

bússola

MAR-MAI - 2026 #12

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

⊕ Destaques na legislação	3
GOVERNO FEDERAL REFORÇA FISCALIZAÇÃO DO PISO MÍNIMO DO FRETE E AMPLIA PENALIDADES	4
DUIIMP TORNA-SE OBRIGATÓRIA EM 2026 E SUBSTITUI PROGRESSIVAMENTE O SISCOMEX	5
MPOR DESTACA PAPEL ESTRATÉGICO DOS PORTOS NO RESULTADO DA BALANÇA COMERCIAL DO 1º TRIMESTRE	6
⊕ Audiências / Consultas públicas	7
ANTAQ REALIZA NOVA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DA ÁREA SSB01 NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO	8
CONSULTA PÚBLICA SOBRE A CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS É ABERTA PELO MPOR E ANTAQ	9
⊕ Principais Notícias	10
CRESCIMENTO PORTUÁRIO EM 2025 GERA AUMENTO RELEVANTE NA DEMANDA POR ARMAZENAGEM EM 2026	11
TENDÊNCIAS LOGÍSTICAS PARA 2026: CABOTAGEM, AUTOMAÇÃO PORTUÁRIA E OPERAÇÕES DATA-DRIVEN	12
OCEAN ALLIANCE REFORÇA OFERTA DE SERVIÇOS GLOBAIS PARA 2026 COM 394 NAVIOS	13

Sumário

MAERSK E ASIA SHIPPING AVANÇAM NO RANKING DE OPERADORES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EM 2026	14
INTERGLOBO ADQUIRE PARTICIPAÇÃO MAJORITÁRIA NA FAST SHIPPING	15
COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO GANHA TRAÇÃO EM MARÇO E IMPULSIONA MOVIMENTAÇÃO MARÍTIMA	15
AUTOMAÇÃO PORTUÁRIA E "PORTOS FANTASMAS" CHINESES TRAZEM DISCUSSÃO SOBRE IMPACTOS POTENCIAIS NO BRASIL	16
ITLOS PROFERE DECISÃO NO CASO DO M/V HEROIC IDUN	17
ENTRA EM VIGOR O NOVO REGULAMENTO DE ARBITRAGEM DA CCI	19

DESTAQUES NA LEGISLAÇÃO





GOVERNO FEDERAL REFORÇA FISCALIZAÇÃO DO PISO MÍNIMO DO FRETE E AMPLIA PENALIDADES

O Ministério dos Transportes anunciou, em 18 de março de 2026, o endurecimento das ações de fiscalização do piso mínimo do frete após identificar violações reiteradas por parte de grandes embarcadores, tradings e operadores logísticos. A apuração revelou não apenas descumprimentos isolados, mas práticas sistemáticas e organizadas, envolvendo contratações abaixo da tabela obrigatória, fragmentação artificial de rotas para reduzir custos unitários e uso indevido de intermediários para ocultar a verdadeira identidade do contratante e burlar controles regulatórios. Tais manobras, além de ferirem a legislação vigente, desequilibram a concorrência e prejudicam a sustentabilidade financeira dos transportadores autônomos e pequenas empresas de transporte.

A integração entre a ANTT, a Receita Federal e demais órgãos de controle será ampliada mediante a

intensificação do monitoramento eletrônico de contratos e o cruzamento massivo de dados fiscais. O objetivo é garantir que as penalidades sejam aplicadas de forma rigorosa e célere, desestimulando a reincidência. A medida tende a impactar diretamente as cadeias intermodais que integram o transporte rodoviário e marítimo, aumentando significativamente as obrigações de compliance documental. Para armadores, NVOCCs e embarcadores envolvidos na coordenação logística de pré e pós-embarque, o risco regulatório torna-se elevado, exigindo uma revisão imediata dos contratos de terceirização e dos procedimentos de auditoria na seleção de transportadores para evitar a responsabilização solidária.

Fonte: [Reuters](#)

DUIMP TORNA-SE OBRIGATÓRIA EM 2026 E SUBSTITUI PROGRESSIVAMENTE O SISCOMEX

Avançou decisivamente, em abril, o cronograma de implementação da Declaração Única de Importação (DUIMP), processo considerado a maior reforma do sistema aduaneiro brasileiro desde a década de 1990. A DUIMP substitui o antigo modelo transacional, baseado em correções posteriores de documentação, por um sistema robusto de validação prévia de dados. Essa transição marca a mudança para uma responsabilização fronteiriça adiantada do declarante, onde a qualidade da informação prestada no início do processo determina a fluidez da carga. A nova modelagem torna-se obrigatória de forma escalonada ao longo de 2026, reforçando a centralização de controles governamentais e a integração em tempo real com intervenientes como a Receita Federal, Anvisa e MAPA.

A mudança exige uma ampla reestruturação de processos documentais, treinamento operacional intensivo e a adequação de sistemas informatizados em armadores, agentes marítimos e despachantes aduaneiros. A obrigatoriedade da DUIMP tende a impactar diretamente os prazos de entrega de documentação, uma vez que a parametrização ocorrerá de forma mais célere para aqueles que cumprirem os requisitos de conformidade. Por outro lado, eleva-se o risco de autuação em caso de inconsistências, dado que a margem para correções ex post foi drasticamente reduzida. Empresas do setor devem antecipar investimentos em tecnologia de integração e sistemas de compliance aduaneiro para evitar gargalos operacionais e custos extraordinários com armazenagem decorrentes de erros informacionais. ■

MPOR DESTACA PAPEL ESTRATÉGICO DOS PORTOS NO RESULTADO DA BALANÇA COMERCIAL DO 1º TRIMESTRE

O Ministério de Portos e Aeroportos publicou, em 28 de abril de 2026, um relatório oficial demonstrando que o desempenho positivo da balança comercial brasileira no início do ano decorre, em grande medida, da eficiência operacional e infraestrutural dos portos nacionais. Com as exportações registrando uma alta de 7,1% em relação ao período homólogo, o documento reforça a centralidade dos portos na estratégia de crescimento econômico nacional. A análise ministerial aponta que a capacidade de escoamento de grandes volumes em janelas operacionais reduzidas foi o diferencial para a manutenção da competitividade das commodities brasileiras no mercado externo.

Entre as prioridades institucionais listadas para o biênio 2026-2027,

constam a modernização dos acessos terrestres e aquaviários, a digitalização acelerada de processos via Porto Sem Papel e a melhoria substantiva da capacidade de armazenamento em pátios retroportuários. O governo sinaliza, ainda, o fortalecimento da governança em processos de concessão e arrendamento, visando atrair capital privado para projetos de expansão de berços e dragagem de aprofundamento. O relatório orienta as expectativas regulatórias para o setor, indicando que operadores portuários e armadores que alinharem seus planos de expansão às prioridades ministeriais poderão potencializar oportunidades de financiamento público e parcerias público-privadas estratégicas. ■

Fonte: MPOR



AUDIÊNCIAS/ CONSULTAS PÚBLICAS

ANTAQ REALIZA NOVA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DA ÁREA SSB01 NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) promoveu, ao longo do segundo trimestre de 2026, uma nova rodada de audiência pública dedicada ao arrendamento da área SSB01 do Porto Organizado de São Sebastião. A área, destinada prioritariamente a operações de carga geral, cargas especiais e serviços de apoio logístico portuário, foi objeto de reformulação em sua modelagem operacional para responder às contribuições recebidas em consultas anteriores. O foco da agência é transformar o terminal em um hub de eficiência para o escoamento de produtos industriais do Vale do Paraíba e suporte às operações de *offshore*.

discutiu em profundidade a matriz de risco do projeto, as obrigações de investimento em infraestrutura e a estrutura tarifária proposta para garantir a modicidade e a competitividade do porto. Foram colhidas contribuições de operadores portuários, armadores e entidades da sociedade civil sobre os requisitos técnicos de operação e os standards de atendimento ao cliente. A iniciativa integra uma estratégia mais ampla de ampliar a atratividade do Porto de São Sebastião, diversificando sua carteira de operações e preparando a infraestrutura para absorver os novos fluxos de cargas originários da expansão industrial regional prevista para os próximos cinco anos. ■

CONSULTA PÚBLICA SOBRE A CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS É ABERTA PELO MPOR E ANTAQ

O Ministério de Portos e Aeroportos, em conjunto com a ANTAQ, abriu em março de 2026 a consulta pública sobre a estruturação da futura concessão do Canal de Acesso ao Porto de Santos. Considerando que o complexo santista movimenta mais de 25% da corrente de comércio brasileira, a gestão de seu canal de acesso é tratada como uma questão de importância estratégica nacional. A proposta submetida à consulta compreende a modelagem técnica, operacional e financeira para a concessão de direitos e obrigações relacionados à dragagem de manutenção e aprofundamento, além da operação de sistemas avançados de navegação.

O modelo proposto prevê a implantação de tecnologias de ponta para a segurança da navegação, incluindo monitoramento de tráfego em tempo real (VTMIS), sistemas de posicionamento de alta precisão e protocolos de comunicação unificados. Além disso, a futura concessionária deverá cumprir rigorosas obrigações ambientais e atingir indicadores de desempenho (KPIs) vinculados à disponibilidade do canal e ao tempo de manobra. A consulta pública visa colher subsídios de armadores, terminais e associações de classe para refinar a estrutura tarifária e garantir que a concessão resulte em ganhos reais de produtividade e redução do Custo Brasil. ■

Fonte: [MPOR / ANTAQ](#)



PRINCIPAIS NOTÍCIAS



CRESCIMENTO PORTUÁRIO EM 2025 GERA AUMENTO RELEVANTE NA DEMANDA POR ARMAZENAGEM EM 2026

O setor portuário brasileiro encerrou o ano de 2025 com um recorde histórico de movimentação, atingindo a marca de 1,4 bilhão de toneladas processadas. Este crescimento de 6,1% em relação ao ano anterior consolidou a trajetória de expansão do setor, impulsionada pelo aumento substancial nas exportações de commodities agrícolas e minerais. Como consequência direta desse volume sem precedentes, o primeiro semestre de 2026 tem sido marcado por uma pressão extraordinária sobre a infraestrutura de armazenagem e pátios retroportuários em todo o país.

Operadores de terminais alfandegados e recintos retroportuários projetam a

continuidade dessa demanda aquecida, o que tem gerado uma corrida por novos investimentos em infraestrutura estática e soluções tecnológicas de gestão de estoques. A necessidade de otimizar o giro de carga tornou-se imperativa para evitar congestionamentos que elevem os custos de demurrage e detenção. Armadores e agentes marítimos estão sendo orientados a alinhar seus cronogramas de chegada à capacidade operacional disponível, enquanto o mercado observa uma valorização das áreas próximas aos principais portos organizados, sinalizando um ciclo de expansão para o setor imobiliário logístico. ■

Fonte: Jornal do Brasil



TENDÊNCIAS LOGÍSTICAS PARA 2026: CABOTAGEM, AUTOMAÇÃO PORTUÁRIA E OPERAÇÕES DATA-DRIVEN



Análise publicada pelo Guia Marítimo destaca que 2026 consolida-se como o ano da transformação estrutural da logística brasileira. O fortalecimento da navegação de cabotagem, impulsionado pelos incentivos da política BR do Mar, tem permitido que armadores ampliem suas frotas e aumentem a frequência de serviços em rotas domésticas. Esse movimento não apenas reduz a dependência do modal rodoviário para longas distâncias, mas também integra polos industriais periféricos às principais cadeias de suprimento globais, oferecendo uma alternativa mais sustentável e eficiente em termos de custo.

Simultaneamente, a automação

portuária avança com a implantação de guinchos de transferência eletrificados (RTGs), sistemas de gate automático e tecnologias de reconhecimento óptico de caracteres (OCR). Essas inovações, somadas à consolidação de operações data-driven, permitem uma gestão preditiva da demanda e o monitoramento em tempo real de indicadores operacionais. O uso de Big Data para a otimização de rotas e alocação de capacidade está transformando a relação entre embarcadores e transportadores, exigindo que todos os intervenientes da cadeia invistam em capacidade tecnológica para manter a competitividade em um mercado cada vez mais digitalizado. ■

Fonte: Guia Marítimo

OCEAN ALLIANCE REFORÇA OFERTA DE SERVIÇOS GLOBAIS PARA 2026 COM 394 NAVIOS

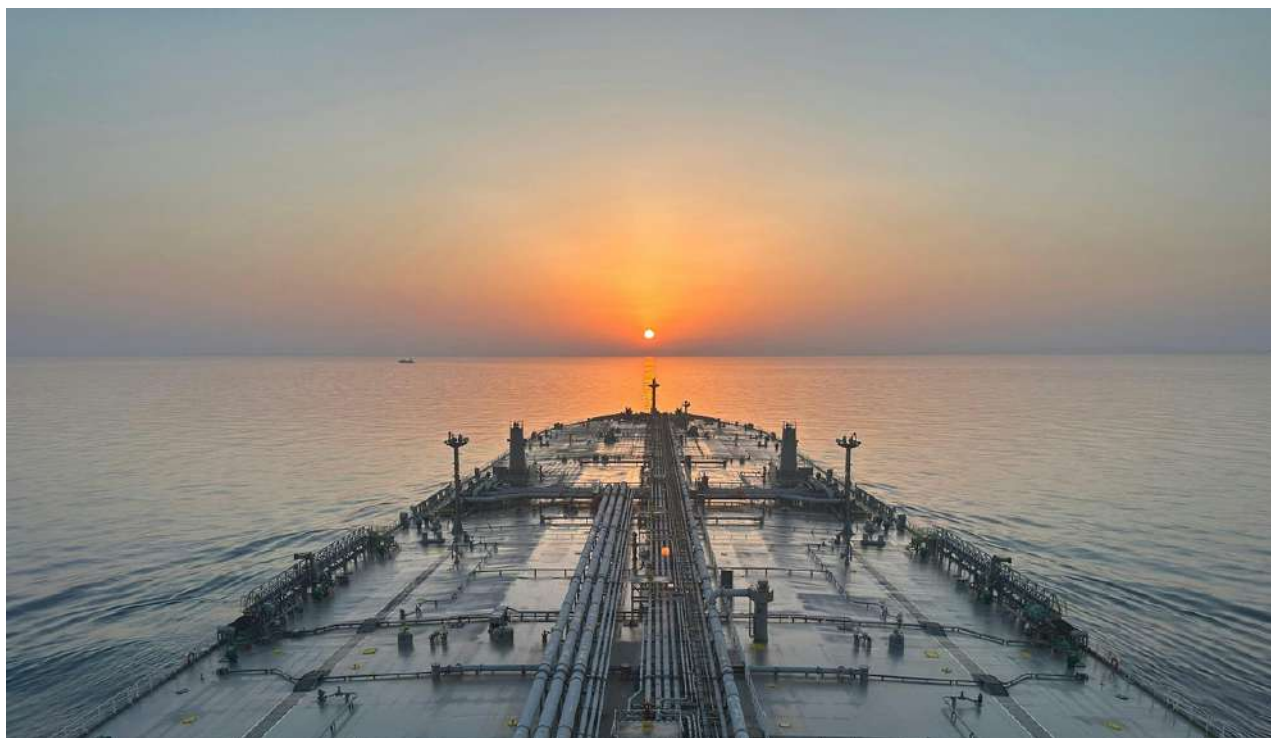
A Ocean Alliance — aliança estratégica composta pelas gigantes CMA CGM, COSCO Shipping, OOCL e Evergreen — anunciou um reforço significativo em sua capacidade operacional para o ano de 2026. Com a colocação de 394 navios em operação, a aliança visa mitigar os efeitos das tensões geopolíticas persistentes e dos congestionamentos que afetaram a previsibilidade dos serviços nos anos anteriores. O plano estratégico foca na garantia de maior estabilidade, frequência de escalas e confiabilidade operacional nos principais trades globais.

Para o mercado brasileiro, a notícia é recebida com otimismo, pois projeta-se uma maior estabilidade nas escalas dos portos de Santos, Paranaguá e Itapoá. O aumento da oferta de capacidade em rotas conectando a Ásia e a Europa às Américas deve contribuir para a redução dos lead times e oferecer maior previsibilidade para os exportadores de proteína animal e grãos. Além disso, a oferta ampliada pode moderar as pressões tarifárias, permitindo melhores condições negociais para os embarcadores nacionais em um cenário de demanda global ainda volátil. ■

Fonte: [Portos e Navios](#)



MAERSK E ASIA SHIPPING AVANÇAM NO RANKING DE OPERADORES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EM 2026



Levantamento publicado pela Transporte Moderno em maio de 2026 aponta avanços significativos da Maersk e da Asia Shipping no ranking de operadores de transporte marítimo no Brasil. O crescimento dessas companhias é atribuído à retomada vigorosa das importações de bens de consumo e componentes eletrônicos, além de uma estratégia agressiva de integração logística porta-a-porta. O movimento reflete a consolidação de modelos de negócio onde o armador ou o agente de carga assume a gestão integral da cadeia, desde a coleta na origem até a entrega final no destino.

O fortalecimento desses grandes players influencia diretamente a dinâmica de preços e a disponibilidade de equipamentos no mercado brasileiro. A aposta em softwares de visibilidade de carga e serviços de valor agregado (value-added services) tem sido o diferencial para atrair grandes embarcadores que buscam simplificar sua gestão logística. Para os operadores de menor porte, o cenário exige uma busca por nichos de especialização ou associações estratégicas para manter a relevância frente à capacidade tecnológica e de escala oferecida pelos líderes do ranking. ■

Fonte: Transporte Moderno

INTERGLOBO ADQUIRE PARTICIPAÇÃO MAJORITÁRIA NA FAST SHIPPING

A Interglobo anunciou, em 13 de abril de 2026, a aquisição de participação majoritária na Fast Shipping, empresa brasileira com forte atuação em logística marítima e operações portuárias customizadas. A transação, estruturada para ocorrer em fases, faz parte de um plano ambicioso de expansão do grupo na América Latina, que inclui futuras aquisições na Colômbia. A Fast Shipping é reconhecida por sua expertise em soluções de frete especializado e consultoria logística, o que oferece sinergias imediatas para a carteira de clientes globais da Interglobo.

Este movimento de fusões e aquisições (M&A) sinaliza uma tendência de consolidação no setor de agenciamento e logística marítima, onde a escala e a capilaridade tornam-se ativos críticos. A integração das operações deve resultar em uma oferta de serviços mais robusta e competitiva, impactando a concorrência nos principais portos brasileiros. Para o mercado, a união dessas forças pode gerar novas opções de rotas e modelos de contratação mais flexíveis, atendendo à demanda por soluções logísticas integradas e de alta performance. ■

Fonte: [Interglobo](#)

COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO GANHA TRAÇÃO EM MARÇO E IMPULSIONA MOVIMENTAÇÃO MARÍTIMA

Análise publicada pelo Datamar News indica que o comércio exterior brasileiro registrou um forte incremento de movimentação em março de 2026. O crescimento foi observado tanto nas importações quanto nas exportações, superando as expectativas iniciais diante das tensões geopolíticas globais. O destaque ficou para o setor de cargas refrigeradas, com volumes recordes de frutas e carnes, além de uma retomada expressiva na importação de bens de capital e insumos industriais, sinalizando um aquecimento da atividade fabril nacional.

Esse desempenho comercial elevou significativamente a demanda por serviços marítimos, levando os terminais a operarem próximos ao limite de sua capacidade operacional. O aumento no fluxo de contêineres exigiu ajustes rápidos nas janelas de atracação e uma coordenação mais fina entre armadores e operadores portuários para evitar atrasos nas escalas. Especialistas apontam que, se a tendência de crescimento se mantiver nos próximos meses, o setor poderá enfrentar novos desafios de infraestrutura, reforçando a necessidade de acelerar os investimentos em expansão de berços e dragagem. ■

Fonte: [Datamar News](#)

AUTOMAÇÃO PORTUÁRIA E "PORTOS FANTASMAS" CHINESES TRAZEM DISCUSSÃO SOBRE IMPACTOS POTENCIAIS NO BRASIL

Artigo publicado pelo Observatório de Política Externa discute o fenômeno da expansão chinesa em projetos de portos totalmente automatizados, alguns dos quais operam com taxas de utilização abaixo da capacidade teórica — os chamados "portos fantasmas". No entanto, o estudo alerta que essas infraestruturas funcionam como hubs estratégicos para a testagem e padronização de tecnologias de ponta, que posteriormente são exportadas para o restante do mundo. A China utiliza esses projetos para consolidar sua liderança na Belt and Road Initiative, criando padrões globais de automação portuária.

Para o Brasil, o debate gira em torno da necessidade de acelerar a adoção

de tecnologias semelhantes para manter a competitividade internacional. O estudo avalia que a pressão por automação impactará não apenas os custos operacionais, mas também exigirá uma reavaliação profunda das relações de trabalho portuário e da qualificação profissional necessária para operar terminais de nova geração. O tema é central para a agenda de modernização portuária brasileira, exigindo que o governo e a iniciativa privada coordenem esforços para que o país não fique tecnologicamente defasado frente aos novos padrões globais de eficiência. ■

Fonte: Observatório de Política Externa



ITLOS PROFERE DECISÃO NO CASO DO M/V HEROIC IDUN

O press release divulgado pelo Administrador Marítimo da República das Ilhas Marshall, em 29 de maio de 2026, noticiou o julgamento proferido por uma Câmara Especial do Tribunal Internacional do Direito do Mar (ITLOS) no caso *Republic of the Marshall Islands v. Republic of Equatorial Guinea "Heroic Idun"* (No. 2). O Tribunal proferiu o entendimento de que a Guiné Equatorial violou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) ao interceptar e deter a embarcação registrada nas Ilhas Marshall e sua tripulação.

A condenação imposta à Guiné Equatorial ultrapassou a marca de USD 14 milhões, incluindo mais de USD 4 milhões concedidos pelos maus-tratos infligidos à tripulação. Trata-se do maior valor já arbitrado pelo Tribunal. O desfecho exigiu mais de três anos de atuação das Ilhas Marshall, sendo esta a primeira vez que o Estado precisou levar uma disputa ao ITLOS.

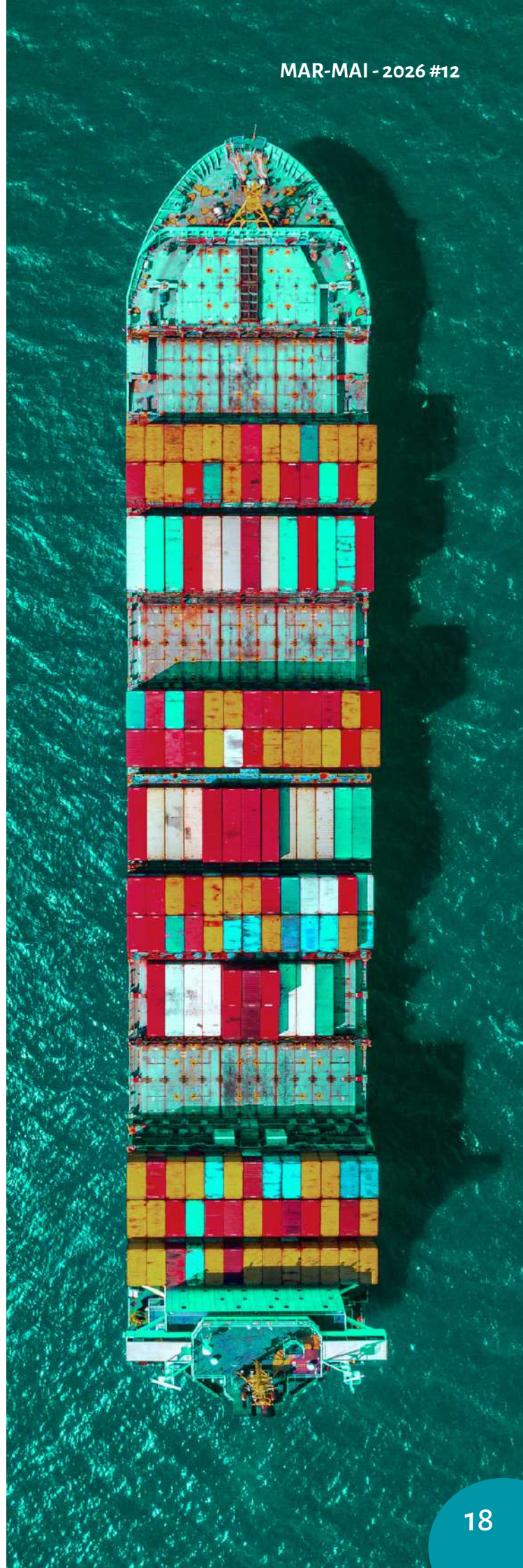
A decisão reafirma pilares do comércio marítimo internacional: a liberdade de navegação, o tratamento humano dos marítimos e

o princípio da jurisdição exclusiva do Estado de bandeira no alto mar. Para a indústria do shipping, o caso traz lições sobre a eficácia dos mecanismos de proteção internacional, em especial para embarcações que operam sob a égide de registros abertos.

O M/V Heroic Idun navegava sob a bandeira das Ilhas Marshall, um dos maiores registros do mundo. Em disputas dessa natureza, Estados costeiros que realizam apreensões costumam tentar justificar seus atos alegando a ausência de um "vínculo genuíno" (*genuine link*) entre o navio e o seu Estado de registro. A jurisprudência do ITLOS, contudo, tem rejeitado esse argumento. Desde os casos M/V Saiga (No. 2) e M/V Virginia G, o Tribunal consolidou o entendimento de que a exigência do vínculo genuíno (prevista no Art. 91 da UNCLOS) visa garantir que o Estado de bandeira cumpra seus deveres de fiscalização técnica e administrativa. A ausência de nacionalidade coincidente entre o proprietário legal e a bandeira não autoriza que outros Estados contestem a validade do registro ou neguem proteção à embarcação.

Soma-se a isso a aplicação do princípio do "navio como unidade" (ship as a unit), pelo qual a embarcação, a carga e os indivíduos a bordo são tratados como uma entidade única vinculada ao Estado de bandeira. Foi com base nessa arquitetura jurídica que as Ilhas Marshall puderam atuar para proteger uma tripulação multinacional perante o Tribunal. Essa proteção encontra respaldo adicional no procedimento de pronta liberação (prompt release), previsto no artigo 292 da UNCLOS. O instituto foi desenhado para conciliar o interesse do Estado costeiro na investigação de infrações e o direito do Estado de bandeira de não ter seu navio imobilizado. A regra determina que embarcações detidas devem ser liberadas mediante a prestação de garantia financeira razoável. Quando um Estado impõe condições proibitivas ou ignora os pedidos de liberação, atrai para si a responsabilidade internacional.

O desfecho do M/V Heroic Idun evidencia o custo imposto a Estados que ignoram essas premissas e submetem embarcações a detenções prolongadas. O litígio demonstra que o sistema de transporte marítimo global depende do respeito às regras e aos acordos em vigor por todas as partes envolvidas. ■



ENTRA EM VIGOR O NOVO REGULAMENTO DE ARBITRAGEM DA CCI

Entrou em vigor em 1º de junho o novo Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (CCI). As atualizações visam garantir maior clareza, flexibilidade e eficiência procedimental, refletindo as necessidades contemporâneas da prática arbitral e do comércio internacional.

Vale destacar que, apenas em 2025, a CCI registrou 881 novos casos, com o valor das disputas pendentes alcançando a marca de US\$ 299 bilhões, reafirmando sua posição como a instituição arbitral preferida globalmente.

Neste sentido, as alterações consolidam uma tendência de redução de formalidades, expansão de ritos acelerados e gestão mais ativa dos casos. Abaixo, destacam-se as principais inovações do texto:

- **Fim da obrigatoriedade do Termo de Arbitragem (Ata de Missão)**

A elaboração deste documento, que era uma tradição da instituição desde 1922, deixa de ser uma etapa automática e obrigatória nos procedimentos ordinários. O tribunal arbitral, contudo, ainda poderá utilizá-lo se entender que é uma ferramenta útil para a gestão do caso.

- **Protagonismo da Conferência Inicial:**

Com a mudança referente ao Termo de Arbitragem, a conferência inicial de gestão do caso assume o papel central na organização do procedimento e na estabilização das demandas. Essa conferência permanece obrigatória e deve ocorrer em até 30 dias do recebimento dos autos pelo tribunal. Após essa etapa, a inclusão de novos pedidos dependerá de autorização expressa dos árbitros.

- **Ampliação do Procedimento Expedito:**

O limite financeiro para a aplicação automática do rito simplificado foi elevado para US\$ 4 milhões (cerca de R\$ 12,8 milhões). As partes mantêm o direito de afastar essa regra por mútuo acordo ou de optar por sua aplicação em disputas de valores superiores.

- **Criação do Procedimento Altamente Expedito (Highly Expedited Arbitration):**

O regulamento introduz um mecanismo opcional e sem limite de valor, desenhado para questões que exigem resolução extrema. Neste rito, conduzido por árbitro único, a sentença final deve ser proferida em até três meses a partir da conferência inicial, exigindo a concentração imediata de alegações e provas.

- **Decisão Antecipada (Pedidos manifestamente infundados):**

O novo texto prevê expressamente que as partes podem requerer ao tribunal o julgamento antecipado de pedidos ou defesas que sejam manifestamente sem mérito ou que extrapolem a jurisdição dos árbitros. A ferramenta visa filtrar controvérsias inviáveis, evitando dilação probatória desnecessária e reduzindo custos.

- **Novas regras de prazos e sentenças:**

O prazo de seis meses para a prolação da sentença, antes vinculado ao Termo de Arbitragem, foi substituído. Agora, o prazo final será determinado pelo Presidente da Corte da CCI, levando em conta o cronograma processual e as estimativas do tribunal. Além disso, o prazo para correção de erros na sentença foi estendido de 30 para 45 dias.

- **Transparência e Arbitragem de Emergência:**

O regulamento reforça que qualquer dúvida sobre conflitos de interesse deve ser interpretada a favor da revelação pelo árbitro, e esclarece contra quem medidas de emergência podem ser requeridas, admitindo, inclusive, ordens preliminares. Há também a previsão de que o procedimento pode seguir com um tribunal truncado (incompleto) em fases avançadas caso um árbitro faleça ou seja removido.

As atualizações no regulamento são bem-vindas, especialmente a criação do procedimento altamente expedito, na medida em que se alinham à necessidade de decisões de alta complexidade em maior velocidade, dentro de um contexto de mercado cada vez mais dinâmico. Diante desse novo cenário, é recomendada a revisão da redação de cláusulas compromissórias para avaliar a conveniência de incluir essas novas opções em novos contratos. ■

Fonte: <https://iccwbo.org/news-publications/news/icc-executive-board-approves-revised-rules-of-arbitration/>





www.garboismelo.com.br