

Janeiro – Março 2023 | *January - March 2023*
N.º 00 | *no. 00*

NEWSLETTER

ARBITRAGEM MARÍTIMA

MARITIME ARBITRATION

Newsletter ARBITRAGEM MARÍTIMA | *MARITIME ARBITRATION*

N.º 00/ no. 00 | Janeiro – Março 2023/ *January - March 2023*

Promovido por: / *Promoted by:*



concordia@concordia.pt

(+351) 213 812 815

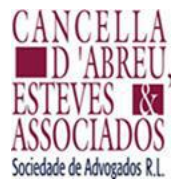
www.concordia.pt

Rua Rodrigo da Fonseca,149 – 3.º Dto., Lisboa

Apoiantes: / *Supporters:*



Patrocinadores: / *Sponsors:*



Índice

Table of Contents

NOTA DE ABERTURA	4
OPENING NOTE	4
António de Magalhães Cardoso	
NOTAS SOLTAS NO SOLTAR DAS AMARRAS DO CAM	11
LOOSE REMARKS ON CAM'S RELEASE	11
M. Januário da Costa Gomes	
COMO CHEGARÁ A SUSTENTABILIDADE AO CENTRO DO DIREITO MARÍTIMO?	19
HOW WILL SUSTAINABILITY MAKE ITS WAY TO THE CORE OF MARITIME LAW?	19
Assunção Cristas	
AS VANTAGENS DA ARBITRAGEM INSTITUCIONALIZADA E O CENTRO DE ARBITRAGEM MARÍTIMA	27
THE ADVANTAGES OF INSTITUCIONALIZED ARBITRATION AND THE MARITIME ARBITRATION CENTRE	27
Filipe Rocha Vieira	
FIQUE A CONHECER: OS NOSSOS ÁRBITROS MARITIMISTAS	34
GET TO KNOW: OUR MARITIME ARBITRATORS	34

NOTA DE ABERTURA

OPENING NOTE



António de Magalhães Cardoso ^{1 2}

Presidente do Conselho Executivo da Concórdia

*Chairman of the Executive Board of the
Concórdia Association*

¹ Sócio Sénior do Grupo Contencioso & Reestruturações e Sócio da área de PI Contencioso da VdA.

² *Disputes & Restructuring Group Senior Partner and IP Litigation Partner at VdA.*

NOTA DE ABERTURA

OPENING NOTE

1. A ASSOCIAÇÃO CONCÓRDIA E O CENTRO CONCÓRDIA

A Associação Concórdia é uma associação sem fins lucrativos constituída em 2003 por advogados e outros juristas com prática de arbitragem, cujo objecto é o de promoção e administração de centros de resolução alternativa de litígios.

Nesse contexto, a Concórdia pode estatutariamente criar centros de mediação, conciliação e arbitragem. No âmbito dessa sua atribuição, a Concórdia criou em 2013 um centro de arbitragem de carácter generalista, o Centro Concórdia, apto a administrar arbitragens relativas a litígios domésticos e internacionais da mais diferenciada índole, tais como litígios cíveis, comerciais, administrativos.

2. A ARBITRAGEM MARÍTIMA

A arbitragem marítima costuma ser definida internacionalmente como aquela em que o litígio

1. THE CONCÓRDIA ASSOCIATION AND THE CONCÓRDIA CENTRE

Associação Concórdia is a non-profit association established in 2003 by lawyers and other legal experts with experience in arbitration and its purpose is to promote and manage alternative dispute resolution centres.

In this context, Concórdia may establish mediation, conciliation and arbitration centres under its bylaws. With this aim, in 2013 Concórdia created a general-purpose arbitration centre called Concórdia Centre to manage arbitrations concerning domestic and international disputes of any kind, including civil, commercial and administrative disputes.

2. MARITIME ARBITRATION

Maritime arbitration is usually defined internationally as that in which the dispute somehow involves a ship or other vessel. The typical maritime arbitration dispute may concern

envolva, de qualquer modo, um navio ou outra embarcação. Os litígios típicos da arbitragem marítima podem respeitar a actividades da mais diversa índole, tais como os relativos à construção, reparação ou à compra e venda de navios ou outras embarcações, a de contratos de transporte, fretamento ou de locação financeira ou de seguro, avarias, etc.

A arbitragem marítima tem sido largamente usada no comércio internacional, sobretudo em centros como Londres, Nova Iorque ou Singapura, onde existem instituições neste sector com largos anos de actividade (*London Maritime Arbitration Association*, a *Society of Maritime Arbitrators* e a *Singapore Chamber of Maritime Arbitration*, por exemplo).

3. A RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS MARÍTIMOS EM PORTUGAL

A arbitragem marítima institucionalizada em Portugal parece não ter tido um uso apreciável, provavelmente por não existir ainda no nosso País um centro institucionalizado de arbitragem marítima.

A resolução de litígios marítimos faz-se, assim, em Portugal, sobretudo por recurso ao Tribunal Marítimo, com sede em Lisboa. Se bem que dotado de magistrados competentes e sabedores, o Tribunal Marítimo, por ser o único

a wide array of activities, such as those related to the construction, repair or the sale and purchase of ships or other vessels, transport, charter or financial leasing or insurance contracts, breakdowns, etc.

Maritime arbitration has been widely used in international trade, particularly in centres such as London, New York or Singapore where long-standing institutions in this field are established (e.g. the London Maritime Arbitration Association, the Society of Maritime Arbitrators and the Singapore Chamber of Maritime Arbitration).

3. MARITIME DISPUTE RESOLUTION IN PORTUGAL

In Portugal, the use of institutionalised maritime arbitration is not meaningful, most likely due to the inexistence of any institutionalised maritime arbitration centre in our country.

Therefore, most maritime disputes in Portugal are referred to the Maritime Court seated in Lisbon. Although its cohort of judges is competent and knowledgeable, the Maritime Court is the only court in the entire country with jurisdiction on this matter and falls short to address promptly the huge volume of claims submitted to it. Consequently, stakeholders, from parties to

tribunal com competência nesta matéria para todo o País, não responde com a necessária rapidez à enorme quantidade de solicitações jurisdicionais que lhe são colocadas. São assim muitas as queixas dos intervenientes nestes processos, partes e advogados, relativamente à lentidão como a justiça é feita no Tribunal Marítimo.

4. A ARBITRAGEM MARÍTIMA NO SEIO DA CONCÓRDIA

A Concórdia foi sensível às necessidades sentidas pela comunidade empresarial e jurídica ligada ao comércio marítimo de criação de um centro de arbitragem dedicado a litígios nesta área comercial. Assim e também por sugestão de alguns dos seus associados, lançou no final de 2021 o projeto de criação de novo centro de arbitragem, agora um centro de arbitragem especializado em litígios relacionados com o Direito Marítimo e do Mar, a denominar CAM - Centro de Arbitragem Marítima de Lisboa.

Tal Centro terá uma dupla missão, sendo a principal a de administrar arbitragens marítimas e adicionalmente a de promover o conhecimento jurídico na área do direito marítimo, pela edição de *newsletters* informativas e de publicações não periódicas, de seminários e congressos, com vista a auxiliar os serviços jurídicos das empresas no

lawyers, complain regularly of the slow pace justice is delivered by the Maritime Court.

4. MARITIME ARBITRATION WITH CONCÓRDIA

Concórdia was aware of the need the maritime trade business and legal community felt to create an arbitration centre dedicated to disputes in this trade.

Therefore, at the end of 2021 following the suggestion of some of its members, Concórdia launched a project for the creation of a new arbitration centre, this time an arbitration centre specialised in disputes concerning Maritime and Ocean Law, to be named CAM – Centro de Arbitragem Marítima de Lisboa

The purpose of the Centre will be two-fold: fundamentally, to manage maritime arbitrations; additionally, to promote legal knowledge within the field of maritime law, by publishing newsletters and other publications, as well as seminars and congresses, aiming at assisting companies' legal services in performing their duties. This newsletter is itself the kick-off to this activity of studying and publishing on subjects related to maritime and ocean law.

The CAM project was unanimously approved by the 31.05.2022 general meeting of Concórdia and embraced by a significant group renowned

desempenho das suas funções. A presente *newsletter* enquadra-se já nessa actividade de estudo e divulgação de matérias ligadas ao direito marítimo e ao direito do mar de que se espera que constitua o *kick-off*.

O projecto do CAM foi aprovado por unanimidade pela assembleia geral da Concórdia de 31.05.2022 e abraçado por um conjunto significativo de alguns dos melhores especialistas de direito marítimo e do mar, professores universitários e advogados maritimistas, bem como de peritos em matérias náuticas que se associaram à Concórdia e fazem hoje parte da lista de árbitros e peritos maritimistas desta Associação. Apoiaram o projecto desde o início algumas associações do sector e sobretudo a Associação 4 Shipping e a AGEPOR e, depois, a APAT, sendo as duas últimas hoje associadas da Concórdia.

Constituída uma Comissão Instaladora do CAM, foi por esta desenvolvido um trabalho de ultimização do *paperwork* necessário, tais como o regulamento de arbitragem, o regimento do Centro, as tabelas de custas, etc. Tudo preparado, deu entrada no Ministério da Justiça, em 22 de setembro de 2022 o requerimento de autorização da criação do Centro, faltando agora apenas a decisão administrativa necessária a que o CAM possa entrar em funcionamento.

experts in Maritime and Ocean Law, university professors and maritime lawyers, as well as experts in nautical subjects who joined Concórdia and are part of its maritime arbitrator and expert roster. Some industry associations have backed the project from the outset, particularly the Association 4 Shipping and AGEPOR, and later APAT, the last two of which are currently members of Concórdia.

Once the CAM's Installation Commission was formed, it completed the necessary paperwork, such as the arbitration rules, the Centre's rules of procedure, the court fees tables, etc. Once everything was prepared, the request to authorise the creation of the Centre was submitted to the Ministry of Justice in [...], and an administrative decision is now all that is missing to allow the CAM to initiate its operations.

5. THE FUTURE

The CAM is fully prepared to start functioning after receiving the required authorisation that is expected soon:

- *It has the necessary legal structure,*
- *Concórdia's facilities, where the Secretariat can operate and any necessary hearings can take place, have been set up.*

5. O FUTURO

Espera-se que, em breve, se possa obter a autorização para que o CAM inicie o seu funcionamento, para o qual está totalmente preparado:

- Está dotado da estrutura jurídica necessária,
- Dispõe das instalações da Concórdia, onde poderá funcionar a secretaria e terem lugar as audiências que sejam necessárias.

O efectivo funcionamento do CAM está dependente de fontes de financiamento que são, neste momento, apenas os seus associados, os quais, por determinação estatutária apenas podem ser associações ou pessoas singulares aptas a funcionar como árbitros ou peritos. Por razões de independência, numa área tão sensível como esta, os estatutos da Concórdia não permitem que as empresas, potenciais utilizadoras dos serviços de arbitragem, sejam suas associadas. A adesão destas associações ao projecto CAM, tal como a AGEPOR e a APAT já fizeram, traduzir-se-á numa oferta às entidades suas associadas de um serviço altamente qualificado e de grande valor para essas entidades.

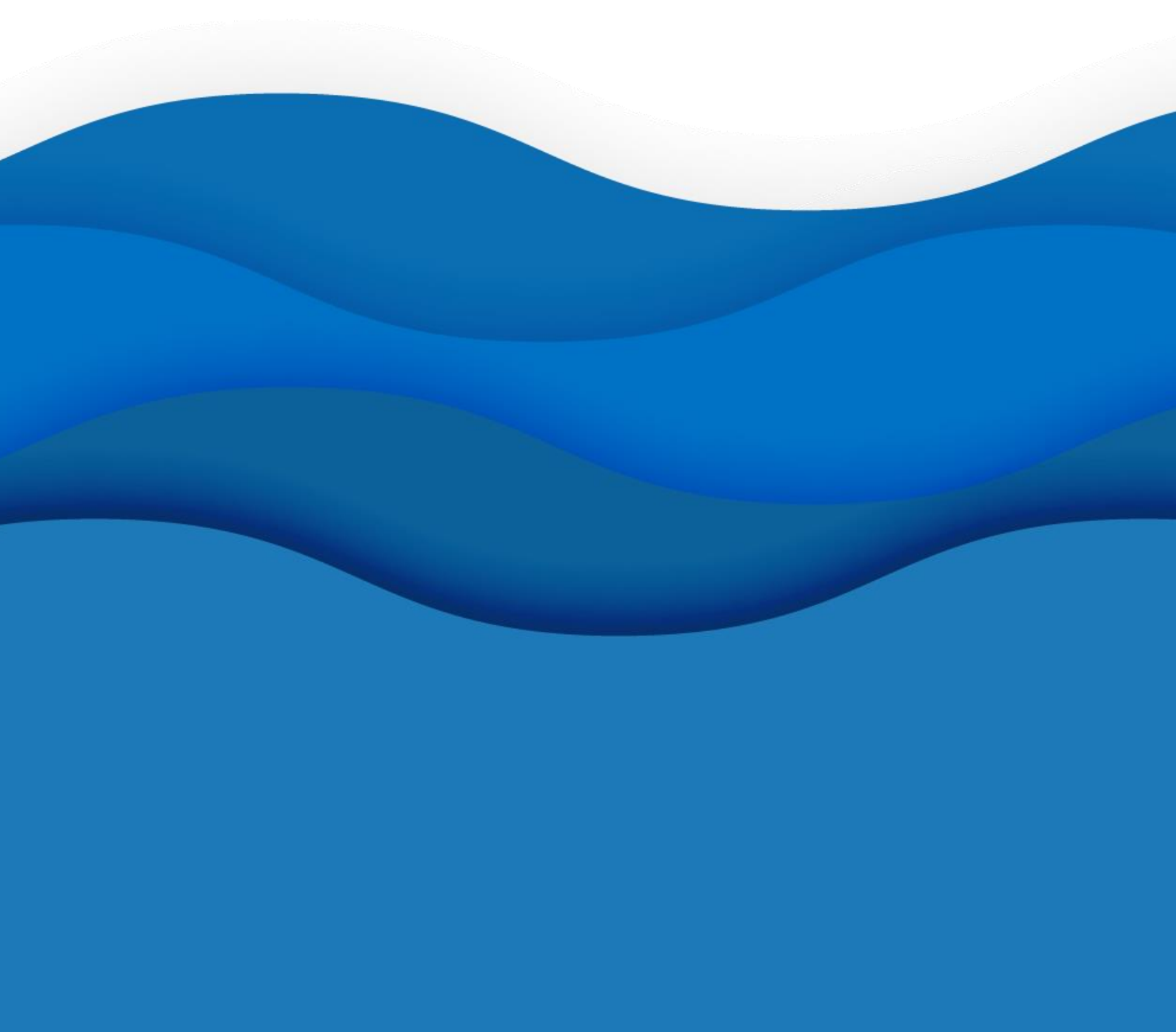
Diga-se, finalmente, que o Centro generalista da Concórdia está, neste momento, em condições de aceitar administrar arbitragens marítimas, pois dispõe de um corpo de árbitros e de peritos especializados que assegurarão, havendo

The CAM's effective operation is dependent on funding sources which consist at the moment of its members only; under the by-laws, these may only be associations or natural persons qualified to serve as arbitrators or experts. For the sake of independence in such a sensitive area as this, Concordia's bylaws companies, the potential users of arbitration services, cannot become members.

The adhesion of these associations to the CAM project, as Agepor and APAT have already made, will provide their respective member entities with a highly qualified and valuable service.

Lastly, as a generalist arbitration centre, the Concórdia Centre can accept maritime arbitrations as its specialised arbitrator and expert roster will ensure, where necessary, an institutionalised arbitration service that is undeniably solid in legal, technical and operational terms.

necessidade, um actividade arbitral
institucionalizada de incontestável solidez
jurídica, técnica e operacional.



NOTAS SOLTAS NO SOLTAR DAS AMARRAS DO CAM

LOOSE REMARKS ON CAM'S RELEASE



M. Januário da Costa Gomes^{3 4}

Árbitro do Centro de Conciliação, Mediação de Conflitos e Arbitragem da Concórdia

Arbitrator of the Concórdia Conciliation, Mediation and Arbitration Centre

³ Professor da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Coordenador do CDMT. Coordenador das Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. Coordenador da Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário (FDUL). Coordenador da Coleção de Direito Marítimo e dos Transportes (Almedina).

⁴ *Professor at the School of Law of the University of Lisbon. Coordinator of the CDMT. Coordinator of the Lisbon Days of Maritime Law. Coordinator of the Post-Graduation in Maritime and Port Law (School of Law of the University of Lisbon). Coordinator of the Collection of Maritime and Transport Law (Almedina).*

NOTAS SOLTAS NO SOLTAR DAS AMARRAS DO CAM

LOOSE REMARKS ON CAM'S RELEASE

I.

Num momento feliz em que a Associação Concórdia protagoniza a criação e implementação do “CAM – Centro de Arbitragem Marítima de Lisboa”, impõe-se que comece, correspondendo ao gentil convite que me foi feito para escrever umas linhas para o número 0 da Newsletter do CAM, por deixar expressa neste fórum a minha satisfação relativamente a esta iniciativa, cujas razões estão muito bem justificadas na Nota de Abertura do Sr. Presidente do Conselho Executivo.

Não posso, porém, deixar de manifestar aqui uma mágoa – que já é antiga, por já manifestada noutros lugares e escritos – relativamente ao estado do, digamos, “edifício legislativo marítimo” em Portugal.

Na verdade, o estado das coisas neste particular, é deveras preocupante. O nosso país, que se diz ser – e efetivamente é – um país marítimo, não teve ainda “engenho e arte” para organizar e estruturar a legislação marítima, quer

I.

In a joyful moment in which Associação Concórdia plays a leading role in the creation and implementation of "CAM - Centro de Arbitragem Marítima de Lisboa", it is imperative that from the beginning, responding to the kind invitation I received to write a few lines for number 0 of CAM's Newsletter, I express in this forum my deep satisfaction regarding this initiative, whose motives are very well justified in the Opening Note of Mr. President of the Executive Board.

However, I must express here a regret - which is already old, for already expressed in other places and writings - regarding the state of the, let's say, "maritime legislative building" in Portugal.

Actually, the state of things in this particular area is indeed worrying. Our country, which claims to be – and indeed it is – a maritime country, has not yet had the "skill and art" to organize and structure the maritime legislation, both institutional and material, around a Maritime

institucional, quer material, em torno de um Código Marítimo (ou, se se preferir, de um Código da Navegação Marítima).

Importa que destaque aqui o nome de Mário Raposo, um nome maior do Direito Marítimo em Portugal, com quem tive o prazer de “privar” nas Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo e o não inferior prazer de trocar argumentos nas páginas do “Boletim da Ordem dos Advogados”, relativamente à oportunidade de um “Código Marítimo”.

Sabemos todos que a “matéria marítima” não será tema fácil, repartida que está, em termos institucionais, entre ministérios diferentes e com diferentes e nobres preocupações e missões.

Sabemos todos também que o Direito Marítimo é complexo. É uma área do Direito que postula um sólido conhecimento do “Direito de terra”, em particular do Direito Civil (quer na área contratual, quer na da responsabilidade civil), do Direito Comercial geral, de Direito dos Transportes, do Direito dos Seguros, do Direito Internacional Privado, do Direito Processual Civil e também do Direito Administrativo. A ideia de que um jurista (académico ou advogado) pode ser um bom maritimista sem ser, pelo menos, um bom civilista é uma ideia peregrina.

Por outro lado, o Direito Marítimo postula uma profícua e intensa articulação com o Direito do

Code (or, rather, if you prefer, a Code of Maritime Navigation).

It is important to highlight here the name of Mário Raposo, a great name of Maritime Law in Portugal, with whom I had the pleasure to "connect" in the “Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo” (“Lisbon Days of Maritime Law”) and the no lesser pleasure of exchanging arguments in the pages of the “Boletim da Ordem dos Advogados” (“Bulletin of the Portuguese Bar Association”), relates to the prospect of a "Maritime Code".

We all know that the "maritime matter" will not be an easy subject, shared as it is, in institutional terms, between different ministries with different and noble concerns and missions. We also know that Maritime Law is complex. It is an area of law requiring a solid knowledge of "land Law", in particular Civil Law (both in the area of contracts, civil liability, maritime torts), General Commercial Law, Transport Law, Insurance Law, Private International Law, Civil Procedural Law and also Administrative Law. The idea that a jurist (academic or barrister-at-law) can be a outstanding maritimist” (legal practitioner or academic on Maritime Law) without being at least a good “civilist” (legal practitioner or academic on Civil Law) is a naive idea. On the other hand, Maritime Law postulates a fruitful and intense articulation with the Law of the Sea, which we see as the area of Public International

Mar, que vemos como a área do Direito Internacional Público especializada para o mar.

Está assim o Direito Marítimo bem para além do, por vezes, chamado “Direito Comercial Marítimo”, integrando ainda, designadamente, o Direito Marítimo Administrativo, o Direito Marítimo Penal, o Direito Marítimo Ambiental, o Direito Marítimo Laboral e o Direito Portuário, não obstante as suas especificidades.

Ademais, um maritimista deve estar permanentemente atualizado relativamente a toda uma plêiade de convenções internacionais, quer gerais, como a Convenção de Montego Bay, quer específicas, como, por exemplo, as quase centenárias Regras da Haia-Visby, incluindo convenções ou tratados não especificamente marítimos, como a Convenção de Viena de Direito dos Tratados ou a Convenção, também de Viena, sobre compra e venda internacional de mercadorias (CISG).

Acresce a necessidade de domínio de um conjunto de documentos de *soft law*, organizados ou criados por organizações especializadas, de que são exemplos os Incoterms, as Regras de Orque-Antuérpia ou as Regras sobre Créditos Documentários, todos de importância ímpar em Direito Marítimo.

Um maritimista deve ainda estar atualizado relativamente aos trabalhos em curso nos organismos e organizações internacionais e europeus, com destaque natural para a OMI e

Law specialized for the sea. Maritime Law is thus far beyond what is sometimes called "Commercial Maritime Law", and also includes, namely, Administrative Maritime Law, Criminal Maritime Law, Environmental Maritime Law, Maritime Labor Law and Port Law, notwithstanding their specificities.

Furthermore, a maritimist must be permanently up-to-date with regard to a plurality of International Conventions, whether of general scope, such as the Montego Bay Convention, or of specific scope, such as the almost century-old Hague-Visby Rules, including conventions or treaties that are not specifically maritime, such as the Vienna Convention on the Law of Treaties or the Vienna Convention on the International Sale of Goods (CISG).

Furthermore, it's necessary to cope with a set of softlaw documents, organized or created by specialized organizations, such as the Incoterms, the York-Antwerp Rules or the Uniform Rules for Documentary Credits, all of unparalleled importance in Maritime Law.

A maritimist must also be up-to-date with regard to the work in progress within international and European bodies and organizations, with natural emphasis on the IMO and EMSA, without neglecting, at another level, the CMI and the ICC. Last not least, a maritimist must follow the jurisprudential "production" in the countries with

para a EMSA, sem descurar, a outro nível, o CMI e a CCI.

Last not least, um maritimista deve acompanhar a “produção” jurisprudencial nos países com os quais partilhamos “Direito uniforme” em convenções específicas.

II.

A nível interno português, o quadro normativo é algo caótico, quer em termos de Direito Marítimo material quer em termos de Direito Marítimo institucional. A título de exemplo, centrando-nos apenas no Direito Marítimo material, identificamos vários grandes núcleos normativos com fontes e origens diversas, sem prejuízo de alguma legislação dispersa que se não insere plenamente nesses núcleos. Assim:

- (i) o “núcleo Veiga Beirão”, constituído pelo que sobra do Código Comercial, designadamente sobre os acontecimentos de mar;
- (ii) o “núcleo Mário Raposo”, constituído pela legislação dos anos 80 do século XX, em matéria de contratos marítimos;
- (iii) o “núcleo Expo 98”, constituído pela legislação de 1998-1999, que assinalou também a realização da Expo 98;
- (iv) o “núcleo segurança e ambiente marítimos”, que marca o grosso da

which we share “uniform law” in specific conventions.

II.

At the Portuguese domestic level, the regulatory framework is somewhat chaotic, both in terms of substantive Maritime Law and institutional Maritime Law. By way of example, focusing only on substantive Maritime Law, we identify several major normative cores with diverse sources and origins, without prejudice to some dispersed legislation that is not fully inserted in these cores.

Thus:

- (i) the “Veiga Beirão core”, consisting of what remains of the Commercial Code, namely on sea events;*
- (ii) the “Mário Raposo core”, consisting of legislation from the 1980’s on maritime contracts;*
- (iii) the “Expo 98 core”, consisting of legislation from 1998-1999, which also marked the holding of Expo 98;*
- (iv) the “maritime safety and environment core”, which marks the bulk of domestic legislation in the 21st century, consisting essentially of the transposition of European directives.*

As stated above, repeating what we have written and said elsewhere, a task of organization,

legislação interna no século XXI, constituída, no essencial, por transposição de diretivas europeias.

Conforme dito acima, repetindo o que temos escrito e dito noutros lugares, impõe-se uma tarefa de organização, (re)estruturação, racionalização e de modernização do quadro legislativo existente, o que, segundo sustentamos, passa pela preparação e aprovação de um Código Marítimo, cujo motor, se bem vemos, cabe à Universidade.

Trata-se de uma necessidade, também sustentada por Menezes Cordeiro nas I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo (2008) e que se insere na linha de continuidade da ideia, já algo antiga, de um Código da Navegação Marítima, de 1945 (de que dá nota Azevedo Matos), hipótese recolocada por Fernando Olavo, em 1980, num discurso proferido no STJ sobre a reforma da legislação mercantil. Entre essas duas datas (em 1963), Gonçalves Pereira, enquanto Presidente da Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional – comissão que tinha por missão “promover a actualização das leis que regulam o Direito Marítimo, a elaboração de um Código Marítimo” – escrevia ser de clara evidência que “os preceitos da lei portuguesa, referentes ao Direito Marítimo, estão há muito ultrapassados e não correspondem às necessidades da vida social, à fase de intensa renovação que o direito atravessa”.

(re)structuring, rationalization and modernization of the existing legislative framework is required, which, as we sustain, involves the preparation and approval of a Maritime Code, whose engine, if we well see, is up to the University. It is a need, also supported by Menezes Cordeiro in the “I Lisbon Days on Maritime Law” (2008) and which is part of the continuity of the idea, already somewhat old, of a Code of Maritime Navigation, of 1945 (as noted by Azevedo Matos), hypothesis repositioned by Fernando Olavo, in 1980, in a speech given at the Supreme Court of Justice on the reform of mercantile legislation. Between those two dates (in 1963), Gonçalves Pereira, as President of the Permanent Commission on International Maritime Law - a commission whose mission was to “promote the updating of the laws governing maritime law, the drafting of a Maritime Code” - wrote that it was clearly evident that “the precepts of Portuguese law, relating to maritime law, are long outdated and do not correspond to the needs of social life, to the phase of intense renewal that the law is going through”.

III.

It is true that these are times of accelerated changes and that these changes are also intensely felt in shipping. However, it is important to emphasize that shipping has incorporated

III.

É certo que os tempos atuais são de aceleradas mudanças e que as mesmas se fazem também sentir com intensidade no *shipping*.

Importa, porém, frisar que o *shipping* incorporou outras mudanças profundas anteriores, sem “dramas” de maior. Assim foi com a chamada “revolução da contentorização” ou com a multimodalidade no transporte, naturalmente associável àquela revolução. Antes disso, a introdução da navegação a vapor constituíra um relevantíssimo ponto de viragem.

Essas mudanças podem ter o efeito de deverem serem repensados alguns textos normativos internacionais, designadamente em função da “chegada” da inteligência artificial e da entrada em vigor (que muito tarda) de uma convenção sobre transporte internacional multimodal, cujo modelo é constituído pelas Regras de Roterdão.

Importa, porém, frisar que muitos dos desafios atuais impactam sobretudo no plano da navegação *tout court*, que não apenas no plano normativo. Assim é (i) com o gigantismo dos navios e dos portos, (ii) com as necessárias restrições impostas pelo valor proteção ambiental, de que é exemplo a descarbonização, (iii) com a já referida transição digital, (iv) com a redefinição das profissões marítimas, (v) com a ascensão de uma nova fisionomia de armadores, avultando aqui os transitários como grandes transportadores multimodais, ou (vi) com os

other previous profound changes, without major "dramas". This was the case with the so-called "containerization revolution" or with multimodality in transportation, naturally associable with that revolution. Before that, the introduction of steamship had been a major turning point.

These changes may have the effect of having to rethink some international normative texts, particularly in light of the "arrival" of artificial intelligence and the entry into force (which is taking very long) of a convention on international multimodal transport, the model for which consists of the Rotterdam Rules.

*It is important, however, to emphasize that many of the current challenges impact above all on the level of navigation *tout court*, and not only on the normative level. This is the case (i) with the gigantism of ships and ports, (ii) with the necessary restrictions imposed by the value of environmental protection, of which decarbonization is an example, (iii) with the aforementioned digital transition, (iv) with the redefinition of maritime professions, (v) with the rise of a new physiognomy of shipowners, with freight forwarders standing out as large multimodal carriers, or (vi) with the so-called unmanned ships, regardless of the degree of autonomy they assume. In this framework, the question of the eventual attribution of a legal*

chamados navios autônomos (*unmanned ships*), independentemente do grau de autonomia que assumam.

Neste quadro, poderá mesmo ser (re)colocada a questão da eventual atribuição de personalidade jurídica a “Sua Majestade O Navio”.

São estas mudanças razão para adiar o inadiável? Manifestamente não são. Que não sejam um (novo) alibi. Na verdade, só com um Código Marítimo estruturado e racionalizado podem ser enfrentadas as mudanças – quaisquer que sejam e quando sejam – de modo coerente.

personality to "His Majesty The Ship" may even be (re)posed.

Are these changes a reason to postpone the unstoppable? Clearly not. Let them not be a (new) alibi. In fact, only with a structured and streamlined Maritime Code can the changes – what and whenever they are – be faced in a coherent manner.

COMO CHEGARÁ A SUSTENTABILIDADE AO CENTRO DO DIREITO MARÍTIMO?

HOW WILL SUSTAINABILITY MAKE ITS WAY TO THE CORE OF MARITIME LAW?



Assunção Cristas^{5 6}

Árbitra do Centro de Conciliação, Mediação de Conflitos e Arbitragem da Concórdia

Arbitrator of the Concórdia Conciliation, Mediation and Arbitration Centre

⁵ Professora da Nova School of Law, *Of Counsel* da VdA responsável pela Plataforma de Serviços Integrados ESG e pela Área de Prática de Ambiente.

⁶ *Professor at Nova School of Law, Of Counsel at VdA responsible for the Platform of Integrated Services ESG and for the Environment Practice Area.*

COMO CHEGARÁ A SUSTENTABILIDADE AO CENTRO DO DIREITO MARÍTIMO?

HOW WILL SUSTAINABILITY MAKE ITS WAY TO THE CORE OF MARITIME LAW?

Sumário:

- I. A sustentabilidade como desafio comum e transversal ao direito;*
- II. O direito marítimo e a sua capacidade para acolher os desafios da sustentabilidade;*
- III. As válvulas de funcionamento do sistema e a capacidade de inovarem.*

I. A sustentabilidade como desafio comum e transversal ao direito

Raramente o direito inova em relação ao mundo que o circunda. O Direito é moldado em estabilidade e previsibilidade, talvez as únicas finalidades do direito que reúnem o consenso dos autores⁷. E os direitos, embora também, por regra, avessos a mudanças bruscas,

Summary:

- I. Sustainability as a shared, cross-cutting challenge to the law;*
- II. Maritime law and its ability to address sustainability challenges;*
- III. The system's working valves and their ability to break new ground.*

I. Sustainability as a shared, cross-cutting challenge to the law

Seldom does the Law break new ground within its surrounding landscape. The Law is shaped by stability and predictability, that is perhaps its sole unanimous purpose¹³. What is more, while also generally averse to sudden change, rights are

⁷ Já a justiça, para muitos valor central e último do direito, está longe de ser consensual.

¹³ *Whereas justice, which for many is regarded as the core and highest value of the Law, is far from being widely agreed upon.*

frequentemente são mais ágeis na captura das dinâmicas da economia e da sociedade. No âmbito do direito privado, se é que conseguimos manter fronteiras cada vez mais erodidas entre direito público e privado, a transformação ocorre primeiramente por mão da vivacidade de partes que buscam na inovação jurídica o respaldo para as suas necessidades. A sua configuração ao abrigo da autonomia privada acaba por forçar o reconhecimento de novas figuras e determinar a evolução do próprio direito objetivo. Mas dir-se-á que esse caminho é lento e normalmente ocorre por razões e pressões externas ao próprio direito: tipicamente, a evolução científica e tecnológica oferecem caminhos novos que compete ao direito enquadrar e orientar⁸.

Mas nem sempre é assim. Há evoluções que se insinuam com lentidão e fazem um percurso nascente da criação de direito objetivo que depois impacta nos direitos subjetivos. Ou um percurso de duas vias, em que, com as mesmas preocupações, nasce Direito por via legislativa e criam-se direitos ao abrigo da liberdade contratual. O tema da sustentabilidade é deste tipo.

Com um percurso longo, originário da pressão da ciência para o reconhecimento da limitação dos recursos do planeta e da necessidade de

often more nimble in grasping economic and societal dynamics. With regard to private law - if it is still possible to keep increasingly eroded boundaries between public and private law - change occurs primarily as a result of stakeholders' seeking legal innovations to meet their needs. Their shaping on the basis of private autonomy eventually pushes the recognition of new figures and determines the evolution of objective law itself. However, one would argue that this is a slow process that usually occurs due to reasons and pressures unrelated to the Law itself: oftentimes, scientific and technological developments carve new pathways that the Law must accommodate and guide¹⁴.

But this is not always the case. Some developments emerge gradually out of the creation of legal acts, which subsequently impacts on subjective rights. Or they follow a two-way street, whereby, faced with the same concerns, Law is created through legislation and rights are established pursuant to contractual freedom. Sustainability is one of such kind.

Having a long process, resulting from the pressure of science towards acknowledging the limited resources of the planet and the need to ensure the ability of future generations to meet their needs¹⁵, it is a current crosscutting demand. It has

⁸ Talvez o exemplo quotidiano mais recente e impressionante seja o das plataformas "TVDE".

¹⁴ Perhaps the most recent and striking everyday example is that of the "PHV" platforms.

¹⁵ Let us consider the definition of sustainable development dated from 1978, in the Brundtland report: "Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs." - *Our Common Future, From One Earth to One World, An Overview by the World Commission on Environment and*

acautelar a capacidade das gerações futuras de proverem às suas necessidades⁹, hoje impõe-se transversalmente. Tem a particularidade de ter nascido à escala global e migrado para escalas de maior proximidade¹⁰ e vai conhecendo roupagens mais apelativas. Atualmente, aparece sob a pele do acrónimo *ESG* (*Environmental, Social, Governance*), sigla que procura sintetizar o enquadramento regulatório destinado a promover a sustentabilidade das atividades económicas nos pilares ambiental, social e de governação e abarca um conjunto muito amplo de matérias.

Porém, os desafios da sustentabilidade só serão vencidos se conseguirem migrar de uma certa periferia do direito (na verdade, cada vez menos periférica) para o seu centro, o que equivale a dizer, se conseguirem fecundar a forma própria de atuar e estar do direito privado.

Foi referido acima que o direito privado evolui mais facilmente por via da ação da liberdade contratual. Neste caso, porém, a forma de evoluir é menos intuitiva porque parte de uma certa perceção de necessidade comum, necessariamente mais difusa e menos ancorada

the particularity of having originated on a global scale and having migrated closer to local scales¹⁶ and is taking on more interesting guises. It currently stands under the acronym ESG (Environmental, Social, Governance), which aims at summarising the regulatory framework intended to promote sustainable economic activities within the environmental, social and governance spheres and encompasses a wide array of subjects.

Nevertheless, the challenges of sustainability will only be overcome if they succeed in migrating from a certain periphery of the Law (in fact, increasingly less peripheral) to its core, in other words, should they manage to fertilise private law's specific way of operating and existing.

As noted above, private law develops more readily by means of contractual freedom. However, in this case, the manner in which it develops is less intuitive since it assumes a certain sense of common need, which is necessarily more widespread and less rooted in interests and needs enshrined in subjective rights, as opposed to conventional private law. The changes may,

Development, 1987, §27, a concept developed throughout the 2nd chapter, entitled Towards Sustainable Development, Report of the World Commission on Environment and Development : (un.org)

⁹ Veja-se a definição de desenvolvimento sustentável em, 1978, no relatório comumente por Brundtland: desenvolvimento sustentável é aquele que “responde às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de darem resposta às suas próprias necessidades.” - *Our Common Future, From One Earth to One World, An Overview by the World Commission on Environment and Development, 1987, §27*, ideia desenvolvida ao longo do 2.º capítulo, intitulado *Towards Sustainable Development, Report of the World Commission on Environment and Development : (un.org)*

¹⁰ Sem prejuízo de soluções locais, que sempre existiram, mas sem a complexidade do fenómeno jurídico a que hoje se assiste.

¹⁶ *Without prejudice to local solutions, which have always existed, but without the complexity of the legal phenomenon we are witnessing at present.*

em interesses e necessidades respaldados em direitos subjetivos, ao arrepio do que é habitual no direito privado. A transformação poderá, no entanto, ocorrer por pressão regulatória, por um lado, e efeito de setores mais dinâmicos, por outro.

II. O direito marítimo e a sua capacidade para acolher os desafios da sustentabilidade

O direito marítimo encontra-se no coração do direito privado. As suas raízes antigas sugerem uma área bem definida, com léxico e modo de atuar próprios, onde os contratos estão estabilizados, os direitos são conhecidos e os usos têm relevância superlativa. Dir-se-á que esta é uma área onde tipicamente a inovação jurídica tenderá a ser mais lenta e a conhecer maiores resistências.

Porém, quando a atividade de *shipping* faz parte do Regulamento da Taxonomia Europeia, ou quando a lei portuguesa do clima confere um direito ao equilíbrio climático¹¹, só para referir dois exemplos, não é realista afirmar-se que

however, occur as a result of both regulatory pressure and the effects of more dynamic sectors.

II. Maritime law and its ability to address sustainability challenges

Maritime law is at the heart of private law. Its ancient roots suggest a well-defined area, with its very own lexicon and way of operating, where contracts are stabilised, rights are known and customs are held with the highest regard. One would argue that this is a field where legal innovation usually tends to occur at a slower pace and meet with stronger resistance.

However, when shipping is included in the European Taxonomy Regulation, or when the Portuguese climate law establishes a right to climate equilibrium¹⁷, just to mention two examples, one cannot realistically claim that it will be immune to changes within the legal system.

As legal obligations are imposed – it should be noted that the ESG regulatory framework is a puzzle that is still being pieced together¹⁸ – it is more than likely that any agreements between

¹¹ Indo além do próprio Acordo de Paris e da Lei Europeia do Clima, de onde nasce.

¹⁷ Looking beyond the Paris Agreement itself and the European Climate Law, from which it originates.

¹⁸ In addition to the European Taxonomy, a Regulation in force since 2020 and with distinct stages of obligations, the Corporate Sustainability Reporting Directive was recently approved, which amends the Non-Financial Reporting Directive (transposed into the Portuguese legal system under the Portuguese Companies Code [Código das Sociedades Comerciais] and will have a deadline for transposition of eighteen months, and the Corporate Sustainability Due Diligence Directive is presently being drafted. These instruments are all intertwined and generate further obligations for companies. This last Directive, in particular, will be a major step forward.

ficará imune às transformações do ordenamento jurídico.

À medida que as obrigações legais se vão impondo – note-se que o enquadramento regulatório ESG é um puzzle ainda em construção¹² – é mais do que exetável que os contratos entre particulares venham a refletir essa mudança. Se não acontecer de forma antecipatória, acontecerá na sequência da aprovação das várias peças legislativas.

Talvez o ponto mais importante desta legislação de génese europeia é a consideração de toda a cadeia de valor: as empresas de maior dimensão terão de rever o seu posicionamento face às várias dimensões de sustentabilidade e, em consequência, aprovar políticas internas, ajustar o desenho organizacional e adotar procedimentos internos e no relacionamento com a sua cadeia de valor. Nascerão previsivelmente cláusulas contratuais que reflitam o compromisso com os direitos humanos e os objetivos ambientais, como a contenção do aumento da temperatura global em 1,5 graus. Do mesmo modo, é exetável que cláusulas standard com este conteúdo venham a ser aprovadas e adotadas em larga escala.

Mesmo que tal dinâmica demore tempo a impor-se a ser efetiva, é defensável que a interpretação

individuals will reflect this change. Should this fail to occur in advance, it will take place following the approval of various pieces of legislation.

The most important aspect of this European legislation likely concerns the consideration of the entire value chain: the larger companies will have to revisit their stance towards the many facets of sustainability and, consequently, approve internal policies, adjust their organic structures and adopt internal procedures, including with regard to the relationship with their value chain. Contractual clauses reflecting the commitment to human rights and environmental objectives, such as limiting the increase in global warming by 1.5 degrees, are likely to follow. Similarly, standard clauses with this content are expected to be approved and adopted on a large scale.

While such dynamics may take time to become effective, the interpretation of contracts already executed amidst this simmering legal and cultural cauldron will be immediately affected. For instance, when interpreting a contract or filling gaps, having consideration to the parties' profiles and their stance towards sustainability issues, it is defensible that such interpretation or filling of gaps ought to be made in line with these concerns.

¹² Para além da Taxonomia Europeia, Regulamento em vigor desde 2020 e com fases distintas de obrigações, foi recentemente aprovada a *Corporate Sustainability Reporting Directive*, que altera a *Non-Financial Reporting Directive* (transposta para o ordenamento português no Código das Sociedades Comerciais) e terá um prazo de transposição de dezoito meses, e está em preparação a *Corporate Sustainability Due Diligence Directive*. Todos estes instrumentos dialogam entre si e acrescentam obrigações para as empresas. Esta última diretiva, em particular, representará um salto muito significativo.

de contratos celebrados já neste caldo jurídico-cultural, apesar de o podermos caracterizar como um certo tempo de vésperas, venha a ter reflexo imediato. Por exemplo, na interpretação do contrato ou na integração de alguma lacuna, atendendo ao perfil das partes e ao seu posicionamento perante os temas de sustentabilidade, é defensável uma interpretação ou integração conforme a estas preocupações.

III. As válvulas de funcionamento do sistema e a capacidade de inovarem

Seja-se ou não tributário de uma visão do direito favorecedora da ideia de sistema jurídico capaz de suprir qualquer necessidade que caia na alçada do direito, é inegável a existência de válvulas de funcionamento do sistema que garantem a sua capacidade de adaptação e de atualização.

Essas válvulas passam tipicamente pelas cláusulas gerais e pelos conceitos indeterminados, pelo uso da equidade, quando a lei o permita ou as partes o escolham, mas também pela própria possibilidade de os princípios estruturantes do direito em geral e dos ramos do direito em particular poderem abarcar conteúdos diversos.

III. The system's working valves and their ability to break new ground

Regardless of whether we are endowed with a view of the Law that promotes the notion of a legal system that is able to meet any needs falling within the purview of the Law, one cannot deny that certain working valves within said system ensure its ability to adapt and renovate.

These valves usually include general clauses and undefined concepts, resorting to equity¹⁹ where allowed by law or so chosen by the parties, but also the real possibility that the structuring principles of the law in general and of its branches in particular may encompass many different contents.

This approach is complemented by the rules of legal interpretation, which favour the context in which the rule is applied, in addition to the context of its creation. And, ultimately, the last criterion to fill gaps- rules that the interpreter would create if they had to enact legislation in keeping with the spirit of the system - must take into account any developments in said system.

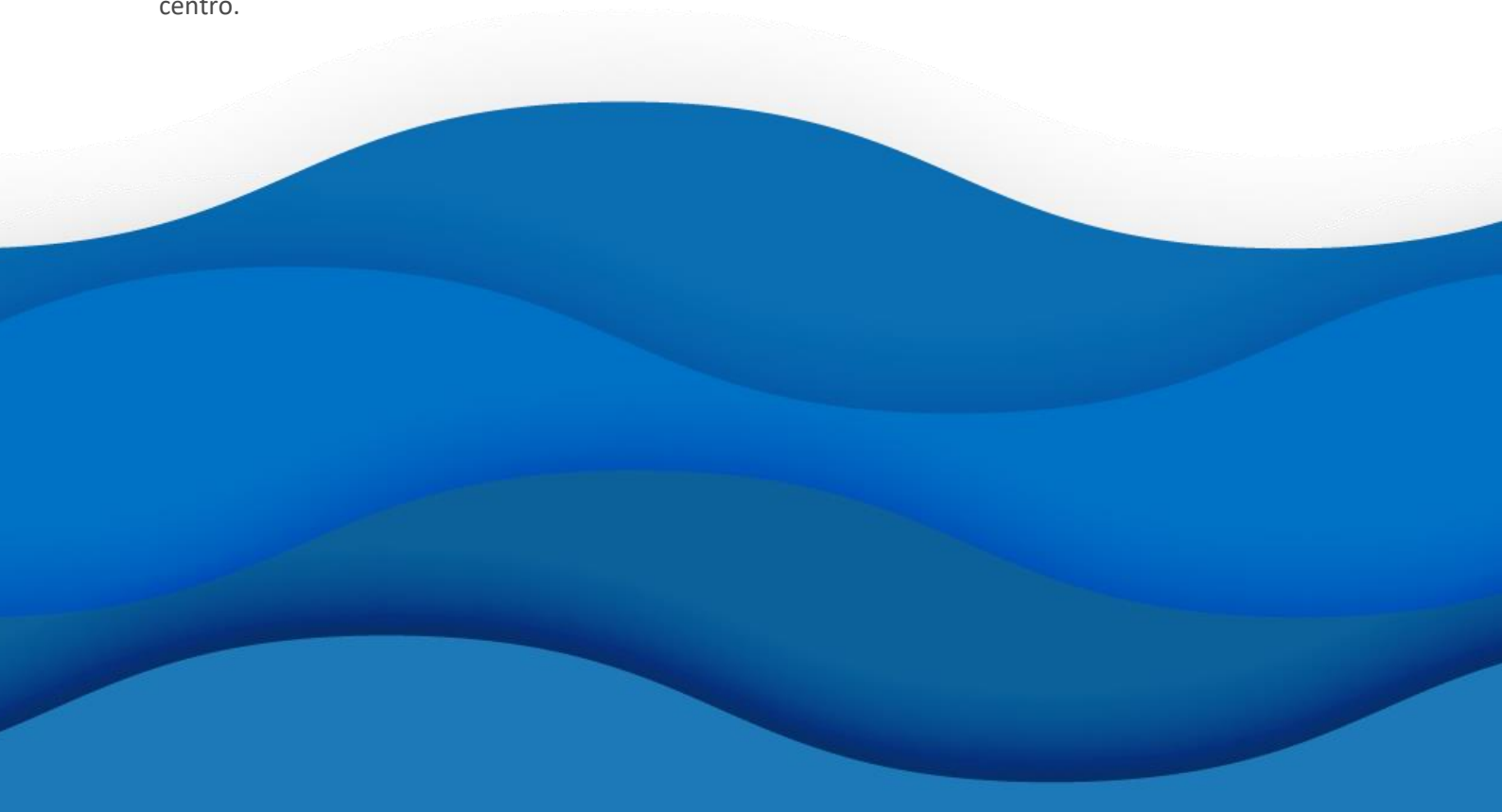
In a globalised world, with common challenges assumed at an international level and extended to the European and national levels, it is unavoidable to give ever greater consideration to the principle of sustainability as a structural element of the system. A system that is not static but rather dynamic and which develops in

¹⁹ "Equity" is used in the continental law sense.

Este exercício é complementado pelas próprias regras da interpretação jurídica, que favorecem o contexto de aplicação da norma, para além do contexto da sua criação. E, no limite, o critério último para a integração de lacunas - a regra que o intérprete criaria, se houvesse de legislar dentro do espírito do sistema - deve atender à própria evolução deste sistema.

Num mundo globalizado, com desafios comuns assumidos a nível internacional e declinados para os níveis europeu e nacional, é incontornável atender crescentemente ao princípio da sustentabilidade como estruturante do sistema. Um sistema que não é estático, antes dinâmico e que evolui de formas diversas. Neste caso, do mais geral para o particular, do internacional para o local, mas com metas e objetivos bem definidos. Mal andaríamos se a periferia do sistema não fosse capaz de fecundar o seu centro.

different ways. In this case, from the more general to the particular, from the international to the local, but with well-defined targets and objectives. We have to ask ourselves where would we stand if the system's periphery were not capable of fertilising its core.



AS VANTAGENS DA ARBITRAGEM INSTITUCIONALIZADA E O CENTRO DE ARBITRAGEM MARÍTIMA

THE ADVANTAGES OF INSTITUCIONALIZED ARBITRATION AND THE MARITIME ARBITRATION CENTRE



Filipe Rocha Vieira^{20 21}

Árbitro do Centro de Conciliação, Mediação de Conflitos e Arbitragem da Concórdia

Arbitrator of the Concórdia Conciliation, Mediation and Arbitration Centre

²⁰ Associado Coordenador na área de Contencioso & Arbitragem da VdA.

²¹ *Managing Associate of the Litigation & Arbitration Department at VdA.*

AS VANTAGENS DA ARBITRAGEM INSTITUCIONALIZADA E O CENTRO DE ARBITRAGEM MARÍTIMA

THE ADVANTAGES OF INSTITUCIONALIZED ARBITRATION AND THE MARITIME ARBITRATION CENTRE

A arbitragem é hoje o mecanismo mais utilizado para a resolução de litígios no comércio internacional, desempenhando, em particular, um papel fundamental no comércio marítimo desde há vários séculos. As vantagens deste meio de resolução de litígios são conhecidas e incluem, designadamente, maior flexibilidade processual, maior rapidez na obtenção de uma decisão final e vinculativa, confidencialidade, custos tendencialmente menores em processos de elevada complexidade ou de elevado valor, decisores especializados e escolhidos pelas partes e, no caso de arbitragens internacionais, neutralidade face às partes da convenção de arbitragem.

Nesse contexto, a arbitragem institucionalizada é particularmente vantajosa, reduzindo a margem para desacordo entre as partes quanto às regras do processo, bem como para manobras dilatórias e outros incidentes processuais que prejudicam a

Arbitration is the most widely used dispute resolution system in international trade today and has played a key role in maritime trade for many centuries. The advantages of this dispute resolution system are well known and include greater procedural flexibility, greater speed in obtaining a final and binding decision, confidentiality, tendentially lower costs in highly complex or high-value cases, specialized decision-makers chosen by the parties and, in the case of international arbitration, impartiality relative to the parties to the arbitration agreement.

Institutional arbitration is especially helpful, in that it reduces the latitude for disagreement between the parties on procedural rules and for delaying tactics and other procedural issues that might hinder the resolution of the dispute, while ensuring certainty and predictability in the conduct of the proceedings. Arbitration institutions provide specialized services and

resolução do litígio, oferecendo segurança e previsibilidade na condução do processo arbitral. As instituições de arbitragem asseguram atualmente a prestação de serviços especializados e de elevados padrões de qualidade na administração da justiça, disponibilizando aos seus utilizadores recursos humanos altamente qualificados e meios logísticos sofisticados. Estas instituições desempenham ainda um papel fundamental na disseminação de melhores práticas na resolução de litígios, respondendo com agilidade às oportunidades e desafios que a evolução tecnológica coloca e com rapidez a eventos que impactem o tráfego jurídico, como a situação de pandemia recentemente vivida tão bem evidenciou.

O reconhecimento generalizado destas vantagens tem, com maior intensidade no passado mais recente, levado à criação de centros de arbitragem especializados em setores da atividade económica que exijam um maior grau de expertise decisório e serviços institucionais desenhados à medida das necessidades específicas das partes. Um destes setores é o marítimo, com particularidades assinaláveis quer nos aspetos comerciais e técnicos que convoca, quer no enquadramento jurídico nacional e internacional aplicável. A especificidade deste setor conduziu à criação de centros de arbitragem marítima noutras

ensure high quality standards in the administration of justice, offering their users highly qualified human resources and sophisticated logistical resources. These institutions also play a key role in disseminating best dispute resolution practices, by quickly leveraging on and rising up to the opportunities and challenges posed by technological evolution, and swiftly tackling events that impact legal traffic, as the recent pandemic has so clearly shown.

The widespread recognition of these advantages has been increasingly leading to the creation of arbitration centers specializing in industries that require a greater degree of decision-making expertise and institutional services tailored to the specific needs of the parties. The maritime industry is among such industries, with distinguishing features both from a commercial and technical point of view and from the applicable national and international legal framework. The specificity of this industry has led to the creation of maritime arbitration centers in other jurisdictions, successful examples being the London Maritime Arbitration Association (LMAA), the Society of Maritime Arbitrators (SMA) in New York, the Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA) and the Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima [Brazilian Maritime Arbitration Center] (CBAM), some of which have been operating for several decades.

jurisdições, sendo disso exemplos bem-sucedidos a *London Maritime Arbitration Association* (LMAA), a *Society of Maritime Arbitrators* (SMA), em Nova Iorque, a *Singapore Chamber of Maritime Arbitration* (SCMA) e o Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima (CBAM), nalguns casos em funcionamento há várias décadas.

No espaço jurídico português, verifica-se atualmente uma lacuna que o sector, desde há muito, aspira suprir. A necessidade de criação de um centro de arbitragem especializado em litígios no sector marítimo em Portugal é particularmente evidente perante a crescente importância deste sector na economia nacional. As potencialidades da economia do mar são, desde que muito, amplamente reconhecidas. Estas potencialidades veem-se reforçadas, entre outros motivos, pelo Brexit e pelo recente e exponencial crescimento do MAR – Registo Internacional de Navios da Madeira, sendo este já o segundo maior registo de navios e embarcações de Portugal e um dos três mais importantes registos de navios na Europa.

Este dinamismo do setor não tem, até à data, sido acompanhado pela oferta na área da administração da Justiça: apesar de a Lei n.º 35/86, de 4 de setembro ter previsto a instalação de tribunais marítimos em Lisboa, Leixões, Faro, Funchal e Ponta Delgada, atualmente existe apenas um tribunal com competência especializada em Direito marítimo em todo o

The Portuguese legal environment currently has a gap that the industry has long aspired to fill. The need to create an arbitration center specializing in maritime industry disputes in Portugal is particularly apparent given the growing importance of this industry to the national economy. The potential of sea economy has been widely recognized for a long time. This potential has been reinforced, among other reasons, by Brexit and the recent exponential growth of MAR - Registo Internacional de Navios da Madeira [Madeira's International Ship Register], which is already the second largest ship register in Portugal and one of the three most important ship registers in Europe.

The industry's momentum has not, to date, been accompanied by the supply in the area of administration of Justice: despite Law no. 35/86, of 4 September 1986, having foreseen the installation of maritime courts in Lisbon, Leixões, Faro, Funchal and Ponta Delgada, there is currently only one court with specialized jurisdiction in maritime law in the whole country, headquartered in Lisbon, which obviously lacks the capacity to quickly handle the many disputes referred to it regarding matters included in its broad remit.

The CAM - Centro de Arbitragem Marítima de Lisboa, which Concórdia - Centro de Conciliação, Mediação de Conflitos e Arbitragem is waiting for ministerial authorization to establish, would

país, com sede em Lisboa, não tendo este, naturalmente, capacidade para responder com a necessária celeridade aos muitos litígios que lhe são submetidos referentes a matérias incluídas no vasto âmbito da sua competência.

Neste contexto, o CAM – Centro de Arbitragem Marítima de Lisboa, que a Concórdia – Centro de Conciliação, Mediação de Conflitos e Arbitragem aguarda autorização ministerial para instituir, surge como uma plataforma adequada à superação de uma evidente lacuna no ordenamento jurídico português. Assente no edifício institucional do Centro Concórdia, que conta com uma distinta lista de associados, em continuo crescimento e na qual se incluem, nomeadamente, associações do setor dos transportes marítimos, o CAM vem agora proporcionar um centro especificamente dirigido aos players do setor da economia do mar, na senda das instituições internacionais mais conceituadas já referidas. Para este efeito, o CAM disponibilizará às partes, acima de tudo, uma lista de árbitros maritimistas e de peritos marítimos (disponível online) de reconhecido mérito e profundo conhecimento do setor e da complexa teia de normas jurídicas e usos do tráfego que importa saber navegar para assegurar uma adequada composição do litígio. Disporá também de regras institucionais própria, com os procedimentos e a flexibilidade adequados às especificidades dos litígios do sector marítimo, e

therefore be an adequate platform to overcome an obvious gap in the Portuguese legal system. Based in the Centro Concórdia institutional building, which has a distinguished and continuously growing list of associates, including associations from the shipping industry, CAM now provides a center specifically directed to players in the maritime sector, successfully trailing after the most prestigious international institutions mentioned above. To this end, the CAM will primarily offer the parties a list of maritime arbitrators and maritime experts (available online) of recognized standing and with in-depth knowledge of the industry and the complex web of legal rules and traffic usages that must be navigated to ensure an adequate settlement of the dispute. It will also have its own institutional rules, with procedures and flexibility tailored to the specificities of maritime litigation, and will certainly provide parties with a quality, unbureaucratic and customized service in connection with the administration of industry-related cases entrusted to it, relying on its own administrative structure and governing bodies that will perform their duties with complete technical and hierarchical independence from Concordia.

In addition to the inherent advantages of creating a specialized arbitration center for the maritime industry in the specific context of Portuguese jurisdiction, CAM also shows the potential to play

irá certamente prestar às partes um serviço de qualidade, desburocratizado e personalizado na administração dos processos que lhe sejam confiados nesse sector, contando com uma estrutura administrativa própria e órgãos de gestão que exercerão as suas funções com total independência técnica e hierárquica em relação à Concordia.

Além das vantagens inerentes à criação de um centro de arbitragem especializado para o setor marítimo no contexto específico da jurisdição portuguesa, o CAM revela ainda a potencialidade de desempenhar um papel útil no âmbito da arbitragem na Lusofonia, atraindo agentes dos vários países da CPLP que eventualmente tenham interesse em recorrer a uma instituição especializada na resolução de litígios marítimos, cumprindo-se assim, também neste sector de atividade, um dos desígnios institucionais da Concórdia (cf. artigo 2.º dos respetivos Estatutos).

Há, portanto, razões para crer que o CAM venha a ser percecionado pelos agentes do setor marítimo como uma instituição atrativa, com vocação internacional, assegurando uma resolução de litígios mais célere do que no caso dos tribunais judiciais, e mais especializada do que no caso de centros de arbitragem generalistas.

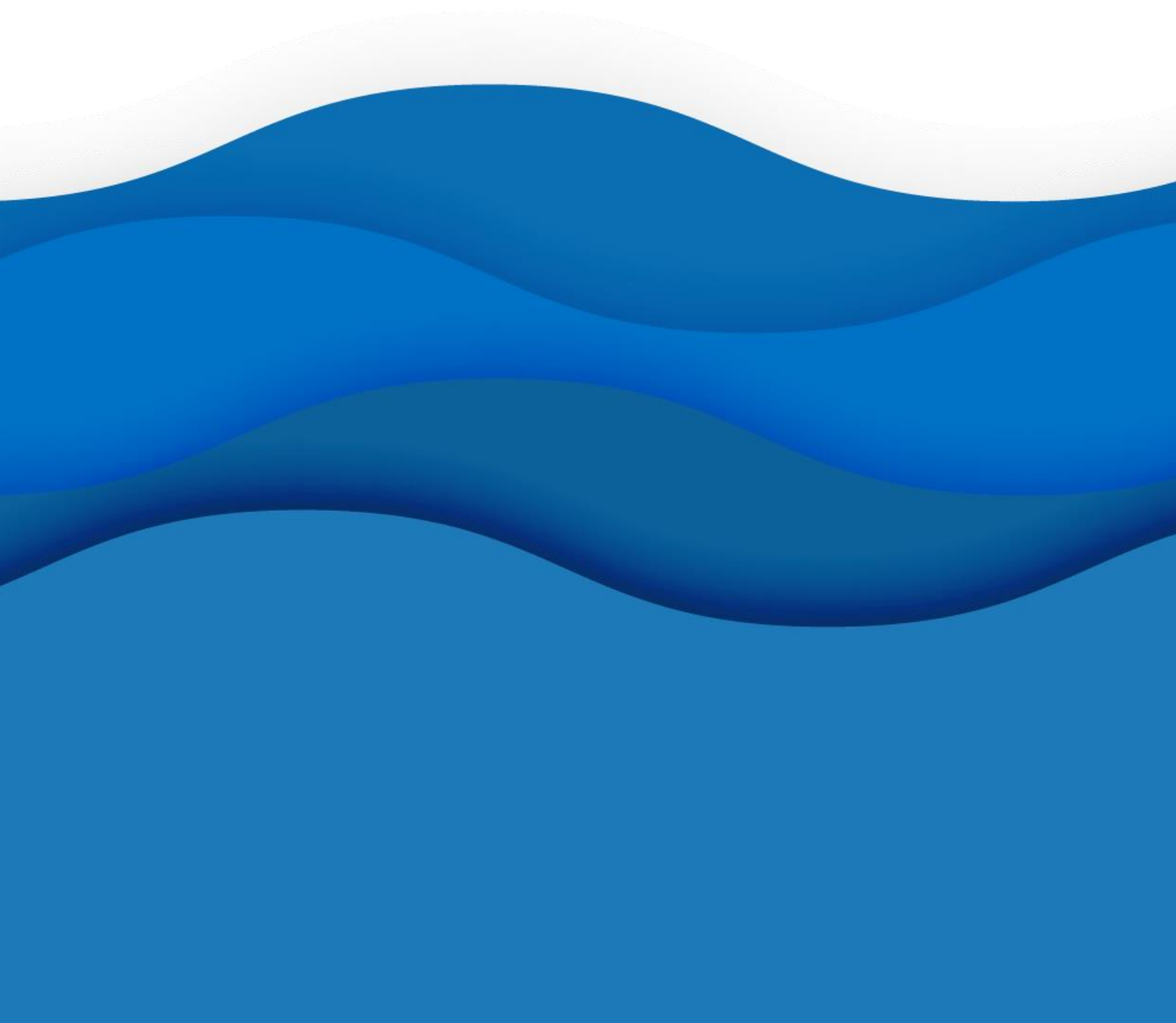
Espera-se, assim, que o CAM possa ganhar vida já no início de 2023, e que venha a alcançar um

a useful role in arbitration in the Portuguese-speaking world, attracting players from the various countries of the CPLP who may have an interest in referring to an institution specializing in the resolution of maritime disputes, thus fulfilling, also in this industry, one of Concordia's institutional purposes (see Article 2 of its Articles of Association).

There is, therefore, reason to believe that CAM will be perceived by maritime stakeholders as an attractive institution, with international vocation, ensuring a faster resolution of disputes than courts, and more specialized than generalist arbitration centers.

Hopefully, the CAM can go live as early as the beginning of 2023 and will achieve success commensurate with the enthusiasm its creation has generated among maritime stakeholders seeking to resolve their disputes.

sucesso correspondente ao entusiasmo que a sua conceção tem gerado no seio dos utilizadores da resolução de litígios no sector marítimo.



FIQUE A CONHECER:

OS NOSSOS ÁRBITROS MARITIMISTAS

GET TO KNOW:

OUR MARITIME ARBITRATORS

FIQUE A CONHECER: OS NOSSOS ÁRBITROS MARITIMISTAS

GET TO KNOW: OUR MARITIME ARBITRATORS

ANA CRISTINA PIMENTEL



Licenciada em Direito em 1991 pela Universidade Católica de Louvain, Bélgica, obteve em 2003 uma pós-graduação em Direito Marítimo em Londres. É advogada inscrita na Ordem dos Advogados Portugueses desde 1994 e desde 1992 trabalha ativamente nas áreas do *Shipping*, Transportes e Seguros. É professora convidada desde 2004 na Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH), lecionando matérias de Direito Marítimo e Transportes. É membro da WISTA Portugal e da Shiparrested.com.

Ana Cristina Pimentel graduated in Law in 1991 from the Catholic University of Louvain, Belgium, and obtained a postgraduate degree in Maritime Law in London in 2003. She is a lawyer registered in the Portuguese Bar Association since 1994 and since 1992 has been working actively in the Shipping, Transport and Insurance areas. Since 2004 she has been a guest lecturer at Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH), teaching Maritime and Transport Law. She is a member of WISTA Portugal and Shiparrested.com.

ALEXANDRA MARGARIDO

Licenciada em Direito em 1997 pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa (FDUL) e pós-graduada em Gestão Portuária e dos Transportes Marítimos pelo Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa, bem como em Direito Administrativo do Mar pela FDUL, frequentou ainda vários cursos sobre Direito Marítimo e sobre Afretamento Marítimo. Inscrita na Ordem dos Advogados Portugueses em 2000, é atualmente sócia na HAAG Law Firm (desde 2012).



Alexandra Margarido graduated in Law in 1997 from the Faculty of Law of the University of Lisbon (FDUL) and has postgraduate qualifications in Port and Maritime Transport Management from the Higher Institute of Economics and Management of the Technical University of Lisbon, as well as in Administrative Law of the Sea from FDUL. Admitted to the Portuguese Bar in 2000, she is currently a partner at HAAG Law Firm (since 2012).

ALEXANDRA VON BÖHM AMOLLY



Mestre em Direito, pós-graduada em *Shipping Business* e *Maritime Arbitration*, Auditora de Defesa Nacional. Advogada em Direito Marítimo e Pescas e experiência como assessora do EMA. Autora, conferencista e docente em cursos de Direito Internacional (ESAF/Brasília), Direito Marítimo e Portuário (FDUL) e Direito Internacional Humanitário (IDN). Membro de IIDM, SGL, Academia de Marinha e SPDI.

Alexandra von Böhm-Amolly has a a Master's in Law, post-graduated in Shipping Business and Maritime Arbitration and

a National Defense Auditor. Lawyer in Maritime Law and Fisheries and experience as advisor to the EMA. Author, lecturer and teacher in courses on International Law (ESAF/Brasilia), Maritime and Port Law (FDUL) and International Humanitarian Law (IDN). Member of IIDM, SGL, Navy Academy and SPDI.

ANTÓNIO CASTILHO LABISA



Advogado na Ordem dos Advogados desde 1982. Especialista em Direito Marítimo, abrangendo as seguintes áreas: Reclamações de carga e disputas relacionadas com conhecimentos de carga e contratos de fretamento; Contencioso marítimo, arrestos e outras providências cautelares; Responsabilidade civil derivada de poluição provocada por derrame de petróleo e outros hidrocarbonetos; Responsabilidade civil derivada de abalroamentos, encalhes de navios e remoção de destroços; Salvamento e assistência de navios e regulações de avarias grossas; Litígios no âmbito da exploração portuária e do trabalho portuário; Reboques e outros serviços portuários; Compra e venda internacional de mercadorias; Negociação e execução de contratos de mútuo e hipotecas de navios; Registo de navios e hipotecas (registo português convencional e Registo Internacional de Navios da Madeira); Arbitragens nacionais e internacionais em matéria de Direito Marítimo. Participação na elaboração de pareceres solicitados pela Ordem dos Advogados no âmbito da discussão dos futuros diplomas da Lei dos Tribunais Marítimos (Lei nº 35/86, de 4 de setembro) e do Registo Internacional de Navios da Madeira (Decreto-Lei nº 96/89, de 28 de março).

Attorney member of the Portuguese Bar Association since 1982. Specialist in Maritime Law, covering the following areas: Cargo claims and disputes relating to bills of lading and charter contracts; Maritime litigation, seizures and other injunctions; Civil liability arising from pollution caused by oil and other hydrocarbon spills; Civil liability arising from collisions, ship grounding and wreck removal; Ship salvage and assistance and gross damage regulations; Litigation in the scope of port exploration

and port work; Towage and other port services; International purchase and sale of goods; Negotiation and execution of loan agreements and mortgages on ships; Registration of ships and mortgages (Portuguese conventional register and International Shipping Register of Madeira); National and international arbitrations in matters of Maritime Law. Participation in the preparation of opinions requested by the Portuguese Bar Association regarding the discussion of the Law of Maritime Courts (Law no. 35/86, of September 4) and of the International Shipping Register of Madeira (Decree-Law no. 96/89, of March 28).

● ASSUNÇÃO CRISTAS



Doutora em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, é atualmente *Of Counsel* na VdA, sendo responsável da Plataforma de Serviços Integrados ESG e da área Ambiente, na qual se inclui o mar e a agricultura, bem como professora associada da *Nova School of Law*, onde coordena o Mestrado em Direito e Economia do Mar – A Governança do Mar, no âmbito do qual ensina *Ocean Policies*, ocupando ainda o cargo de diretora do *Nova Ocean*, um *knowledge centre* criado em 2021 para

desenvolver investigação na área do mar. Foi Ministra da Agricultura, Mar, Ambiente e Ordenamento do Território entre 2011 e 2013 e Ministra da Agricultura e do Mar entre 2013 e 2015, bem como Deputada à Assembleia da República entre 2009 e 2011 e novamente entre 2015 e 2020, tendo presidido o partido político CDS-PP entre 2016 e 2020, do qual já havia sido Vice-Presidente entre 2009 e 2016, para além de ter sido vereadora sem pelouros da Câmara Municipal de Lisboa entre 2017 e 2021.

PhD in Law from the Nova School of Law, Assunção Cristas is currently Of Counsel at VdA, responsible for the ESG Integrated Services Platform and the Environment area, which includes the sea and agriculture, as well as an associate professor at Nova School of Law, where she coordinates the Master's in Law and Economics of the Sea - Governance of the Sea, under which she teaches Ocean

Policies, and also holds the position of director of Nova Ocean, a knowledge centre created in 2021 to develop research in the area of the sea. She was Minister of Agriculture, Sea, Environment and Spatial Planning between 2011 and 2013 and Minister of Agriculture and Sea between 2013 and 2015, as well as Member of Parliament between 2009 and 2011 and again between 2015 and 2020, having chaired the political party CDS-PP between 2016 and 2020, of which she had already been Vice-President between 2009 and 2016, besides having been Councilwoman without portfolio of the Lisbon City Council between 2017 and 2021.

● CÁTIA FERNANDES

Conta com 20 anos de experiência na área do direito marítimo e do *ship finance*. Foi sócia da *Morais Leitão*, onde atuava essencialmente na área do direito marítimo, e é sócia fundadora da *CF Maritime Legal Services*. A sua principal área de atuação incide no registo de navios e no *ship finance*. É consultora da IMO e advogada destacada pelos principais diretórios jurídicos internacionais. Licenciada em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa em 2000, pós-graduada pela mesma Faculdade em Ciências Jurídico-Fiscais, em Direito Administrativo e do Mar e em Direito Marítimo e Portuário, tendo também frequentado, pela Universidade de Southampton, o Curso de Direito Marítimo. Membro da *European Maritime Law Organisation*, do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo e da *Wista – Women’s International Shipping & Trading Association*, já tendo exercido cargos nestas duas últimas organizações. Vencedora na categoria *Best in Shipping and Maritime* pelo *Women in Business Law Europe Awards* em 2020 e reconhecida pelo diretório *Chambers Europe: Band 1 – Transportation: Shipping* e pelo diretório *Best Lawyers: Transportation*. Conta com vasta obra sobre o direito marítimo, nomeadamente, quanto ao registo internacional de navios da Madeira, quanto ao imposto sobre a tonelagem e sobre a hipoteca naval.



Cátia Fernandes has 20 years of experience in maritime law and ship finance. She was a partner at Morais Leitão, where she worked essentially in the area of maritime law, and is a founding partner of CF Maritime Legal Services. Her main area of practice is ship registration and ship finance. She is an IMO consultant and a featured lawyer in the main international legal directories. She graduated in Law from the Lisbon University Law School in 2000, and has post-graduate degrees in Tax Law, Administrative and Maritime Law, and Maritime and Port Law from the same university. She also attended the Maritime Law Course at the University of Southampton. Member of the European Maritime Law Organisation, of the Ibero-American Maritime Law Institute and of Wista - Women's International Shipping & Trading Association, having already held positions in the latter two organizations. Winner of the Best in Shipping and Maritime category by the Women in Business Law Europe Awards in 2020 and recognized by Chambers Europe: Band 1 - Transportation: Shipping and by Best Lawyers: Transportation. She has a vast body of work on maritime law, namely on the international registration of ships in Madeira, on tonnage tax and naval mortgage.

● CLAUDIA SANTOS CRUZ



Atualmente, é sócia na Morais Leitão, Galvão Teles, Soares da Silva & Associados, onde é cocoordenadora da equipa de prática para a África Lusófona, coordenando também as equipas internacionais de *Oil & Gas* e de *Shipping*. É licenciada em Direito pela Universidade de Southampton, Inglaterra, em 1993, frequentou o curso *Legal Practice Course* da College of Law Guilford, Inglaterra, e pós-graduada em Bancário em Financeiro, bem como em Comercial e Societário, Reestruturação e Insolvência, bem como especializada em *Oil & Gas* pelo Central Law Training, Inglaterra. É Advogada Inglesa do Supremo Tribunal de Inglaterra e País de Gales desde 1996 e está inscrita na Ordem dos Advogados Portugueses desde 2005 e na Ordem dos Advogados de Moçambique desde 2018. Membro da Associação de Advogados da Commonwealth, do *International Distribution Institute*, da *Association of International Energy*

Negotiators, da WISTA – Women’s International Shipping & Trading Association, tendo exercido vários cargos na IBA – International Bar Association.

Claudia Santos Cruz is currently a partner at Morais Leitão, Galvão Teles, Soares da Silva & Associados, where she is co-coordinator of the practice team for Lusophone Africa and also coordinates the international Oil & Gas and Shipping teams. She graduated in law from the University of Southampton, England, in 1993, attended the Legal Practice Course at the College of Law Guilford, England, and has post-graduate studies in Banking and Finance, as well as Commercial and Corporate, Restructuring and Insolvency, and specialization in Oil & Gas at the Central Law Training, England. She has been an English Solicitor of the High Court of England and Wales since 1996 and has been admitted to the Portuguese Bar since 2005 and to the Mozambican Bar since 2018. Member of the Commonwealth Bar Association, the International Distribution Institute, the Association of International Energy Negotiators, WISTA - Women’s International Shipping & Trading Association, and has held various positions in the IBA - International Bar Association.

● CRISTINA LANÇA

Licenciada em Direito pela Universidade Lusíada de Lisboa (1996) na vertente jurídico-internacionais (contencioso comunitário), está inscrita na Ordem dos Advogados desde 1999. É pós-graduada em Direito Aéreo pela Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa (2006/2007), em Direito Administrativo do Mar pelo Instituto de Ciências-Jurídicas Políticas da Faculdade de Direito de Lisboa (2013) e em Direito Marítimo pela Lloyd’s Maritime Academy em parceria com a London Metropolitan University

(2013/2015). Fez a *Master Class in Maritime Business*-Descobrir Valor na Logística Marítima e Intermodal ministrado pela *NOVA School of Business and Economics* (2013), bem como o Programa Avançado de Estudos do Mar do Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica de Lisboa (2014) e o curso Transacções Internacionais Petrolíferas pela Sociedade Portuguesa de Direito



Internacional e pela *International Law Association* (2014). Frequentou seminários intensivos da Lloyd's Maritime Academy em Londres sobre: General Average, Bills of Lading e Ship Arrest (2015). Membro da Academia de Marinha.

Holder of a degree in Law from the Universidade Lusíada de Lisboa (1996) in the area of international law (EU litigation), Cristina Lança has been a member of the Portuguese Bar Association since 1999. She has postgraduate degrees in Aviation Law from the Nova University of Lisbon Law School (2006/2007), in Administrative Law of the Sea from the Institute of Legal and Political Sciences of the Lisbon Law School (2013) and in Maritime Law from Lloyd's Maritime Academy in partnership with the London Metropolitan University (2013/2015). She took the Master Class in Maritime Business- Discovering Value in Maritime and Intermodal Logistics given by NOVA School of Business and Economics (2013), as well as the Advanced Program in Sea Studies of the Institute of Political Studies of the Catholic University of Lisbon (2014) and the course International Petroleum Transactions by the Portuguese Society of International Law and the International Law Association (2014). He has attended intensive seminars at Lloyd's Maritime Academy in London on: General Average, Bills of Lading and Ship Arrest (2015). Member of the Maritime Academy.

HENRIQUE ABECASIS



Sócio da HAAG desde 1992, Sócio fundador da HENRIQUE ABECASIS & ASSOCIADOS (Brasil) em 2010. Tem atuado primordialmente nas áreas de direito: Internacionalização. Negócios internacionais; Comercial e Societário; Marítimo; Telecomunicações; Arbitragens nacionais e internacionais. Licenciado em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa em 1973

e inscrito na Ordem dos Advogados Portugueses desde 1975 e na Ordem dos Advogados do Brasil desde 2010. Já interveio como Advogado e como árbitro em diversas arbitragens, nacionais e internacionais, ad hoc e também no âmbito da CCI e do Centro de Arbitragem Comercial da Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa.

Partner at HAAG since 1992, Founding Partner of HENRIQUE ABECASIS & ASSOCIADOS (Brazil) in 2010. Henrique Abecasis has acted primarily in the areas of law: Internationalization. International Business; Commercial and Corporate; Maritime; Telecommunications; National and International Arbitration. He graduated from Lisbon University Law School in 1973 and has been a member of the Portuguese Bar Association since 1975 and of the Brazilian Bar Association since 2010. He has acted as a lawyer and arbitrator in several national and international arbitrations, ad hoc and also within the ICC and the Centre for Commercial Arbitration of the Portuguese Chamber of Commerce and Industry.

● HENRIQUE JOSÉ SARAIVA LIMA



Licenciado pela Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa em 1982 e pós-graduado em Direito Comunitário na Universidade Católica Portuguesa (1983). Advogado inscrito na Ordem dos Advogados desde 1984. Sócio na Saraiva Lima e Associados. Vice-Presidente da AGM da *British-Portuguese Chamber of Commerce* desde 2017 e *legal transport consultant* para as Nações Unidas (UNCTAD). Durante a sua carreira, exerceu diversas funções no Ministério da Justiça, na APAT – Associação dos Transitários de Portugal, da APLOG – Associação Portuguesa de Logística, do IFTT – Instituto de Formação de Transitários e

Transportes, da Comunidade Portuária de Lisboa, entre outros.

Henrique Abecasis graduated from the School of Law of the Portuguese Catholic University in 1982 and postgraduated in Community Law at the Portuguese Catholic University (1983). Lawyer registered at the Portuguese Bar Association since 1984. Partner at Saraiva Lima e Associados. Vice-President of the AGM of the British-Portuguese Chamber of Commerce since 2017 and legal transport consultant for the United Nations (UNCTAD). During his career, he has held various positions at the Ministry of Justice, APAT - Associação dos Transitários de Portugal, APLOG - Associação Portuguesa de Logística,

IFTT - Instituto de Formação de Transitários e Transportes, Comunidade Portuária de Lisboa, among others.

● M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES



Doutor e Agregado em Direito pela Universidade de Lisboa, Professor Catedrático da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, é fundador e coordenador do Centro de Direito Marítimo e dos Transportes da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, sendo ainda coordenador das Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, do Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, bem como da Coleção de Direito Marítimo e dos Transportes do Centro de Direito

Marítimo e dos Transportes, editada pela Almedina. Conta com vasta obra no âmbito de diversas matérias, incluindo o Direito Marítimo.

PhD and Aggregated in Law from the University of Lisbon, Full Professor at the University of Lisbon Law School, he is the founder and coordinator of the Center for Maritime and Transport Law at the University of Lisbon Law School. He is also the coordinator of the Lisbon Conference on Maritime Law, of the Postgraduate Course in Maritime and Port Law at the University of Lisbon Law School, as well as of the Maritime and Transport Law Collection of the Center for Maritime and Transport Law, published by Almedina. He has a vast body of work on various subjects, including Maritime Law.

JOAQUIM CORREIA BOTELHO

Advogado desde 1986 e sócio na CBA Law, presta assessoria jurídica a vários Grupos na área dos transportes marítimos e prestou em várias empresas na área financeira. Foi Secretário Geral da Associação Portuguesa de Agentes de Navegação (APAN) entre 1993 e 1996, bem como Secretário Geral da Comunidade Portuária de Lisboa, entre 1995 e 2000. Foi membro fundador do Instituto de Valores Mobiliários e frequentou os cursos promovidos pelo



Instituto de Valores Mobiliários em parceria com a Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, bem como o curso de Avarias Grossas promovido pela Richard Hogg International em 1989 e a pós-graduação em Gestão Fiscal de Organizações pelo ISEG. Licenciado em Direito em 1986 pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, concluiu em 2008 um *master* em gestão para juristas promovido pela Universidade Católica, Ordem dos Advogados e EGE.

Lawyer since 1986 and partner at CBA Law, Joaquim Correia Botelho provides legal advice to various Groups in the area of maritime transport and has provided legal assistance to various companies in the financial area. He was General Secretary of the Portuguese Association of Shipping Agents (APAN) between 1993 and 1996, as well as General Secretary of the Lisbon Port Community between 1995 and 2000. He was a founding member of the Securities Institute and attended the courses promoted by the Securities Institute in partnership with the Faculty of Law of the University of Lisbon, as well as the course on Heavy Breakdowns promoted by Richard Hogg International in 1989 and the post-graduate course in Fiscal Management of Organizations at ISEG. He graduated in Law in 1986 from the Faculty of Law of the University of Lisbon and in 2008 completed a master's degree in management for lawyers promoted by the Catholic University, the Bar Association and EGE.

JOSÉ LUÍS MOREIRA DA SILVA



Advogado e árbitro, detendo mais de 30 anos de experiência em setores como infraestruturas, transportes, energia, águas e resíduos, concessões, PPP e privatizações. Tem participado como advogado, como árbitro e como árbitro único em arbitragens domésticas e internacionais (ICC) de elevada complexidade, sendo membro da Lista de Árbitros do Centro de Arbitragem Comercial da Câmara de Comércio e Indústria de Lisboa, e do Instituto de Arbitragem Comercial da Câmara de Comércio e Indústria do Porto. É cofundador e membro da Direção da Associação de Shipping, criada em 2021 – a A4Shipping – que envolve entidades diversas ligadas à atividade marítima em Portugal, como armadores, agentes de navegação e transitários, portos e instituições científicas. Foi docente universitário na Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, durante mais de 20 anos, tendo sido Regente da Cadeira de Direito do Mar, com várias obras publicadas sobre a matéria. Atualmente continua a colaborar com a Faculdade, lecionando em várias pós-graduações, designadamente sobre Transportes Marítimos e Concessões Portuárias. É o Coordenador do Grupo de Direito Portuário na Associação dos Portos de Língua Oficial Portuguesa – APLOP - responsável pela análise e divulgação do direito portuário e dos transportes marítimos dos 9 Estados membros.

Lawyer and arbitrator with over 30 years of experience in sectors such as infrastructure, transport, energy, water and waste, concessions, PPPs and privatizations. José Luís Moreira da Silva has participated as a lawyer, as an arbitrator and as sole arbitrator in domestic and international arbitrations (ICC) of high complexity, and is a member of the List of Arbitrators of the Commercial Arbitration Center of the Chamber of Commerce and Industry of Lisbon, and of the Commercial Arbitration Institute of the Chamber of Commerce and Industry of Porto. He is co-founder and member of the Board of Directors of the Shipping Association, created in 2021 - A4Shipping - which involves various entities linked to maritime activity in Portugal, such as shipowners, shipping agents and freight forwarders, ports and scientific institutions. He was a university lecturer at the Faculty of Law of the University of Lisbon for over 20 years, having been Chair of Law of the Sea, with several works published on the subject. He currently continues to collaborate with the Faculty, teaching in several post-graduate courses, namely on Maritime Transport and Port Concessions. He is the Coordinator of

the Port Law Group at the Association of Portuguese-Speaking Ports - APLOP - responsible for the analysis and dissemination of port law and maritime transports of the 9 member states.

● JOSÉ MIGUEL OLIVEIRA

Licenciado em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, pós-graduado em Direito das Empresas e em Direito do Trabalho pela mesma Faculdade. LL.M em Commercial and Financial Law pela Faculty of Law do King's College London. Frequentou o Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário organizado pelo Centro de Direito Marítimo e dos Transportes da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Integra a VdA desde

2015, onde é sócio da área de Oil & Gas e responsável pela prática de shipping da firma. Em relação ao setor do shipping, tem representado os interesses dos mais variados agentes da indústria, incluindo donos e armadores de navios, afretadores, interessados na carga, Clubes P&I, bancos, estaleiros, operadores portuários, gestores e agentes de navegação em assuntos de wet e dry shipping. Está inscrito junto da Ordem dos Advogados Portugueses desde 2004, na Ordem dos Advogados de Angola desde 2013 e no Conselho de Gestão e Disciplina da Advocacia de Timor-Leste desde 2018.



José Miguel Oliveira has a degree in Law from the Faculty of Law of the University of Coimbra and post-graduate degrees in Company Law and Labor Law from the same Faculty. LL.M in Commercial and Financial Law from the Faculty of Law of King's College London. Attended the postgraduate course in Maritime and Port Law organized by the Center for Maritime and Transport Law at the University of Lisbon Law School. He joined VdA in 2015, where he is a partner in the Oil & Gas practice area and responsible for the firm's shipping practice. In relation to the shipping sector, he has represented the interests of a wide variety of industry players, including ship owners and ship operators, charterers, cargo stakeholders, P&I Clubs, banks, shipyards, port operators, ship managers and shipping agents in wet and dry shipping matters. He has been registered with the Portuguese Bar Association since

2004, the Angolan Bar Association since 2013 and the Timor-Leste Legal Practice Management and Discipline Council since 2018.

MARIA JOÃO DIAS



Atualmente, sócia responsável pelo departamento de Societário e M&A na JPAB – José Pedro Aguiar-Branco, tendo experiência na área do Direito Marítimo e dos Transportes desde 2015. Doutoranda desde 2019 em Ciências Jurídico-Empresarias na Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, licenciou-se em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade do Porto em 2008, conclui duas pós-graduações em Direito da Empresa e em Direito dos Transportes, bem como, em 2013, um Mestrado em Direito na Universidade

Católica Portuguesa. Na área dos Transportes, Marítimo e Logística, tem experiência na assessoria em financiamentos à aquisição de navios e preparação dos pacotes de garantias associados, nas questões regulatórias e ambientais em sede de direito marítimo e dos transportes, bem como no registo de navios, sobretudo no Registo Internacional de Navios da Madeira.

Currently, Maria João Dias is the partner in charge of the Corporate and M&A department at JPAB - José Pedro Aguiar-Branco, having experience in Maritime and Transport Law since 2015. PhD candidate since 2019 in Corporate Legal Sciences at the Faculty of Law of the University of Coimbra, she graduated in Law from the Faculty of Law of the University of Porto in 2008, completed two postgraduate degrees in Company Law and Transport Law, as well as, in 2013, a Master's degree in Law at the Catholic University of Portugal. In the area of Transport, Maritime and Logistics, Maria João Dias has experience in advising on financing the acquisition of ships and the preparation of the associated guarantee packages, regulatory and environmental issues in maritime and transport law, as well as ship registration, particularly in the International Shipping Register of Madeira.

● MARTA BORGES

Advogada, inscrita na Ordem dos Advogados desde 1998. Sócia da Machado, Sarmiento, Sociedade de Advogados, SP RL (MSAd), tendo experiência nas áreas de comércio internacional, transportes, direito marítimo, seguros, turismo, arbitragem e novas tecnologias. Licenciada em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa (Porto) em 1995, obteve o Diplôme d'Études Spécialisés em Direito Comunitário e Direito Internacional da Faculdade de Direito da Universidade Católica de Louvain, Bélgica, em 1996 e o título de especialista em 2013, na área de Direito, com o trabalho intitulado: "As empresas Transportadoras Aéreas Comunitárias versus as Empresas Transportadoras Aéreas de Países Terceiros". Frequentou pós-graduações e cursos em Direito Penal Económico, em Direito dos Contratos, em Direito da Propriedade Intelectual, Proteção de Dados, bem como obteve várias certificações pelo IEFP – Instituto de Emprego e Formação Profissional. Obteve ainda o Certificado Incoterms 2020 da International Chamber of Commerce – ICC Academy. É Professora Convidada e Formadora em diversos cursos e pós-graduações, designadamente no âmbito do Direito dos Transportes e do Direito Marítimo, contando com vários artigos relativos a estas matérias. Membro da AIDA Portugal – Secção Portuguesa da Associação Internacional de Direito dos Seguros.



Lawyer, member of the Portuguese Bar Association since 1998. Partner at Machado, Sarmiento, Sociedade de Advogados, SP RL (MSAd), with experience in the areas of international trade, transport, maritime law, insurance, tourism, arbitration and new technologies. Marta Borges graduated in Law from the Law School of the Portuguese Catholic University (Porto) in 1995, obtained the Diplôme d'Études Spécialisés in Community Law and International Law from the Law School of the Catholic University of Louvain, Belgium, in 1996 and the title of specialist in Law in 2013, with the work entitled: "Community Air Carriers versus Third Country Air Carriers". She has attended postgraduate courses and courses in Economic Criminal Law, Contract Law, Intellectual Property Law, Data Protection, as well as obtaining various certifications from the IEFP - Institute of Employment and Vocational Training. She also obtained the Incoterms 2020 Certificate from the International Chamber of Commerce - ICC Academy. She is a guest lecturer and trainer on various courses and postgraduate

courses, particularly in the fields of Transport Law and Maritime Law, and has written several articles on these subjects, and is a member of AIDA Portugal - Portuguese Section of the International Association of Insurance Law.

● MATEUS ANDRADE DIAS



Sócio da Andrade Dias & Associados, exerce advocacia no âmbito do Direito dos Transportes, em especial no âmbito do Direito Marítimo em exclusividade desde 2004. Licenciado em Direito pela Universidade Católica Portuguesa de Lisboa em 2000, frequentou o *Short Maritime Law Course* da Universidade de Southampton em 2007, bem como a Pós-Graduação em Direito dos Transportes da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa em 2012 e cursos relativos aos P&I. Membro

fundador da Associação Jus Marítimo, Portuário e dos Transportes, conta com obra no âmbito do *Shipping*.

Partner of Andrade Dias & Associados, practicing law in the field of Transport Law, particularly Maritime Law, on an exclusive basis since 2004. Mateus Andrade Dias graduated in Law from the Portuguese Catholic University of Lisbon in 2000, attended the Short Maritime Law Course at the University of Southampton in 2007, as well as the Postgraduate Diploma in Transport Law at the Faculty of Law of the University of Lisbon in 2012 and courses relating to P&I. He is a founding member of the Maritime, Port and Transport Law Association and has published work in the field of Shipping.

● PEDRO CARVALHO ESTEVES

Licenciado em Direito em 2010 pela Universidade Lusófona do Porto e mestre em Direito em 2013 pela Universidade de Coimbra, está inscrito no Doutoramento em Direito desde 2013 na Universidade de Coimbra. Pós-graduado em Direito Marítimo e Portuário pela APDL, CIJE e UP, frequentou o curso de *shipping & charting* da AGEPOR, o curso *ISPS – Port Facility Security Officer* da APDL, entre outros. Inscrito na Ordem dos Advogados Portugueses desde 2014, é, além de advogado, Cônsul Honorário da República Oriental do Uruguai em Braga desde 2019. Membro da



Associação Portuguesa de Arbitragem, da Delegação Portuguesa da International Chamber of Commerce, da Associação Comercial do Porto, entre outros.

Pedro Carvalho Esteves graduated in Law in 2010 from Universidade Lusófona do Porto and concluded a Master's in Law in 2013 from the University of Coimbra, and currently is a PhD candidate since 2013 at the University of Coimbra. He is postgraduated in Maritime and Port Law by APDL, CIJE and UP, attended the shipping & charting course at AGEPOR, the ISPS - Port Facility Security Officer course at APDL, among others. Enrolled in the Portuguese Bar Association since 2014, he is, besides being a lawyer, Honorary Consul of the Oriental Republic of Uruguay in Braga since 2019. Member of the Portuguese Arbitration Association, the Portuguese Delegation of the International Chamber of Commerce, the Commercial Association of Porto, among others.

PEDRO PAIS DE VASCONCELOS



Professor Catedrático Jubilado da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, da qual foi Presidente do Conselho Científico. Membro da Associação Roberto Schlessinger, membro honorário do *Presidential Council* da AIDA – WORLD (Associação Internacional de Direito dos Seguros), membro do Instituto de Valores Mobiliários da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Diretor da Revista de Direito Comercial. Tem sido nomeado árbitro em tribunais arbitrais, nacionais e internacionais, desde 1996, e participou como presidente ou vogal em inúmeros processos arbitrais. Inscrito na Ordem dos Advogados desde 1972.

Professor Emeritus of the Faculty of Law of the University of Lisbon, of which Pedro Pais de Vasconcelos was President of the Scientific Council. Member of the Roberto Schlessinger Association, honorary member of the Presidential Council of AIDA - WORLD (International Association of Insurance Law), member of the Institute of Securities of the Law School of the University of Lisbon, Director of the Journal of Commercial Law. The Professor has been appointed arbitrator in national and international arbitration courts since 1996, and has participated as chairman or vowel in numerous arbitration proceedings. Member of the Portuguese Bar Association since 1972.

TIAGO DIAS CARLOS

Licenciado em Direito em 2004 pela Universidade Autónoma de Lisboa, está inscrito na Ordem dos Advogados desde 2007, sendo atualmente sócio na CBA Law.

Tiago Dias Carlos graduated in Law in 2004 from Universidade Autónoma de Lisboa and is a member of the Portuguese Bar Association since 2007. He is currently a partner at CBA Law.



NEWSLETTER
ARBITRAGEM MARÍTIMA
MARITIME ARBITRATION

N.º 00 /no. 00 | Janeiro - Março 2023 /January – March 2023

Promovido por: / Promoted by:

CONCÓRDIA
ASSOCIAÇÃO

concordia@concordia.pt

(+351) 213 812 815

www.concordia.pt

Rua Rodrigo da Fonseca,149 – 3.º Dto., Lisboa

Apoiantes: / Supporters:



Apat
ASSOCIAÇÃO DOS
TRANSITÁRIOS
DE PORTUGAL

Patrocinadores: / Sponsors:

**CANCELLA
D'ABREU,
ESTEVES &
ASSOCIADOS**
Sociedade de Advogados R.L.

