



Arresto de Embarcações sob a Jurisdição Brasileira

“El embargo preventivo de buques en el derecho brasileño”

FONTES

2

- REGIME DO CIVIL LAW
- Sistema legal codificado, positivado.
- Jurisprudência e precedentes judiciais não têm efeito vinculante, mas consistem em uma ferramenta valiosa acerca da correta interpretação das leis.
- Fontes legais relacionadas ao arresto de embarcações no Brasil:
 - Código Comercial Brasileiro: promulgado em 1850. Revogado em parte pelo Código Civil de 2002. As regras relativas ao direito marítimo não foram atualizadas.
 - Convenção de Bruxelas de 1926 para a Unificação de Certas Regras Relativas aos Privilégios e Hipotecas Marítimos: promulgada no Brasil através do Decreto nº 351/1935.
 - Código de Processo Civil (“CPC”), estabelece regras e procedimentos gerais para disputas judiciais.

FONTES

3

- ○ Brasil não ratificou as Convenções Internacionais de Arresto de 1952 e 1999
- Medidas de arresto serão julgadas com base na legislação interna.
- Jurisdição Brasileira deve ser aplicável ao caso.
- Em regra, não é possível arrestar uma embarcação no Brasil para garantir uma demanda judicial sujeita a uma jurisdição estrangeira (a não ser através da prévia homologação da sentença estrangeira no Brasil).

TIPOS DE ARRESTO

4

- ○ arresto como medida de execução de um título executivo judicial.

- ○ arresto como uma medida cautelar específica.

Restrições legais; crédito líquido, certo e incontroverso; atos do devedor que geram comprometimento ao patrimônio.

Código Comercial Brasileiro – os credores não podem arrestar um navio caso o mesmo já tenha carregado mais de 1/4 de sua capacidade ou caso o passe de saída já tenha sido emitido pela autoridade naval, a não ser por débitos incorridos naquele mesmo porto de arresto e relacionados à mesma viagem.

- ○ arresto como uma medida cautelar não específica.

Maior abrangência; discricionariedade do juiz baseada nos requisitos do “*fumus boni iuris*” e do “*periculum in mora*”

CLASSES DE ARRESTO

5

- Classes de arresto no Brasil:

- - *In rem*: crédito contra o navio.

Baseado nos privilégios marítimos (liens) estipulados pelo Código Comercial e pela Convenção de Buxelas de 1926.

- - *In personam*: crédito em face do Armador.

Baseado nas regras do Código de Processo Civil.

PRIVILÉGIOS MARÍTIMOS

6

- Lista e prioridade dos privilégios marítimos (Código Comercial + Convenção de Bruxelas 1926)
 1. Impostos Federais;
 2. Custas e honorários advocatícios;
 3. Reclamações resultantes das relações empregatícias do Comandante, da tripulação e do pessoal do navio;
 4. Indenizações devidas por salvamento;
 5. Contribuições de Avaria Grossa;
 6. Obrigações assumidas pelo Comandante fora de seu porto de registro para reais necessidades de manutenção ou para a continuação da viagem;
 7. Indenizações devidas resultantes de colisões ou de qualquer outro acidente marítimo;
 8. Hipotecas;
 9. Taxas portuárias que não impostos;
 10. Pagamentos vencidos devidos a depositários, relativos à armazenagem e aluguel de armazéns, equipamento do navio;
 11. Despesas para a manutenção do navio e seus pertences, manutenção no porto e venda;
 12. Faltas e avarias da carga;
 13. Dívidas decorrentes da construção do navio;
 14. Despesas incorridas com o reparo do navio e de seus pertences

PECULIARIDADES

7

- Imunidade das embarcações do Governo Brasileiro (procedimento específico para execução de créditos em face do Governo)
- Sister ships: O Direito Brasileiro não traz regras acerca do arresto de “embarcações irmãs”.
- Dificuldade para reclamações baseadas em créditos de natureza *in rem* por conta de certos requisitos legais (“última viagem”; condições de registro e averbação do crédito, etc).
- Possibilidade em caso de créditos de natureza *in personam* (desde que a dívida seja do armador)
- Arresto em caso de dívida do afretador: Possibilidade em caso de crédito *in rem*

PECULIARIDADES

8

- As ações de arresto são submetidas à jurisdição das Varas Cíveis da Justiça Estadual local.

- Exceção:
Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro – 7 varas especializadas – Varas Empresariais.

- As Varas Federais possuem competência para julgarem demandas relacionadas a embarcações do Governo Brasileiro.

- O Tribunal Marítimo consiste em uma instância administrativa. Suas decisões têm o intuito de preservar as regras e segurança da navegação. Não tem competência para o julgamento de disputas relativas a responsabilidade civil.

PECULIARIDADES

9

- A PARTE QUE REQUER O ARRESTO DEVE PRESTAR GARANTIA?
- Reclamantes estrangeiros que não possuam bens no território Brasileiro podem ser obrigados a prestar caução em juízo (10% a 20%) para garantir o pagamento das custas judiciais e honorários de sucumbência (art. 835 do CPC)
- O juiz pode exigir a prestação de uma contra-garantia, sob sua discricionariedade, para compensar eventuais prejuízos provocados ao navio em caso de arresto indevido.
- As garantias podem ser apresentadas por meio de depósito judicial em espécie ou por carta de fiança bancária emitida por uma instituição financeira de primeira linha situada no Brasil.
- Cartas de garantia do Clube de P & I (LOU) podem ser aceitas como garantia em substituição ao arresto do navio.

ORIENTAÇÕES PRÁTICAS

10

- ESTIMATIVA DE TEMPO

- Um arresto preventivo ou preparatório pode ser deferido pelo juiz no mesmo dia em que a ação é ajuizada.

- O arresto é normalmente deferido de forma *inaudita altera pars*.

- Dicas:
 - contatar um advogado Brasileiro o quanto antes (Procuração, legalizações, etc.);
 - manter toda a documentação de suporte preparada;
 - traduzir todos os documentos redigidos em língua estrangeira;
 - saber a localização e programação do navio e os dados do agente;
 - preparar uma minuta bem clara e objetiva;

ORIENTAÇÕES PRÁTICAS

12

- EXECUÇÃO DA DECISÃO DE ARRESTO
 - A ordem judicial de arresto será encaminhada à Capitania dos Portos local, instruindo as autoridades a se absterem de emitir o passe de saída do navio.
 - A ordem também pode ser comunicada à DPC.
 - Um mandado de citação e intimação também será encaminhado ao Requerido, normalmente direcionado ao agente ou Comandante do navio.
- Após o deferimento da ordem de arresto, o Requerente terá 30 dias para ajuizar a ação indenizatória principal, sob pena de liberação do arresto e extinção do processo.

JURISDIÇÃO

13

- A jurisdição Brasileira deve ser aplicável tanto para a ação de arresto como para a ação principal.
- Jurisdição Brasileira (art. 88, CPC)

“Artigo 88 – É competente a autoridade judiciária brasileira quando:

I – o réu, qualquer que seja sua nacionalidade, estiver domiciliado no Brasil;

II – a obrigação tiver de ser cumprida no Brasil;

III – a ação se originar de fato ocorrido ou de ato praticado no Brasil;

Parágrafo Único: Para o fim do disposto no inciso I, reputa-se domiciliada no Brasil a pessoa jurídica estrangeira que aqui tiver agência, filial ou sucursal.”

Cláusulas contratuais de eleição de foro ou arbitragem podem prevalecer (exceto em contratos de adesão)

ARRESTO COMO GARANTIA PARA UMA AÇÃO NO EXTERIOR

14

- É possível arrestar uma embarcação no Brasil como garantia para uma ação no exterior?
- Regra geral: A jurisdição Brasileira deve ser aplicável tanto para a ação de arresto como para a ação principal.
- Somente será possível arrestar uma embarcação no Brasil caso presentes um dos elementos de atração da jurisdição Brasileira.
- Não é possível obter o arresto de uma embarcação no Brasil como garantia para uma demanda a ser ajuizada no exterior.
- Ausência de conflitos de jurisdição ou litispendência internacional.

“Art. 90 CPC - A ação intentada perante tribunal estrangeiro não induz litispendência, nem obsta a que a autoridade judiciária brasileira conheça da mesma causa e das que lhe são conexas”

ARRESTO COMO GARANTIA PARA UMA ARBITRAGEM NO EXTERIOR

15

- E quanto à arbitragem?
- Regra geral: o compromisso arbitral é causa de extinção da ação judicial, caso invocado pelo Réu (art. 301, IX of the CPC).
- Lei de Arbitragem permite a adoção de medidas preventivas e de urgência.
- Lei de Arbitragem + CPC + Constituição Federal – possibilidade de adoção de medidas cautelares preparatórias por parte do Poder Judiciário mesmo em casos de arbitragem.
- Requisitos :
 - (i) impossibilidade/dificuldade de instauração da arbitragem;
 - (ii) *fumus boni iuris*; e
 - (iii) relevância do *periculum in mora*.
- Entendimento ainda não consolidado por parte do Judiciário brasileiro.

ARRESTO COMO GARANTIA PARA UMA ARBITRAGEM NO EXTERIOR

A questão que merece análise mais detida diz respeito à possibilidade de a parte que celebrou a cláusula compromissória poder formular pedido cautelar pela via jurisdicional, no juízo competente para solução da controvérsia caso não tivesse sido eleita a cláusula (...)

Na lei de regência, há permissão expressa aos árbitros, que podem formular ao órgão jurisdicional as medidas cautelares necessárias à aplicação da lide a que estão submetidas à sua jurisdição. Indiscutível, ainda, que os árbitros podem julgar, mas não tem o poder de executar seus julgados, por lhes faltar a coerção estatal, tarefa afeta aos órgãos jurisdicionais (...)

Assim, considerando que a atividade jurisdicional cautelar tem por fim garantir a efetividade do resultado prático de um processo principal com base em juízo de probabilidade do direito afirmado pelo requerente, quando houver risco de que a demora na prestação jurisdicional principal torne inútil o provimento esperado, é possível intentar medida cautelar preparatória da arbitragem, sob pena de aniquilar o próprio resultado útil a ser obtido através da Corte arbitral.

Em última análise, tal permissivo corrobora o preceito constitucional inscrito no artigo 5º inciso XXXV da CRFB/88, que dispõe que “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito”.

Entendimento em sentido contrário terminaria por deixar à deriva os interesses das partes, que necessitam de tutela judicial imediata e de modo a afastar o periculum in mora, remediando as situações urgentes cujo mérito será decidido pelo árbitro. (...)

(TJRJ, AC. 0009564-46.2010.8.19.0002, 12ª C.C, Des. LÚCIA MARIA M. DA SILVA LIMA, j. 2011)

POR QUE ARRESTAR NO BRASIL ?

17

- Decisões rápidas e proferidas sem a oitiva da parte contrária.
- Possibilidade do advogado despachar pessoalmente com o juiz.
- Possibilidade de obtenção de uma garantia em substituição ao arresto.
- Elevada taxa de juros (12% ao ano) e correção monetária para o crédito perseguido;
- Responsabilidade objetiva e solidária do transportador; poucas exceções.
Defesas baseadas na culpa do comandante ou da tripulação não são aceitas. O empregador deve responder pelos atos dos prepostos.
- Poucos regimes de limitação.
O sistema legal brasileiro adota o princípio do “restitutio in integrum” e estabelece que o devedor responde com todos os seus bens.



OBRIGADO!





Godofredo Mendes Vianna

godofredo@kincaid.com.br

. Rio de Janeiro

Av. Rio Branco, 25 - 1 andar
Rio de Janeiro – RJ
Cep: 20090-003
Tel: (55 21) 2276 6200
Fax: (55 21) 2253 4259

. São Paulo

Rua Vergueiro, 2087 – Conjunto 501
Paraíso - São Paulo - SP
Cep: 04101-000
Tel: (55 11) 3045 2442 – 5084 5911
Fax: (55 11) 5084 5913

. Brasília

SHS, Quadra 06, Conjunto A,
Bloco E, Sala 918, Ed. Brasil XXI
Brasília – DF
Cep: 70322-150
Tel: (55 61) 3039 9232
Fax: (55 61) 3039 9135

. Vitória

Rua Prof.Almeida Cousin, 125, salas 1202, 1203 e 1204
Ed. Enseada Trade Center - Enseada do Suá -Vitória-ES
Cep: 29050-565
Tel/Fax: (55 27) 3201-4775

WWW.KINCAID.COM.BR