

bússola

NOVEMBRO 2022 #03

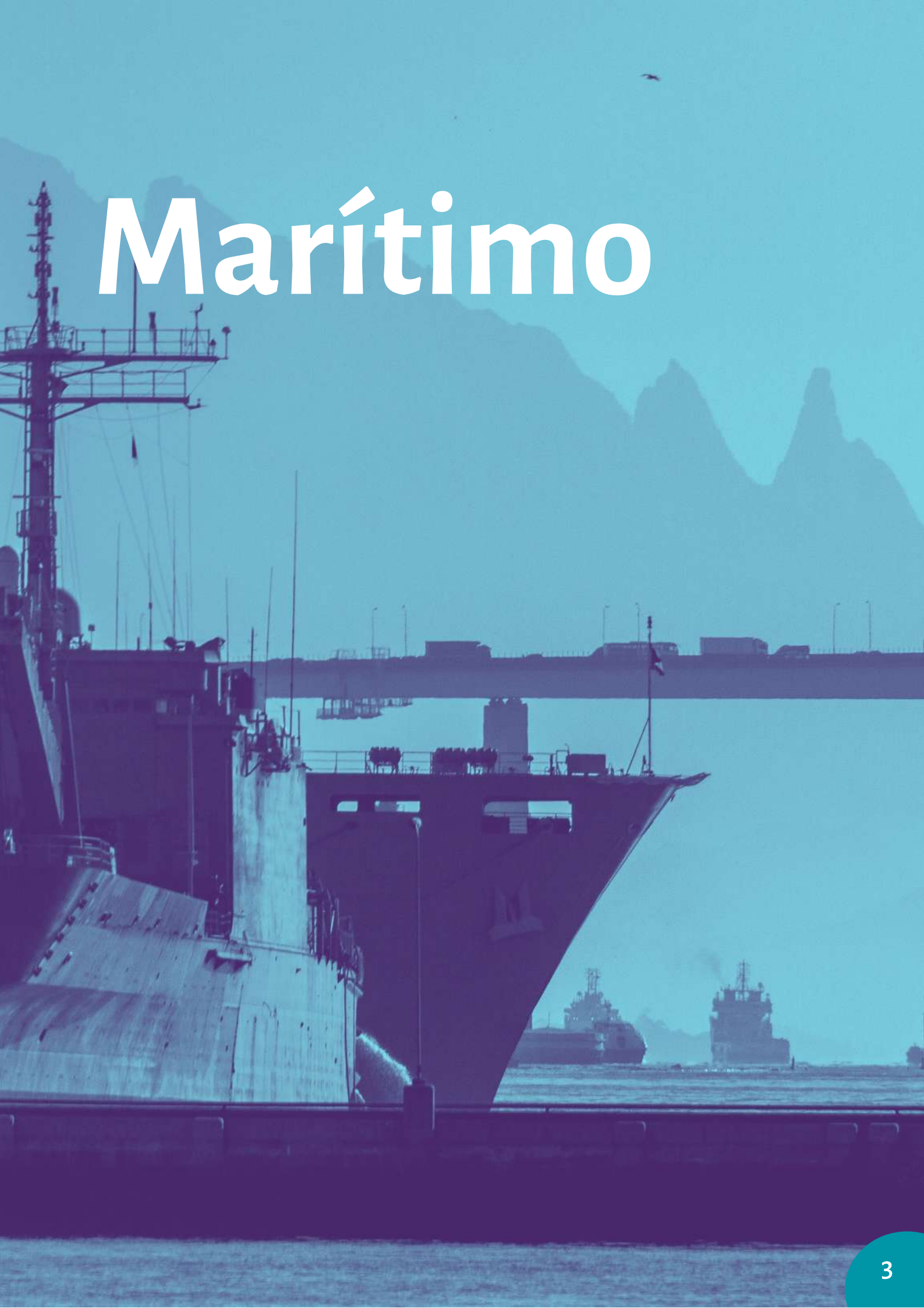
Nosso time destaca as principais mudanças legislativas e regulatórias, bem como decisões administrativas e judiciais de interesse para que você não perca o rumo

GARBOIS ⊕ MELO
advogados
www.garboismelo.com.br

Sumário

⊕ Marítimo	3
ANVISA FLEXIBILIZA CONTROLE DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE TRIPULANTES COM APROVAÇÃO DA RDC Nº 759/2022	4
REGRAS SOBRE O INDICADOR DE INTENSIDADE DE CARBONO E ÍNDICE DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA INSTITUÍDAS PELA IMO E QUE ALTERARAM O ANEXO VI DA MARPOL ENTRARAM EM VIGOR EM 1º DE NOVEMBRO	6
CONPORTOS INSTITUIU UM GRUPO DE TRABALHO PARA APRIMORAR A APLICAÇÃO DO CÓDIGO ISPS NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS NACIONAIS	9
MME PUBLICA PORTARIAS N. 52/GM/MME E 03/2022 MME/MMA E APRESENTA AVANÇOS À REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS PARA GERAÇÃO DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE NO BRASIL	11
PLANO DE AÇÃO DE DESCARBONIZAÇÃO NA INDÚSTRIA MARÍTIMA É LANÇADO DURANTE A COP27	13
<u>O QUE VÊM DECIDINDO OS TRIBUNAIS</u>	14
VARA EMPRESARIAL CONDENA PETROLEIRA POR DECLARAR INDEVIDAMENTE A INOPERÂNCIA DE 7 EMBARCAÇÕES E MANTÊ-LAS OFF-HIRE: A AÇÃO UNILATERAL FOI CONSIDERADA ILEGAL E ABUSIVA	14
3ª VICE-PRESIDÊNCIA DO TJRJ RECONHECE AUSÊNCIA DE FUNDAMENTAÇÃO EM ACÓRDÃO QUE DISCUTIU SUPOSTO ATRASO NA ENTREGA DE EMBARCAÇÕES À AFRETADORA	16

Marítimo

A large cargo ship is docked at a pier, with its bow facing the viewer. The ship is dark-colored with a white funnel. In the background, a bridge spans the water, and jagged mountains rise against a clear sky. Two other ships are visible in the distance on the water.

ANVISA FLEXIBILIZA CONTROLE DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE TRIPULANTES COM APROVAÇÃO DA RDC Nº 759/2022

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária aprovou, no dia 03/11/2022, a RDC nº 759/2022 que revê a RDC 584/2021, que trata das medidas sanitárias de enfrentamento ao Covid-19 destinadas a operações de embarque e desembarque de tripulantes em plataformas marítimas.

A revisão considerou a significativa redução de casos e óbitos do COVID-19 no cenário nacional e internacional além de ampliar o debate com representantes dos setores de navegação, de plataformas e de trabalhadores,

somadas às considerações dos órgãos e autoridades responsáveis. Assim ficam revogadas a RDC nº 584/2021, a RDC nº 605/2022 e o inciso XVII do art. 2º da RDC 683/2022.

Dentre as suas medidas, a RDC 759/2022 isenta de comprovação vacinal ou teste com resultado negativo para não tripulantes desde que o embarque e sua permanência na embarcação seja limitada a 6 horas e, os não tripulantes não apresentem quaisquer sintomas e se faça uso adequado de máscaras.



Contudo, para os tripulantes, profissionais não tripulantes, visitantes e autoridades intervenientes que irão embarcar por período superior a 6 horas, o controle continua o mesmo, sendo exigido a comprovação de vacinação e teste negativo para covid-19 que deve ser feito um dia antes do embarque. A medida é aplicável às embarcações de carga, apoio portuário e marítimo e embarcações com tripulantes vindos de outros países. São excluídos do regulamento as operações de embarque e desembarque e transporte de tripulantes em embarcações de cruzeiros, esporte e recreio, veleiros, iates, ferry-boats, barcas, balsas e catamarãs.

Ademais, a RDC deixa claro que, os testes aceitos pela Anvisa são o teste rápido de antígeno ou teste molecular, não sendo aceito o autoteste.

O desembarque livre de tripulante brasileiro ou estrangeiro que já tenha efetuado o controle migratório passa a ser permitido sem a necessidade de comprovação de vacinação ou teste contra covid, desde que não se enquadrem nas situações de suspeita ou de contato próximo. Considera-se contato próximo situações em que os agentes deixam de usar ou usam de

forma incorreta a máscara facial ao (i) ter contato por mais de 15 minutos a menos de 1 metro de distância; (ii) ter contato físico direto; (iii) permanecer durante transporte com distância inferior a 1 metro por mais de 15 minutos; (iv) compartilhar da mesma cabine ou mesmo ambiente domiciliar com um caso confirmado, incluindo dormitórios e alojamentos, com casos positivos para a doença.

Por fim, a ANVISA ainda define como surto a situação em que ocorrer três ou mais casos de Covid-19 – observado o total de tripulantes – no intervalo de sete dias dentro da embarcação. Foram incluídas, também, questões relacionadas ao regime de quarentena, monitoramento de contatos próximos nas embarcações e o manejo de situações de surtos, bem com a mudança de tripulação quando esta medida for necessária.

Destaca-se que a RDC nº 759/2022 manteve a exigência de planos de prevenção e resposta à Covid-19; a existência de plano de contingência em portos de controle sanitário; e a notificação de casos suspeitos e confirmados à Anvisa, entre outros já previstos pela RDC 584/2021.

A resolução entrou em vigor em 03.11.2022. ■

**REGRAS SOBRE O INDICADOR DE
INTENSIDADE DE CARBONO E ÍNDICE DE
EFICIÊNCIA ENERGÉTICA INSTITUÍDAS PELA
IMO E QUE ALTERARAM O ANEXO VI DA
MARPOL ENTRARAM EM VIGOR EM 1º DE
NOVEMBRO**



Adotadas em 2021 como estratégia inicial da IMO (Organização Marítima Internacional) para que os navios melhorassem sua eficiência energética a curto prazo e, assim, reduzissem suas emissões de gases com efeito estufa, as alterações ao Anexo VI da MARPOL entraram em vigor em 1º de novembro de 2022. Os requisitos de certificação de Eficiência Energética de Navios Existentes (EEXI) e indicador de intensidade anual de carbono operacional (CII), por sua vez, entram em vigor em 1º de janeiro de 2023.

Tais medidas formam um conjunto abrangente de emendas ao Anexo VI da MARPOL, que fornecem elementos importantes para futuras medidas de redução de gases de efeito estufa de médio prazo, além de definirem o próximo passo para que a IMO consiga reduzir a intensidade de carbono do transporte marítimo internacional em 40% até o ano de 2030 (percentual comparado com os dados obtidos em 2008).

O EEXI alcançado de um navio indica a sua eficiência energética em comparação com uma linha pré-estabelecida. As embarcações que atingiram o EEXI serão então comparadas a um Índice de Eficiência Energética de Embarcação Existente exigido com base em um fator de redução aplicável expresso

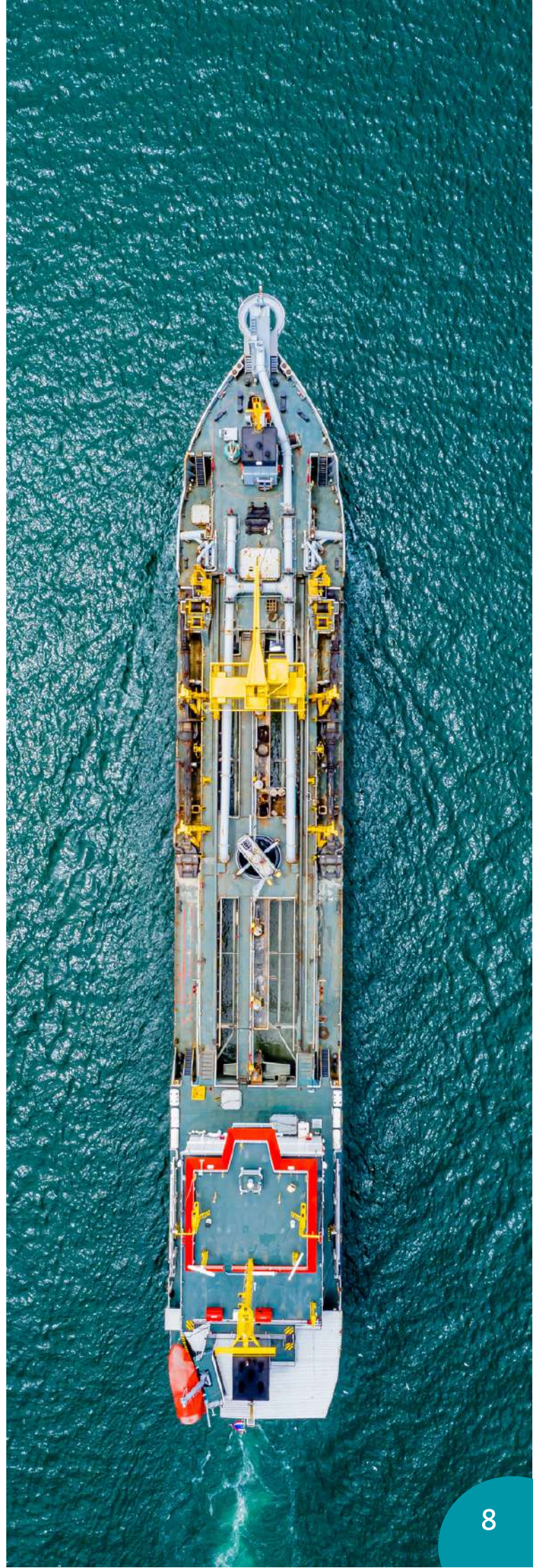
como uma porcentagem da linha de base do projeto do Índice de Eficiência Energética (EEDI). Deve ser calculado para navios de arqueação bruta igual ou superior a 400, de acordo com os diferentes valores definidos para os tipos de navios e categorias de tamanho. O valor EEXI obtido calculado para cada embarcação individual deve ser inferior ao valor EEXI exigido, para garantir que a embarcação atenda a um padrão mínimo de eficiência energética.

O CII, por sua vez, determina o fator de redução anual necessário para garantir a melhoria contínua na intensidade de carbono operacional de uma embarcação dentro de um nível de classificação específico. O CII operacional anual real alcançado deve ser documentado e verificado em relação ao CII operacional anual exigido. Isso permite que a classificação de intensidade de carbono operacional seja determinada. Com base no CII de um navio, sua intensidade de carbono será classificada de A até E, onde A é o melhor. Quando um navio for classificado como D ou E por 3 anos consecutivos, terá que apresentar um plano de ação corretiva.

Com o intuito de fomentar o desuso de combustíveis fósseis, os navios que funcionarem com combustíveis de baixo carbono poderão obter uma classificação mais alta, porém, o combustível não é o único parâmetro de avaliação. As embarcações que se empenharem em melhorar a sua classificação poderão adotar as seguintes medidas: (i) limpeza do casco para reduzir o arrasto; (ii) otimização de velocidade e roteamento; (iii) instalação de lâmpadas econômicas; (iv) aproveitamento da energia solar/eólica para auxiliar serviços de alojamento e afins.

Os requisitos para certificação do EEXI e CII passarão a ser obrigatórios a partir dia 1º de janeiro de 2023. Ou seja, já no primeiro dia de 2023, todos os navios devem começar a calcular seu EEXI alcançado para medir sua eficiência energética e iniciar a coleta de dados para o relatório de seu indicador anual de intensidade de carbono operacional (CII).

O Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da IMO (MEPC) deve revisar a eficácia da implementação dos requisitos CII e EEXI até 1º de janeiro de 2026 e desenvolver e adotar outras alterações conforme necessário. ■





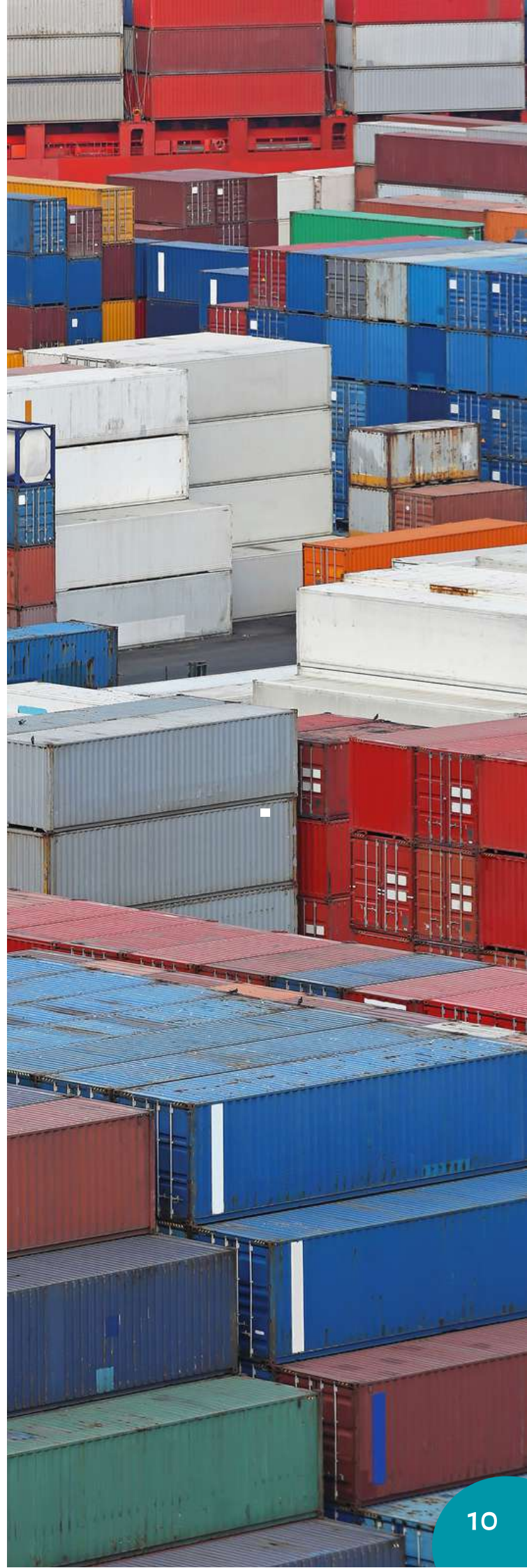
CONPORTOS INSTITUIU UM GRUPO DE TRABALHO PARA APRIMORAR A APLICAÇÃO DO CÓDIGO ISPS NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS NACIONAIS

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), publicou no dia 26.10.2022 no Diário Oficial da União, a Portaria CONPORTOS nº 30 que institui um Grupo de

Trabalho para apreciação de medidas que possam aprimorar a aplicação do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias em âmbito nacional.

Com a referida medida, a CONPORTOS visa revisar a interpretação de normas do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias – Código ISPS para que, observando paulatinamente os regimentos legislativos associados, consiga analisar posicionamentos consolidados pela Comissão Nacional ao longo dos anos. O objetivo é aperfeiçoar as orientações passada às Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CESPORTOS, além de orientar a elaboração de Estudos de Avaliação de Riscos e Planos de Segurança Portuária junto aos demais órgãos que trabalham pela segurança pública dos complexos portuários nacionais.

Assim, espera-se que com a conclusão deste estudo a CONPORTOS estabeleça novas diretrizes para o controle de implementação das medidas, observando o atual cenário offshore do Brasil. O estudo tornará o procedimento de fiscalização e implementação de medidas de segurança mais preciso. ■



MME PUBLICA PORTARIAS N. 52/GM/MME E 03/2022 MME/MMA E APRESENTA AVANÇOS À REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS PARA GERAÇÃO DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE NO BRASIL

A photograph of several large white offshore wind turbines with yellow bases, standing in the ocean under a clear blue sky. The turbines are arranged in a row, with the one in the foreground being the most prominent.

O Ministério de Minas e Energia - MME publicou, no dia 20.10.2022, a Portaria nº 52/GM/MME e a Portaria Interministerial MME/MMA nº 03/2022, com a regulamentação das operações de energia eólica offshore em águas brasileiras, iniciadas pelo Projeto de Lei n. 576/2021 e pelo Decreto Presidencial n. 10.946/2022, que estabeleceram diretrizes gerais sobre o tema. O MME ressaltou que as Portarias são resultado importante de um processo de discussão aberto à toda sociedade, que foram formalizados por meio das Consultas Públicas nº 134/2022 e nº 135/2022.

A Portaria nº 52, solidifica normas relativas à cessão de uso onerosa de áreas para exploração da energia elétrica offshore, bem como estabelece que a ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica terá competência para a celebração dos Contrato De Cessão e outros atos complementares, como a promoção de licitação pública dos prismas energéticos previamente definidos pelo MME.

Além disso, indica que a identificação de prismas a serem ofertados em procedimentos de cessão planejada será feita pela EPE - Empresa de Pesquisa Energética, a quem também caberá a coordenação dos Estudos De Potencial Energético.

Além disso, a Portaria define a celebração do Contrato De Cessão como condição para o prosseguimento do pedido de licenciamento ambiental do empreendimento, que deverá considerar o maior retorno econômico pela cessão do prisma como critério de julgamento das licitações.

Já a Portaria nº 03/2022 MME/MMA definiu a criação de uma importante ferramenta, online e gratuita, voltada inteiramente para o acesso às informações pertinentes ao processo de licitação, além de possibilitar o acompanhamento do uso do bem público e do desenvolvimento dos projetos. O Portal Único de Gestão do Uso das Áreas Offshore, promoverá a desburocratização do acesso à informação e fomentará a transparência para atrair novos interessados em desenvolver empreendimentos eólicos offshore no Brasil.

As duas novas Portarias, em complementação ao Decreto 10.946/2022, representam uma evolução para a geração de energia eólica offshore e visam corroborar para a construção de um marco legal, seguro e adequado à exploração da atividade para ampliar o potencial energético do Brasil. Nesta linha, espera-se que o MME publique novas normas complementares ao Decreto nº 10.946/2022, observando o prazo de 30.07.2023 previsto pelo art. 38 da Portaria nº 52, que deverá definir, de forma específica: (i) a metodologia para cálculo do valor devido à União pela exploração do bem público e (ii) o limite máximo de área a ser concedida em um único contrato de cessão. ■

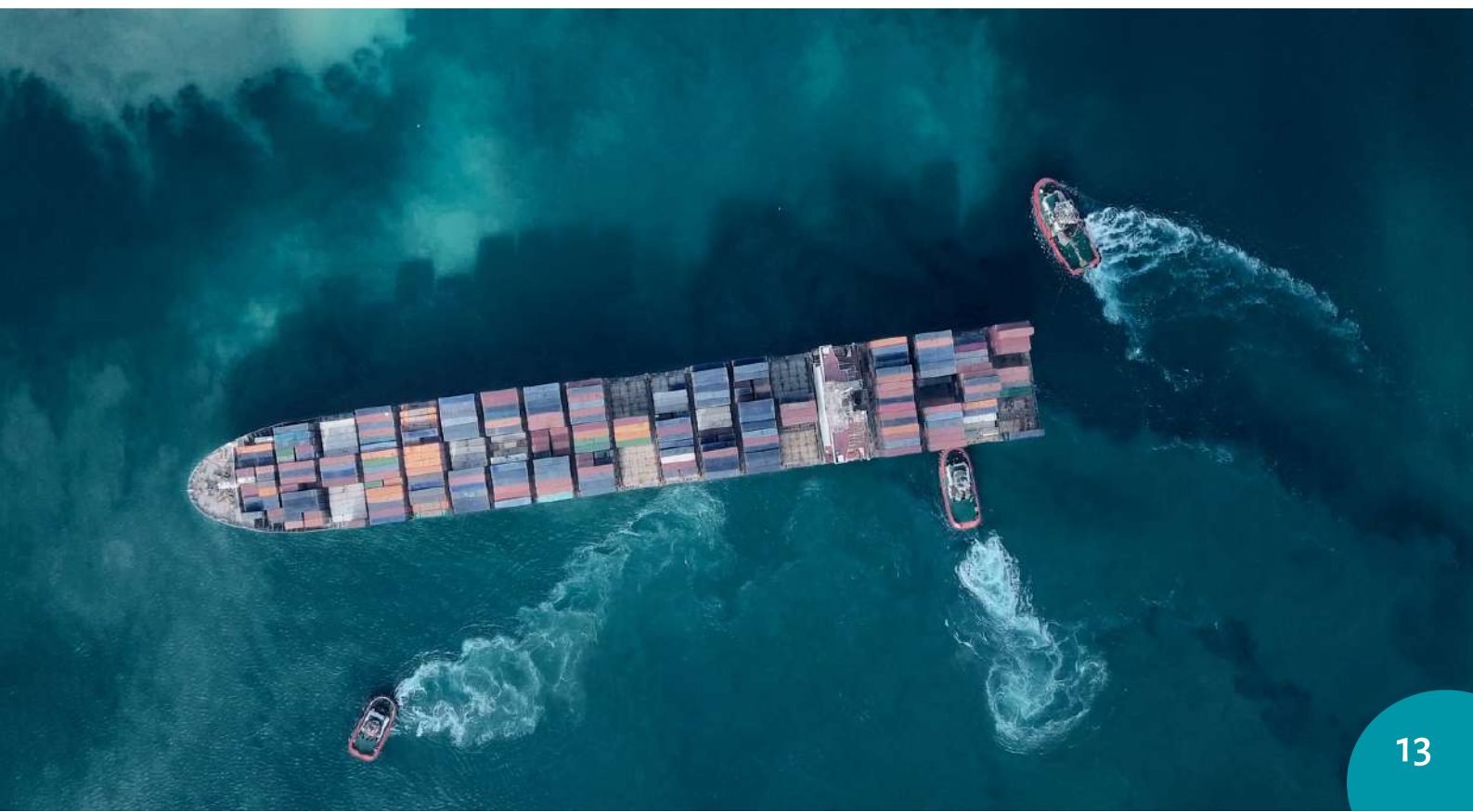


PLANO DE AÇÃO DE DESCARBONIZAÇÃO NA INDÚSTRIA MARÍTIMA É LANÇADO DURANTE A COP27

Formulado por armadores, sindicatos e organizações da ONU, um novo Plano de Ação estabelece recomendações para melhorar a qualificação dos marítimos para atender às metas de descarbonização no transporte marítimo. O plano é uma resposta às descobertas de novas pesquisas conduzidas pela DNV, cuja modelagem adverte que até meados de 2030 800 mil marítimos precisarão de treinamento adicional.

O Plano de Ação de 10 pontos desenvolvido pela força tarefa traça

um caminho de como estabelecer a infraestrutura e o treinamento necessários para preparar a força de trabalho marítima para ajudar a cumprir os objetivos de descarbonização do setor. A ideia é que, com isso, os marítimos estejam preparados para lidar com os desafios que os combustíveis verdes e as tecnologias de propulsão apresentarão, mitigando, desde já, quaisquer riscos a saúde ou para a segurança dos navios, da comunidade e ao meio ambiente. ■



O que vêm decidindo os tribunais

VARA EMPRESARIAL CONDENA PETROLEIRA POR DECLARAR INDEVIDAMENTE A INOPERÂNCIA DE 7 EMBARCAÇÕES E MANTÊ-LAS OFF-HIRE: A AÇÃO UNILATERAL FOI CONSIDERADA ILEGAL E ABUSIVA

Em setembro de 2022, a 1ª Vara Empresarial do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro proferiu sentença declarando a ilegalidade da manutenção em inoperância de diversas embarcações afretadas a uma petroleira, condenando a afretadora ao pagamento das taxas diárias de afretamento e prestação de serviços no período em que toda a frota permaneceu inoperante. A referida sentença determinou, ainda, abstenção de

cobrança do combustível eventualmente consumido pelas embarcações no período em que foram mantidas off-hire, além de impedir a inclusão a inoperância indevida a que foram submetidas as embarcações da contratada no Boletim de Avaliação de Desempenho (BAD), bem como deixasse de cobrar qualquer multa relacionada à superação do limite de indisponibilidade das embarcações.



A ação, patrocinada pelo escritório, debatia a ilegalidade da inoperância de toda uma frota de embarcações, unilateralmente declarada pela petroleira, após incidente envolvendo uma das embarcações afretadas. De acordo com a petroleira, a fretadora teria concorrido para a causa de um incidente ocorrido a bordo de uma das embarcações afretadas, motivo pelo qual o simples afastamento de um dos tripulantes ensejaria a paralisação de toda a linha de embarcações afretadas. Destaca-se que no tocante ao incidente, o tripulante em questão foi devidamente atendido e a sua substituição na faina possibilitaria o pronto retorno da operacionalidade da embarcação, tendo em vista que à época do incidente não se constatou maiores danos ou riscos às operações realizadas.

Ao longo do processo foi comprovado por provas documentais e por perícia que imediatamente após o incidente, a embarcação estava pronta para operar, tendo em vista a imediata substituição do tripulante envolvido na faina e a inexistência de qualquer dano à embarcação ou ao meio ambiente.

Além disso, restou demonstrada

que a suspensão da operação de embarcações não envolvidas no incidente foi manifestamente abusiva sendo ilegal qualquer interpretação de cláusula que possa resultar na possibilidade de atribuir à petroleira o direito de determinar, por seu puro arbítrio, a paralisação das embarcações, pois estar-se-ia admitindo a legalidade de uma condição puramente potestativa. Sendo assim, demonstrou-se a ilegalidade e a inexistência de base contratual para a cobrança de qualquer fatura das referidas embarcações, seja a título de multa por excesso de inoperância, seja por combustível.

Por fim, também restou demonstrado que não haveria qualquer causa que justificasse a rescisão do contrato de afretamento da embarcação envolvida no incidente pois o fato se deu em decorrência de uma solicitação de operação feita pela Petrobras, operação essa que não fazia parte do escopo do contrato e nem era para o tipo de embarcação afretada. A sentença transitou em julgado em outubro deste ano, não estando mais sujeita a recurso. ■

3ª VICE-PRESIDÊNCIA DO TJRJ RECONHECE AUSÊNCIA DE FUNDAMENTAÇÃO EM ACÓRDÃO QUE DISCUTIU SUPOSTO ATRASO NA ENTREGA DE EMBARCAÇÕES À AFRETADORA

No final do mês de outubro, a 3ª Vice-Presidência do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro admitiu os Recursos Especial e Extraordinário da empresa de navegação patrocinada pelo escritório para determinar a remessa dos autos à Câmara de origem para que exercesse juízo de retratação em acórdão que negou provimento ao seu recurso de apelação.

Os recursos foram manejados em face de acórdão proferido pela 10ª C Câmara Cível que, em suas razões de

decidir, limitou-se a colecionar a integralidade dos argumentos da parte contrária e da sentença recorrida.

E, sendo assim, os recursos sustentaram ofensa, primordialmente, aos arts. 11, 489, §2º, inciso IV e 1.022, incisos I e II do CPC e nos arts. 5º, incisos LIV e LV e 93, inciso IX, da Constituição da República (omissão e obrigatoriedade de fundamentação das decisões judiciais).



A decisão da 3ª VP, ao analisar os recursos interpostos pela empresa, ressaltou que, por oportunidade do julgamento da Repercussão Geral na Questão de Ordem no Agravo de Instrumento 791.292/PE, paradigma do Tema 339, o Superior Tribunal de Justiça fixou que os acórdãos do poder judiciário devem ser fundamentados, ainda que sucintamente, sem determinar, contudo, o exame pormenorizado de cada uma das alegações ou provas.

E, sendo assim, reconheceu que a Câmara em questão se limitou a negar provimento ao recurso de apelação da empresa simplesmente colacionando no acórdão transcrições da sentença e das contrarrazões ao recurso de apelação da parte

recorrida.

Na origem, o caso versou sobre divergências na interpretação do Convite Nacional para Licitação de Afretamento de Embarcações, relacionadas à data de entrega de três embarcações pela empresa de navegação à Afretadora. À época, a afretadora descontou indevidamente taxas de afretamento e valores referentes ao consumo de óleo diesel dos navios, além de ter aplicado indevidamente multa em virtude do suposto atraso na entrega das embarcações.

O caso representa importante precedente que poderá ser usado, judicial e administrativamente. ■





www.garboismelo.com.br