

## **SEÇÃO BRASILEIRA DA AIDA GRUPO NACIONAL DE TRABALHO DE TRANSPORTES**

### **ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA**

#### **Presentes**

Adilson Neri Pereira  
Carlos Alberto (Fairfax)  
Darcio Mota  
Douglas Costa (Sompo)  
Luiz Oliveira Perna  
Mariana Miranda (Argo)  
Priscila Putini (Sura)  
Rafael Pister (Swiss Re)  
Rodrigo Zidan  
Samir Keedi  
Suely Vasconcelos (Sompo)  
Vanderlei Moghetti (Argo)  
Vanessa Mendonça (Argo)

#### **Ata**

**1.** Exposição e Debates sobre Tema: “Análise de casos práticos nas operações portuárias e no transporte marítimo de cargas a granel”.

Expositor: Luiz de Oliveira Perna. Comissário de Avarias desde 1978. Especialista em Transporte Internacional e a Granel. Atua na área de consultoria e regulação de sinistros para o mercado segurador e ressegurador.

Houve a apresentação por parte do nosso ilustre convidado Luiz Oliveira Perna, Comissário de Avarias, atuante principalmente no Porto de Paranaguá e Antonina que nos brindou com informações relevantes sobre o seguro de transporte marítimo de fertilizantes, além de apresentar sugestões importantes para a operação adequada na região como o controle de tempo entre a saída dos caminhões e a chegada no destino, assim como a adequação dos controles de balanças.

Discutimos sobre as fraudes comuns na região, como a substituição de parte da carga de fertilizantes pelo produto Calcigran cujo preço é muito menor que o produto transportado. Verificamos que a seguradora poderá registrar-se na APAWeb para acompanhar os procedimentos de internalização e liberação das mercadorias. Outro ponto digno de nota diz respeito às tratativas de sinistros, mediante constatações realizadas por Ata Notarial como forma interessante de promover as apurações de perdas.

**2.** Retomou-se a divulgação a respeito do [Projeto de Lei 4.860/2016](#), que se pretende constituir em marco regulatório do transporte de mercadorias.

Diante da existência de diversos temas importantes ao mercado de seguros de transportes, indicou-se a elaboração de artigos que possam ser publicados na Revista da AIDA, no livro anual ou integrar o Projeto de Pesquisas em andamento no GNT Transportes. Foram levantados os temas constantes dos itens a seguir, com a nomeação de relatores.

- Cláusulas de Gerenciamento de Riscos (VANDERLEI MOGHETTI).
- Dispensa do Direito de Regresso – DDR (RODRIGO ZIDAN).

- Ações de Regresso em face de prepostos pessoas físicas e jurídicas (DOUGLAS COSTA e SUELY VASCONCELOS).
- Responsabilidade Objetiva, Responsabilidade Presumida e Responsabilidade fundada na culpa nas ações relacionados ao transporte de mercadorias (PRISCILA).
- As definições e exemplos de Casos Fortuitos, Força Maior, Fortuito Interno nos acidentes envolvendo veículos terrestres e a responsabilidade dos transportadores de carga.
- Responsabilidade Civil por Danos Ambientais em transportes terrestres de mercadorias (ADILSON).

Descrevemos nesse encontro o **Projeto de Pesquisa** que será elaborado pelo GNT Transportes, para o qual o material produzido por meio dos artigos poderá integrar o seu objeto.

### **Congresso Mundial da AIDA Rio**

O Presidente, Darcio Mota, trouxe informações sobre o tema escolhido para a reunião do International Group Marine, sob a Vice-Presidência do ilustre Professor Nakaide Satoshi, no Congresso Mundial da AIDA, que será realizado no Rio de Janeiro de 11 a 13 de outubro de 2018 será "New technologies in vehicles (land vehicles and water crafts), liability and insurance".

Anunciou que foram convidados para expor o tema o Cmte. Jones Jones A. B. Soares

Capitão de Longo Curso/Master Mariner e Consultor Sênior/Senior Adviser - Transpetro, que abordará as questões técnicas e operacionais do navio autônomo não- tripulado (MASS Maritime Autonomous Surface Ship), seguido do Dr. Leven Siano, ex-oficial de Náutica, Mestre em Direito Internacional e advogado especializado em Direito Marítimo, que trará questões legais e regulatórias sobre esse tipo de embarcação e do Dr. Prof. Dieter Schwampe, advogado e consultor especializado na área de Seguros e Direito Marítimo em Hamburgo, Alemanha.

O Pres. um breve relato sobre o tema:

**Insurance for MASS** (Maritime Autonomous Surface Ship) Insurance for an autonomous vessel future

A indústria naval adotou conceitos já utilizados pelas empresas de automação de veículos e aeronaves:

**Nível 1** - um navio que pode se beneficiar da assistência de um operador remoto (assistência ao capitão);

**Nível 2** - um navio capaz de ser parcialmente ou periodicamente deixado sem vigilância (Automação Parcial);

**Nível 3** - um navio com um sistema de acionamento automatizado que pode se auto-guiar, desde que um operador possa intervir conforme necessário (Automação Condicional);

**Nível 4** - como no nível anterior, mas capaz de dirigir sozinho se um operador não intervir (Alta Automação); e

**Nível 5** - um navio que pode dirigir sozinho, totalmente não tripulado nas mesmas condições e com a mesma capacidade como se fosse tripulado (Plena Autonomia).

- Eliminar os aproximados 80% dos acidentes marítimos atribuídos a erros humanos, além de contribuir para uma maior eficiência;
- Redução de custos
- Eliminam o risco de poluição ao meio ambiente em caso de colisão ou encalhe

O transporte autônomo ainda enfrenta questões regulatórias, legais e de segurança e proteção que ainda precisam ser resolvidas.

Na parte regulamentar, o Grupo de Trabalho Regulador de Sistemas Autônomos Marítimos do Reino Unido (MASWRG) desenvolveu um Código de Conduta para Navios de Superfície Marítimos Autônomos (MASS), que submeteu à 98<sup>a</sup> sessão do Comitê de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional em junho.

Como resultado, a IMO concordou em analisar toda uma série de questões relacionadas ao MASS, incluindo o elemento humano, segurança, interações com portos, pilotagem, respostas a incidentes e proteção do ambiente marinho. A IMO observa que esse trabalho poderia resultar em alterações de regulamentos que, como atualmente redigido, impedem operações autônomas ou não-tripuladas.

O Comitê de Segurança Marítima também concordou que deveria ser dada a devida consideração aos aspectos legais, incluindo onde a responsabilidade estaria em caso de um acidente envolvendo um MASS, suas consequências para a carga, e também as implicações para o lado da costa.

Nada mais encerrada a reunião.

Darcio Mota