitral e se possível

quem serão os árbitros e a quantidade que participaram da arbitragem.

Não obstante esses fatores, a arbitragem marítima pode ser mais caro do que no processo judicial, porém deve-se ter em mente outros fatores.

Tendo em vista os aspectos práticos, deve-se ressaltar que o dinheiro gasto na arbitragem, devido as suas principais características, de sigilo, expertise e celeridade, têm-se na verdade um investimento, haja vista que resolvendo rapidamente o conflito existente, não há mais gastos que eventualmente um processo judicial gastaria em anos de honorários advocatícios, bem como efeitos secundários derivados do desgaste da controvérsia entre as duas empresas, prejudicando outros e futuros contratos.

Nesse sentido Luciano Timm (2009, p.23) afirma que

afirma com precisão que os custos de um rompimento contratual devem ser considerados pela partes e a utilização da arbitragem é sem dúvidas o meio de resolução mais benéfico, sendo um verdadeiro redutor de custos na transação, principalmente em razão da celeridade e sigilo, além do fato do julgador ser um expert. Nas palavras do professor: O processo judicial continua a ser uma antevisão da eternidade, e é preciso encontrar, nas vias alternativas, fórmulas de solucionar controvérsias que dependam cada vez menos da intervenção estatal.

Destarte, com a utilização da arbitragem o próprio Poder Judiciário ganha, pois possuirá menos processo para julgar e assim e dedicará aos processos que lhe já são competentes e em enorme quantidade. Ademais, é relevante destacar que os processos que a arbitragem marítima atua são processo de grande especialidade e muito complexos, fato que contribuiria para uma maior morosidade da resolução do conflito, além de ser possível uma grande quantidade de recursos.

Essa realidade também é presente no Estado do Espírito Santo. A economia capixaba possui mais de cinquenta por cento do seu Produto Interno Bruto voltado para a área de comér-

cio exterior, além de mais de 529 empresas de exportação e 791 de importação, sendo uma grande fonte de renda para o estado e gerando vários empregos diretos e indiretos.

Além do exposto, o Estado do Espírito Santo receberá nos próximos anos um forte investimento de bilhões de reais no setor do comércio internacional em diversas locais do Estado, tais como Aracruz, Linhares, Vitória e Vila Velha. Esses investimentos serão investidos na construção de novos portos, inclusive de águas profundas, estaleiros e nos setores auxiliares, como as rodovias, ferrovias e logística de uma forma geral.

Diante de todos os fatos já expostos no presente trabalho referentes ao tamanho dos investimentos que serão realizados no Espírito Santo, bem como da importância da arbitragem marítima nos casos em que envolvam o Direito Marítimo, conclui-se que a arbitragem marítima é necessária para que haja um ambiente mais propício ao comércio marítimo no Estado, e assim fomenta ainda mais esse setor da economia cuja importância é ímpar ao Espírito Santo.

Sob esse contexto que a economia capixaba se desenvolve. Mais de 50% do PIB capixaba é gerado pelas exportações do Estado. Isto é, o Estado ao mesmo tempo está fortemente ligado ao setor de comércio exterior, tendo várias empresas atuantes nessa área, pois é o terceiro maior exportador em termos de quantidade e o sétimo em termos de valor exportado, além de possuir 529 empresas exportadoras e 791 importadoras, comprova-se, dessa maneira, a vocação do Espírito Santo para o comércio exterior.

No entanto, o Estado do Espírito Santo também sofre com maior facilidade qualquer efeito decorrente da economia internacional, uma vez que se os países passam por dificuldades econômicas, tendem a deixar de consumir como antes, diminuindo, dessa maneira substancialmente as importações e afetando diretamente o Estado.

Destarte, os investimentos nesse setor da economia se

mostram cruciais para a continuação de um crescimento econômico condizente com a importância do setor.

Assim, o governo do Espírito Santo, juntamente com a iniciativa privada, investirão em 7 novos portos. Sendo o primeiro, o Porto Norte, em Linhares; o segundo será o Terminal Portuário Petrocit que terá uma área de 1,5 milhão de metro quadrado, localizado na região de São Mateus; na região de Aracruz será construído pelo Grupo IMETAME o Terminal Industrial IMETAME, no valor de R\$ 350 milhões de reais. Ademais, também estão previstos obras para a construção do Estaleiro Jurong também no município de Aracruz, com investimentos estimados em R\$ 800 milhões de reais e geração de aproximadamente 6 mil empregos na fase de operação; outro investimento será o C-Port Brasil Logística Offshore, no município de Itapemirim, será base de apoio logístico para as operações offshore de petróleo e gás, o valor é estimado em R\$ 1.3 bilhão de reais.

Ainda na região de Itapemirim, será construído o Itaoca Terminal Marítimo – Seaport, outra base de apoio para operações offshore com investimento de cerca de R\$ 450 milhões e mais de 1.5 mil empregos na fase de construção e operação; por fim será construído em Presidente Kennedy, sul do Estado, o Porto Central. Tal porto pode vir a ser o maior porto do Brasil, com capacidade de até duas vezes o tamanho do porto de Santos, São Paulo. É um investimento multicarga de valor de R\$ 4 bilhões de reais

Além disso, ainda há o projeto do chamado “Superporto”, com localização provável em Vila Velha, na região de Ponta da Fruta e Interlagos. O Superporto possui grande importância no comércio internacional capixaba, haja vista que está sendo projetado para que navios de maior porte possam adentrar em portos capixabas, uma vez que o calado será de 25 metros.

Não só haverá a construção de novos portos, como tam-

bém a ampliação dos já existentes, tais como o Porto de Vitória e o Portocel. O Portocel tem previsão de diversas ampliações, bem como o Porto de Vitória que foram feitas obras de dragagem e derrocagem visando que navios de até 244 metros de comprimento e 12,5 metros de calado pudessem adentrar no porto e, assim, aumentasse o fluxo de navios e, por consequência, de fluxo de mercadorias, favorecendo o comércio capixaba, como também sua economia.

Todavia, é de importante relevo que os investimentos não se situem apenas na construção ou ampliação dos portos, uma vez que o complexo logístico que envolve o comércio exterior é sistêmico em relação a outras infraestruturas, sendo os 4 modais –ferrovia, rodovia, porto e aeroportos- cruciais para o Espírito Santo.

Dessa maneira, se faz necessário o investimento em todos esses setores. Assim sendo, com o intuito de fazer o transporte de mercadorias de maneira mais rápida e segura há o projeto da construção de uma rodovia que ligaria Vitória, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Essa ferrovia sairá do município de Cariacica, passará em cidades como Cachoeiro de Itapemirim e ligará Minas Gerais aos portos capixabas, também haverá interligação com o Rio de Janeiro. Em uma segunda etapa de implementação, se buscará ligação com o município de Linhares, norte do Espírito Santo.

CONCLUSÃO

Os métodos alternativos de resolução de conflitos ainda não possuem o local de destaque em nossa sociedade. Muitas vezes eles não são devidamente utilizados e em tantas outras não se consegue a sua real incorporação dos institutos jurídicos em benefício de uma resposta aos conflitos inerentes da sociedade de maneira eficaz e plena que a nossa sociedade cada vez mais dinâmica pede.

A arbitragem marítima surge como método de resolução de conflito de extrema relevância para as questões acerca do Direito Marítimo, haja vista que o Poder Judiciário não possui *expertise*; eficiência; celeridade e sigilo, características essas naturais da arbitragem. Para tanto, a elaboração de uma cláusula de compromisso arbitral é muito importante, com especificação de árbitros; legislação; idioma; sede de arbitragem, dentre outros, em busca de uma resolução futura eficaz.

Dessa forma, a arbitragem marítima não pode ser vista como um método secundário do Poder Judiciário, e sim o contrário. A arbitragem marítima no Brasil deve buscar ser o primeiro caminho para dirimir esses conflitos do comércio internacional, bem como ocorre na Europa, Estados Unidos e alguns países da Ásia.

Destarte, tendo como parâmetro o Estado do Espírito Santo e seus grandes investimentos programados para os próximos anos voltados para a área do comércio exterior, a arbitragem marítima mostra-se deveras importante para um futuro em que o Espírito Santo poderá se tornar referência no setor em todo o país.

Pelo exposto, conclui-se que, devido as suas características, a arbitragem marítima no Espírito Santo deve ser implementada, uma vez que se mostra como o melhor método de resolução de conflito para os casos envolvendo o Direito Marítimo e assim não se faça necessário a interferência do Judiciário em causas tão específicas.



REFERÊNCIA

- AUST, Anthony. Handbook of International Law. 2th.ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- BRASIL. Decreto de criação do Tribunal Marítimo Administrativo Brasileiro. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/19301939/decreto-24585-5-julho-1934-517218-republicacao-79324-pe.html>> Acesso em 02 MAI. 2014.
- BRASIL. Lei da Arbitragem. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9307.htm> Acesso em 02 MAI. 2014.
- BRASIL. Lei Orgânica do Tribunal Marítimo. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180compilado.htm> Acesso em 20 ABR. 2014.
- BRASIL. Lei de Processo Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5869.htm> Acesso em 01 MAI. 2014.
- CALMON, Petrônio. Fundamentos da mediação e da conciliação. Rio de Janeiro: Forense, 2007, p. 144.
- CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. Direito Constitucional Marítimo. Curitiba: Juruá, 2011.
- CARMONA, Carlos Alberto. Arbitragem e Processo: comentários à Lei 9.307/96. 2 ed. São Paulo: Malheiros, 2006.
- CASTRO JR., Osvaldo Agripino de (Coord.). Direito Marítimo, regulação e desenvolvimento. Belo Horizonte: Fórum, 2011.
- ÉPOCA NEGÓCIOS. Governo anuncia R\$133 bilhões em concessões de ferrovias e rodovias. Disponível em: <http://epocanegocios.globo.com/Informacao/Acao/noticia/2012/08/governo-anuncia-r-133-bi-em-concessoes-de-ferrovias-e-rodo> em HTML. Acesso em 04 JAN. 2014.
- HIGHTON, Elena I.; ÁLVAREZ, Gladys Stella. Mediación para resolver conflictos. 2. ed. Buenos Aires: Ad-Hoc, 1996, p. 122.

- FREITAS, Dário A. Passos de. O importante papel do Tribunal Marítimo. Disponível em: <[HTTP://www.ibrajus.org.br/revista/artigo.asp?idArtigo=94](http://www.ibrajus.org.br/revista/artigo.asp?idArtigo=94)> Acesso em: 30 ABR de 2014.
- GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. Teoria e Prática do Direito Marítimo. 3.ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.
- GUARDIA, Wagner Fernandes. *Alterações e Conflitos nas Regras de York- Antuérpia*. Disponível em: <http://www.portogente.com.br/imprimir.php?cod=12141>. 2007. Acesso em 01 MAI de 2014.
- HIGHTON, Elena I.; ÁLVAREZ, Gladys Stella. Mediación para resolver conflictos. 2. ed. Buenos Aires: Ad-Hoc, 1996, p. 122.
- História do Tribunal Marítimo. Disponível em: [HTTP://www.mar.mil.br/tm/entrar.mil.br/tm/entrar.htm](http://www.mar.mil.br/tm/entrar.mil.br/tm/entrar.htm). Acesso em: 02/05/2012.
- MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Curso de Direito Marítimo. 3 ed. re., ampl. e atual. Barueri, SP: Manoele
- NETO, Hélio da Costa Ferraz. Os Efeitos das Decisões Proferidas Pelo Tribunal Marítimo Brasileiro. Vitória, 2012. Disponível em <http://www.ears.com.br/images/efeitos.pdf>. Acesso em 10 MAI. 2014.
- PETZA, Susan Dayana. Análise Comparativa da Arbitragem Marítima nos Estados Unidos e no Brasil. Disponível em: <<http://siaibib01.univali.br/pdf/Susan%20Dayana%20Petza.pdf>>. Acesso em 04 MAI de 2014.
- Regras de Rotterdam, 2009. Disponível em: <http://www.rotterdamrules.com/sites/default/files/pdf/convention.pdf>. Acesso em 01 MAI. 2014
- Regras de York e Antuérpia, 2010. Disponível em: www.gard.no/gard/Publications/GardNews/RecentIssues/gn176_18.htm. Acesso em: 01 MAI de 2014.

- SAMMARCO, Osvaldo. O Valor Probante das Decisões do Tribunal Marítimo. Disponível em: <http://www.sammarco.com.br/html/artigos1.html> Acesso em 02 de MAI de 2014.
- SCAVONE JR, Luiz Antonio. Manual de Arbitragem. 4 ed. re., atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.
- TAVEIRA, Vitor. A Metamorfose do Dragão Chinês. ES Brasil, Vitória, v. 99, n.1, p. 22-28, out.2013.
- TIMM, Luciano Benetti. Arbitragem nos Contratos Empresariais Internacionais e Governamentais. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2009.
- ZUIDWIJK, Antônio, Multimodal Transport Perspective. Research Report, IMMTA (International Multimodal Transport Association), Geneva, 2006.