

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO PROCESSUAL**

FLORA GASPAR DA SILVA

**A MEDIAÇÃO COMO TÉCNICA ADEQUADA PARA TRATAMENTO DE
CONFLITOS ENVOLVENDO O DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO NO BRASIL**

**VITÓRIA
2025**

Ficha catalográfica disponibilizada pelo Sistema Integrado de
Bibliotecas - SIBI/UFES e elaborada pelo autor

S586m Silva, Flora Gaspar da, 1985-
A MEDIAÇÃO COMO TÉCNICA ADEQUADA PARA
TRATAMENTO DE CONFLITOS ENVOLVENDO O
DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO NO BRASIL / Flora
Gaspar da Silva. - 2025.
(recurso não paginado). : il.

Orientadora: Valesca Raizer Borges Moschen.
Dissertação (Mestrado em Direito Processual) - Universidade
Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Jurídicas e
Econômicas.

1. direito marítimo. 2. mediação. 3. acesso à justiça internacional.
4. convenção de singapura. 5. métodos adequados de solução de
disputas. 6. direito internacional privado. I. Moschen, Valesca
Raizer Borges. II. Universidade Federal do Espírito Santo.
Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas. III. Título.

CDU: 340

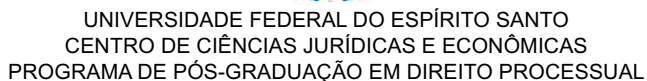
**A MEDIAÇÃO COMO TÉCNICA ADEQUADA PARA TRATAMENTO DE
CONFLITOS ENVOLVENDO O DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO NO BRASIL**

Dissertação apresentado ao Programa de Pós- Graduação em Direito Processual, da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Direito, na linha de pesquisa Sistemas de Justiça, Constitucionalidade e Tutelas de Direitos Individuais e Coletivos.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Valesca Raizer Borges Moschen.

VITÓRIA

2025



Às 14 horas do dia 20 do mês de maio do ano de 2025, via webconferência, reuniu-se a Banca Examinadora assim composta: Prof^ª. Dr^ª. Valesca Raizer Borges Moschen (orientadora); Prof. Dr. Claudio Iannotti da Rocha (membro interno-PPGDIR); Prof^ª. Dr^ª. Rosario Espinosa Calabuig (membro externo - Universidad de Valencia) Prof^ª. Dr^ª. Paula Maria All (membra externa Universidad del Litoral Santa Fé); para a sessão pública de Defesa de Dissertação da mestranda **FLORA GASPAR DA SILVA** com o tema: **“A MEDIAÇÃO COMO TÉCNICA ADEQUADA PARA TRATAMENTO DE CONFLITOS ENVOLVENDO O DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO NO BRASIL”**. Presentes os membros da banca e a examinanda, o presidente deu início a sessão, passando a palavra a aluna; após exposição de 20 minutos por parte da examinanda, os membros da banca formularam as suas arguições, as quais foram respondidas pela aluna; em seguida, o presidente da sessão solicitou que os presentes deixassem a sala virtual para que a banca pudesse deliberar; ao final das deliberações, o presidente da sessão convocou a mestranda e os interessados para ingressarem na sala; com a palavra, o presidente da banca leu a decisão da banca que resultou a:

X	APROVAÇÃO da examinanda; por fim, a presidente da sessão alertou que a aprovada somente terá direito ao título de Mestre após a entrega da versão final de sua dissertação em meio digital à Secretaria do Programa e da homologação do resultado da defesa pelo Colegiado Acadêmico do PPGDIR/UFES.	
	REPROVAÇÃO da examinanda; por fim, o presidente da sessão alertou que a aluna deverá verificar no Regimento do PPGDIR/UFES quais os efeitos desta decisão, devendo eventuais requerimentos serem dirigidos por escrito à coordenação do PPGDIR/UFES.	
Conforme decisão do Colegiado Acadêmico do dia 29.09.2023, os conceitos dos campos acima passaram a seguir a seguinte métrica: 0,0 (zero) a 6,9 (seis vírgula nove) = REPROVADO; 7,0 (sete) a 10,0 (dez) – APROVADO.		NOTA
		9,0



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
VALESCA RAIZER BORGES MOSCHEN - SIAPE 1420586
Departamento de Direito - DD/CCJE
Em 21/05/2025 às 11:50

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link: <https://api-lepisma.prod.uks.ufes.br/arquivos-assinados/1133645?tipoArquivo=O>



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
CLAUDIO IANNOTTI DA ROCHA - SIAPE 3044755
Departamento de Direito - DD/CCJE
Em 21/05/2025 às 18:23

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link: <https://api-lepisma.prod.uks.ufes.br/arquivos-assinados/1134101?tipoArquivo=O>

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer inicialmente à minha mãe e ao meu marido por sempre me apoiarem incondicionalmente nas minhas aventuras. Sem vocês nada disso seria possível, obrigada por serem meus eternos incentivadores.

Aos meus filhos Ricardo e Maël, obrigada por serem minha fonte inesgotável de alegria, o amor de vocês é tudo o que preciso para seguir cada dia mais forte.

Aos meus irmãos e às minhas queridas amigas pela parceria e amizade, sempre me incentivando, sendo ombro e ouvidos nos momentos em que precisava de palavras de apoio e encorajamento.

À minha querida orientadora, Valesca Moschen, por me guiar com tamanha dedicação, paciência e carinho durante toda essa jornada. Você é minha fonte de inspiração e serei eternamente grata pela forma com a qual me conduziu durante esses 2 anos de pesquisa.

Aos queridos colegas do mestrado, Isabela, Ketiley e Douglas, obrigada por compartilharem comigo todo esse processo, não há dúvidas de que vocês foram essências por tornar esses anos de pesquisa ainda melhores.

Por fim não poderia deixar de agradecer ao meu querido amigo e parceiro Diego Dummer, por me incentivar a crescer cada dia mais e por acreditar no meu potencial muito mais do que eu acredito.

*“A verdadeira justiça não é impor uma solução, mas trilhar um caminho onde
as partes a constroem”*

RESUMO

A presente pesquisa, inserida no Mestrado em Direito Processual da UFES, investiga a mediação como método adequado para resolver conflitos no direito comercial marítimo brasileiro. O comércio marítimo, essencial à economia global, movimenta bilhões de toneladas de carga anualmente, gerando numerosas disputas que exigem soluções rápidas e eficientes, enquanto no Brasil ainda predomina a judicialização ou arbitragem, métodos custosos e lentos.

O problema central é compreender como a mediação é aplicada nesse contexto, identificar demandas mais adequadas — como contratos de fretamento e *demurrage* — e avaliar o impacto da Convenção sobre Acordos de Liquidação Internacional Resultantes de Mediação das Nações Unidas, também denominada Convenção de Singapura¹, que assegura a executabilidade de acordos transnacionais, na sua consolidação. Para tanto, parte-se da premissa que a mediação é ideal para resolver disputas comerciais transfronteiriças, mas enfrenta resistência pela preferência à métodos mais tradicionais como o judicial e a arbitragem, sendo considerado que a Convenção pode ampliar sua adoção ao oferecer segurança jurídica.

O objetivo geral é analisar a viabilidade e desafios da mediação no setor, enquanto os objetivos específicos incluem caracterizar o direito marítimo, comparar métodos de resolução de conflitos e explorar percepções dos operadores via pesquisa empírica. A metodologia combina análise qualitativa, com revisão bibliográfica e normativa, e quantitativa, via questionário (CAAE 78818624.9.0000.5542) com escala Likert, aplicado a operadores do direito marítimo. Os resultados, integrando estatísticas e reflexões, buscam apontar demandas mediáveis, fatores favoráveis e obstáculos, além de avaliar o papel da Convenção de Singapura, assinada pelo Brasil em 2021, na difusão da mediação, oferecendo um panorama para seu fortalecimento no acesso à justiça no setor marítimo.

Ao final, pretende-se demonstrar que a mediação, embora promissora por sua celeridade e preservação de relações comerciais, ainda é pouco utilizada devido a

¹ UNCITRAL. *United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation (New York, 2018) (the "Singapore Convention on Mediation")*. Disponível em: < https://uncitral.un.org/en/texts/mediation/conventions/international_settlement_agreements >. Acesso em: 17 fev. 2025.

barreiras culturais, normativas e outros fatores que serão analisados.

Palavras-chave: Direito marítimo. Direito comercial internacional. Meios adequados de resolução de conflitos. Mediação. Arbitragem. Convenção de Singapura. Direito internacional privado.

ABSTRACT

This research, conducted within the Master's Program in Procedural Law at UFES, investigates mediation as an appropriate method for resolving conflicts in Brazilian maritime commercial law. Maritime trade, vital to the global economy, handles billions of tons of cargo annually, generating numerous disputes that require swift and efficient solutions. In Brazil, however, judicialization and arbitration—costly and time-consuming methods—still predominate.

The central issue is to understand how mediation is applied in this context, identify the most suitable disputes—such as chartering contracts and demurrage—and assess the impact of the Singapore Convention, which ensures the enforceability of transnational agreements, on its consolidation. The study is grounded in the premise that mediation is ideal for resolving cross-border commercial disputes but faces resistance due to a preference for traditional methods like litigation and arbitration. It is posited that the Convention may enhance its adoption by providing legal certainty.

The general objective is to analyze the feasibility and challenges of mediation in the maritime sector, while specific objectives include characterizing maritime law, comparing conflict resolution methods, and exploring operators' perceptions through empirical research. The methodology integrates qualitative analysis, with bibliographic and normative reviews, and quantitative analysis, through a questionnaire (CAAE 78818624.9.0000.5542) using a Likert scale, applied to maritime law practitioners. The results, combining statistics and reflections, aim to identify mediable disputes, favorable factors, and obstacles, as well as evaluate the role of the Singapore Convention, signed by Brazil in 2021, in promoting mediation, thereby offering a framework for strengthening access to justice in the maritime sector.

Ultimately, the research seeks to demonstrate that mediation, despite its promise of speed and preservation of commercial relationships, remains underutilized due to cultural, normative, and other barriers that will be examined.

Keywords: Maritime Law. Alternatives Dispute Resolution. Mediation. Arbitration. Singapore Convention. International Private Law International. International Civil Procedure.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Alta taxa de congestionamento no Judiciário nacional	52
Gráfico 2 - Alta taxa de congestionamento no Judiciário nacional	53
Gráfico 3 - Alta taxa de congestionamento no Judiciário nacional	53
Gráfico 4 - Alta taxa de congestionamento no Judiciário nacional	54
Gráfico 5 – Perfil profissional.....	93
Gráfico 6 – Tempo de Atuação.....	93
Gráfico 7 – Estado (UF) de Atuação Profissional	94
Gráfico 8 – Já atuou promovendo mediação.....	94
Gráfico 9 – Motivo da atuação.....	95
Gráfico 10 – Atuação arbitrando demandas o direito marítimo	95
Gráfico 11 – Convenção de Singapura e o uso da mediação no direito marítimo...	103

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Tipo de disputa que poderiam ser resolvidas através da utilização da mediação.....	96
Tabela 2 – Motivos para as partes optarem pela mediação	98
Tabela 3 – Habilidades do mediador	99
Tabela 4 – Fatores que desencorajam o uso da mediação.....	100
Tabela 5 – Fatores que encorajam o uso da mediação	101

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AED – Análise Econômica do Direito

Art./ Arts. – Artigo ou artigos

BIMCO – Baltic and International Maritime Council

CAMRJ – Câmara Arbitral Marítima do Rio de Janeiro

CBAM – Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima

CC – Código Civil

CCom – Código Comercial

CCI – Câmara de Comércio Internacional

CF/89 – Constituição Federal de 1988

CMI – *Comité Maritime International*

CNJ – Conselho Nacional de Justiça

CNUDM – Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar

CPC/15 – Código de Processo Civil de 2015 – Lei 13.105, de 16 de março de 2015

CPR – *English Civil Procedure Rules*

DOU – Diário Oficial da União

GENCON – *General Contract*

ICC – *International Chamber of Commerce*

ICP – *Intermediate Claims Procedure*

IMO – *International Maritime Organization*

Incoterms – *International Commercial Terms* / Termos Internacionais de Comércio

LINDB – Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro

LMAA – *London Maritime Arbitrators Association*

MASC – Métodos Adequados de Solução de Conflitos

P&I Club – *Protection and Indemnity Club*

SCMA – *Singapore Chamber of Maritime Arbitration*

SPC – *Small Claims Procedure*

TJSP – Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo

UMA – *Uniform Mediation Act*

UNCITRAL – *United Nations Commission On International Trade Law*

UNCTAD – *United Nations Trade and Development*

UNIDROIT – *Institut International pour l'Unification du Droit Privé*

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
1. O DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO E OS CONTRATOS INTERNACIONAIS DE TRANSPORTE DE MERCADORIA.....	16
1.1. Conceito e Abrangência do Direito Comercial Marítimo	16
1.2. Os Contratos Comerciais do Direito Marítimo.....	21
1.2.1. Contrato de fretamento por tempo (<i>Time charterparties</i>)	24
1.2.2. Contrato de fretamento por viagem (<i>Voyage charterparties</i>)	25
1.2.3. Contrato de transporte de mercadoria evidenciado pelo conhecimento de embarque (<i>bill of lading</i>).....	27
1.3. Conflitos Comerciais Marítimas.....	30
1.3.1. Avarias	31
1.3.2. Sobrestadia (Demurrage).....	32
2. O ACESSO À JUSTIÇA E AS FORMAS DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS NO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO	34
2.1. O Tratamento Adequado Do Conflito	41
2.2. Métodos heterocompositivos	48
2.3. Métodos autocompositivos.....	65
2.3.1. Desenvolvimento e Sistematização da Mediação Comercial Internacional	67
2.3.2. A mediação comercial internacional atual e seu desenvolvimento regulatório ...	70
3. A CONVENÇÃO DE SINGAPURA COMO INSTRUMENTO PARA CONSOLIDAÇÃO DA MEDIAÇÃO NO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO	81
4. DESAFIOS E POSSIBILIDADES DA MEDIAÇÃO COMO MÉTODO DE SOLUÇÃO DE DEMANDAS NO CONTEXTO DAS CONTROVÉRSIAS DE DIREITO MARÍTIMO COM ESPECIAL ANÁLISE DO DESAFIO DA EXECUTORIEDADE DOS ACORDOS.....	90
4.1. Análise Dos Dados Obtidos Através Do Questionário “Análise Da Mediação No Direito Marítimo”	92
4.1.1. O perfil do pesquisado	92
4.1.2. Tipo de disputa que poderiam ser resolvidas através da utilização da mediação	96
4.1.3. Motivos para as partes optarem pela mediação	98
4.1.4. Habilidades do mediador	99
4.1.5. Fatores que evitam a mediação.....	100
4.1.6. Fatores que poderiam encorajar as partes a utilizarem a mediação.....	101
4.1.7. Convenção de Singapura e o seu condão de encorajar o uso da mediação para	

resolução de conflitos marítimos.....	102
4.1.8. A conclusão extraída da pesquisa realizada.....	104
CONCLUSÃO.....	107
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA	111

INTRODUÇÃO

Inserida na área de concentração Sistemas de Justiça, Constitucionalidade e Tutelas de Direitos Individuais e Coletivos do Mestrado em Direito Processual da Universidade Federal do Espírito Santo, a presente pesquisa tem como tema a utilização da mediação como técnica adequada para o tratamento de conflitos envolvendo demandas comerciais de direito marítimos no Brasil. A premissa foi baseada no fato de que o comércio internacional de mercadorias é realizado primordialmente através do modal marítimo, constituindo um dos pilares da economia global e movimentando bilhões de toneladas de cargas anualmente.

De acordo com a leitura do art. 730² do Código Civil Brasileiro (CC), compreendeu-se que os contratos de transporte marítimos são aqueles onde alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, uma carga de um porto a outro. O alto número de relações comerciais envolvendo transporte de mercadorias pela via marítima gera como consequência o aumento no número de disputas oriundas destas relações. No Brasil, a resolução dessas controvérsias tem se pautado predominantemente pela judicialização ou pela arbitragem. Esses métodos se mostram verdadeiras barreiras pois, embora consolidados, frequentemente são custosos, morosos e pouco adequados às especificidades e à rapidez demandada pelas relações mercantis marítimas.

Se faz necessário o aprimoramento de técnicas de soluções rápidas e eficientes, compatíveis com a velocidade requerida pelas relações mercantis. Nesse contexto, a mediação surge como uma alternativa promissora, capaz de oferecer soluções mais céleres, econômicas e colaborativas, preservando as relações comerciais entre as partes. Sua aplicação no âmbito do direito comercial marítimo brasileiro ainda é incipiente enfrentando barreiras culturais (judicialização e preferência pela arbitragem) estruturais (falta de familiaridade dos operadores do direito com o método e a escassez de mediadores especializados) e normativas que limitam sua difusão.

O problema central desta pesquisa reside em compreender como a mediação vem sendo utilizada para a solução de conflitos envolvendo o direito comercial marítimo no Brasil, quais tipos de demandas são mais propensos a serem resolvidos por essa

² Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

técnica e, sobretudo, de que forma a Convenção de Singapura — instrumento internacional que confere executabilidade aos acordos de mediação transnacionais — pode impactar sua consolidação como método eficaz nesse campo.

Partiu-se da hipótese de que a mediação, por sua natureza flexível e autocompositiva, é particularmente adequada para disputas negociais e contratuais do setor marítimo, como contratos de fretamento e *demurrage*. Outra hipótese analisada é se a entrada em vigor da Convenção de Singapura no ordenamento jurídico brasileiro poderia ampliar a confiança e a utilização da mediação, ao garantir segurança jurídica na execução de acordos internacionais. Para isso, foi empregada uma análise qualitativa/quantitativa e adotado o método dedutivo para investigação teórica, fundamentada em revisão bibliográfica e análise normativa, abrangendo o direito marítimo, os métodos adequados de solução de conflitos (MASC) e a Convenção de Singapura.

Assim, o primeiro capítulo, irá explicar o direito marítimo e sua evolução, com foco, principalmente, nas relações comerciais marítimas: suas peculiaridades, os tipos de contratos e quais são as principais demandas oriundas desta relação comercial. Como base na análise foram usados os dados fornecidos pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ) no ano de 2024.

O segundo capítulo apresenta um estudo sobre o atual conceito de acesso à justiça, destacando a necessidade da gestão adequada dos conflitos. Depois, elucida as principais técnicas de solução de conflitos envolvendo o direito marítimo, abordando seus conceitos, suas características e indicações, apontando as vantagens e os pontos negativos de cada técnica.

No terceiro capítulo buscou compreender o impacto da Convenção de Singapura na consolidação da mediação comercial internacional, mediante a segurança de executabilidade dos acordos firmados. Foi dada ênfase aos impactos trazidos pela convenção no cenário nacional, apontando os benefícios gerados com uma possível ratificação pelo Brasil, considerando que o país já assinou a convenção desde 2021.

Atualmente a arbitragem é altamente difundida no cenário internacional como principal forma de solução de controvérsias envolvendo o direito marítimo, enquanto no cenário nacional observa-se uma preferência pela judicialização das demandas. Desta forma,

faz-se necessário uma melhor compreensão das técnicas de solução de conflitos atualmente consolidadas no cenário mundial e nacional, para, ao fim, concluir como a mediação pode ser considerada mais eficaz comparando-a com a via judicial ou arbitral.

O quarto e último capítulo serão analisados os desafios e as possibilidades da utilização da mediação comercial internacional para solução de demandas envolvendo direito marítimo. Complementarmente, utilizou-se a pesquisa empírica por meio de um questionário aplicado a operadores do direito marítimo no Brasil, registrado na Plataforma Brasil (CAAE 78818624.9.0000.5542), com perguntas abertas e em escala Likert, cujo principal objetivo é coletar dados sobre experiências, expectativas e obstáculos relacionados à mediação. A análise dos resultados integra estatísticas descritivas, como médias e desvios padrão, com reflexões qualitativas, onde é possível apontar quais os tipos de demandas que poderiam ser objeto de mediação, quais os fatores são primordiais para a aplicação da técnica, quais os fatores ainda são considerados obstáculos para sua implementação e qual o caminho deve ser traçado para a ampla difusão da mediação no setor marítimo, permitindo uma compreensão ampla e contextualizada do tema.

1. O DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO E OS CONTRATOS INTERNACIONAIS DE TRANSPORTE DE MERCADORIA

A fim de uma melhor compreensão acerca do objeto central do presente do trabalho, é necessário tecer algumas considerações sobre o direito marítimo: o seu desenvolvimento, os tipos de contratos para transporte de mercadorias pela via marítima e as principais demandas decorrentes destes contratos. Estas considerações facilitarão a melhor compreensão da aplicação da mediação além de elucidar quais as circunstâncias em que os operadores do direito marítimo estariam propensos a utilizar tal ferramenta para dirimir as demandas.

1.1. Conceito e Abrangência do Direito Comercial Marítimo

Na lição do professor Georges RIPERT³, o direito marítimo é conceituado como o conjunto de normas jurídicas que visam regulamentar a navegação feita pelo mar, caracterizadas por um notável avanço e aperfeiçoamento, que o conduziram a adquirir uma verdadeira autonomia normativa se comparado ao direito comercial. O professor da Universidade de Paris prossegue afirmando que o direito marítimo ou o direito da navegação é aquele que regula todas as relações jurídicas onde o mar é o cenário e o comércio marítimo o objeto⁴. Desta forma, o direito marítimo possui um âmbito muito mais vasto abrangendo todas as relações jurídicas que se desenvolvem em torno da navegação, da indústria e do tráfego marítimo⁵.

De acordo com a definição do professor Antonio BRUNETTI⁶, a navegação inclui em sua disciplina regras que por vezes contêm disposições dirigidas à comunidade, e outras vezes, disposições dirigidas aos particulares. Ele conclui que o direito da navegação se apresenta como um complexo de disposições, interligadas, de direito privado, de direito administrativo público, de direito público interno e internacional, de direito penal e financeiro. Neste mesmo sentido é o entendimento da doutrinadora Carla GIBERTONI (2014, p. 14)⁷ que, ao corroborar com a tese defendida pela *Scuola del diritto della navigazione*, estabelece que “[...] o direito marítimo é mais abrangente, pois regula, com detalhes, o transporte de coisas ou pessoas feito pelo mar em todas as particularidades a ele inerentes, compreendendo, sobretudo, regras próprias de comércio sobre as vias navegáveis”.

Apesar da legislação brasileira não fazer qualquer tipo de distinção, alguns doutrinadores optam por distinguir o Direito da Navegação, cuja natureza é estritamente pública, do direito marítimo, que possui como característica a natureza mista, já que conecta interesses públicos ou sociais com interesse privado⁸. Para o desenvolvimento da presente pesquisa, serão considerados apenas os aspectos comerciais do direito marítimo, ou seja, apenas os contratos internacionais de

³ RIPERT, Georges. *Précis de droit Maritime*. Paris: Librairie Dalloz, 1939. p. 1-7.

⁴ RIPERT. *Précis de droit Maritime*. p. 1-7.

⁵ BRUNETTI, Antonio. *Derecho marítimo privado italiano*. Tradução R. Gay de Montellá. Vol. I. Barcelona: Bosch, 1950. p. 17.

⁶ BRUNETTI. *Derecho marítimo privado italiano*. p. 22.

⁷ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do Direito Marítimo*. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014. p. 14.

⁸ GUSMÃO, Paulo Dourado de. *Introdução ao estudo do direito*. Rio de Janeiro: Forense, 1986. p. 241.

comércio de mercadoria pela via marítima e as possíveis controvérsias oriundas destas relações.

É importante esclarecer que não existe nenhuma previsão conceitual unificada para definir o significado de contratos comerciais internacionais, eles são semelhantes a um contrato interno. A doutrina tem envidado esforços para elaborar um conceito uniforme em razão da sua extrema importância para o comércio exterior, pois o elemento que diferencia um contrato comercial internacional é a estraneidade que o conecta a mais de um sistema jurídico⁹. Irineu STENGER (1998, p. 28)¹⁰, pioneiro no estudo científico-doutrinário dos contratos internacionais, destaca que os contratos internacionais são o motor do comércio internacional e das relações comerciais em todos os seus matizes, definindo os contratos comerciais internacionais como:

[...] todas as manifestações bi ou plurilaterais da vontade livre das partes, objetivando relações patrimoniais ou de serviços, cujos elementos sejam vinculantes de dois ou mais sistemas jurídicos extraterritoriais, pela força do domicílio, nacionalidade, sede principal dos negócios, lugar do contrato, lugar da execução, ou qualquer circunstância que exprima um liame indicativo de Direito aplicável. (STENGER, 1998, p. 84)¹¹.

No que tange aos contratos comerciais internacionais envolvendo o direito marítimo, o que se observa é a existência de uma grande variedade de modalidades contratuais adotadas, sendo que a sua sistematização tem sido alvo de reiteradas iniciativas, porém ainda encontrando obstáculos em decorrência na multiplicidade de documentos, interesses e sujeitos, dificultando a sua harmonização ou unificação no quadro regulatório¹². Algumas convenções internacionais foram desenvolvidas para tentar regulamentar questões referente ao comércio marítimo, principalmente nos contratos de transporte de mercadoria através do conhecimento de embarque. As principais convenções são: as Regras de Haia¹³, Haia-Visby, Hamburgo e

⁹ CRETELLA NETO, José. *Contratos internacionais do comércio*. 2ª Ed. São Paulo: Letz Total Media Creative Projects, 2016. p. 87-88.

¹⁰ STENGRE, Irineu. *Contratos internacionais do comércio*. 3ª Ed. São Paulo: Ed. TTR, 1998. p. 28.

¹¹ STENGRE. *Contratos internacionais do comércio*. p. 84.

¹² MARTINS, Eliane M. Otaviano. *Curso de direito marítimo: Contratos e processos*. Vol. III. São Paulo: Manole, 2015. p. 492.

¹³ *Convention of 25 August 1924 for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Treaty Series 1953, 109) including the provision appearing in Section 1 of the accompanying Protocol of signature, as that Convention was amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (Treaty Series 1979, 26) and as furthermore amended by the Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 (Treaty Series 1985, 122).*

Rotterdam¹⁴. Essa última sequer possui o número de ratificações suficientes para entrar em vigor¹⁵. Em razão da inexistência de um código universalmente aplicável, o direito marítimo e o direito comercial internacional ainda sofrem fortes influências da *lex mercatoria*, ou seja, ainda possui como base o conjunto de princípios, instituições e regras com origens diversas, tais como usos, costumes, modelos jurídicos e princípios gerais de direito, inspiradas e direcionadas aos operadores do comércio internacional¹⁶.

A importância de compreender a influência da *lex mercatória* no direito marítimo, além de elucidar a sua formação normativa, se justifica para reforçar a tendência existente entre os operadores do direito marítimo em buscar soluções autônomas e adaptáveis às necessidades das partes. Essa autonomia e flexibilidade presente desde a formação do direito marítimo reforça uma das hipóteses estabelecidas na presente pesquisa, de que a mediação, por possuir naturalmente as mesmas qualidades, é particularmente adequada para disputas negociais e contratuais do setor marítimo, premissa que será mais profundamente analisada no capítulo seguinte.

Um exemplo claro e influente da *lex mercatória* no direito comercial marítimo são as Cláusulas *Paramount*, disposições contratuais elaboradas pela *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), em 1997, com o intuito de promover uniformidade e previsibilidade aos contratos, sendo incorporadas aos conhecimentos de embarque, guias de transporte e contratos de afretamento por viagem¹⁷. Seu principal objetivo é incorporar explicitamente um conjunto de regras internacionais ao contrato, assegurando que as obrigações e limitações de responsabilidade sejam claras e aceitas pelas partes, independentemente do foro ou da lei aplicável, refletindo a autonomia da vontade das partes em um contexto internacional complexo¹⁸. Atualmente a utilização da cláusula é amplamente difundida e possui o endosso de

¹⁴ UNCTAD. *The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, known as the Rotterdam Rules, adopted in December 2008*. Disponível em: < <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law/rotterdam-rules> > Acesso em: 10 março 2025.

¹⁵ Atualmente apenas 5 Estados ratificaram a convenção, sendo estabelecido a necessidade de 20 ratificações para a Convenção entrar em vigor. Informações extraídas < https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status > Acesso em: 10 março 2025.

¹⁶ BAPTISTA, Luiz Olavo. *Contratos internacionais*. São Paulo: Lex Editora. 2010. p. 63.

¹⁷ BIMCO. *Paramount Clause General 1997*. Disponível em: < https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/paramount_clause_general_1997/ >. Acesso em: 10 jun. 2023.

¹⁸ BAATZ, Yvonne (coord.). *Maritime Law*. 5ª ed. Oxon: Inform Law from Routledge, 2021. p. 130.

organizações influentes, como a BIMCO e do Grupo Internacional de Clubes de P&I, exatamente por promover padrões contratuais consistentes quanto ao regime de responsabilidade aplicável, como as Regras de Haia, Haia-Visby ou outras legislações locais¹⁹.

Outro exemplo claro e influente da *lex mercatória* no direito comercial internacional de mercadorias são os Incoterms (*International Commercial Terms* / Termos Internacionais de Comércio), elaborados em 1936 pela *International Chamber of Commerce* (ICC), sua última versão foi publicada em 2011²⁰. Os Incoterms surgiram a partir da interpretação e consolidação das diversas formas contratuais utilizadas no comércio internacional (por via marítimos ou outros modais) tendo como o principal objetivo estabelecer dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocos do exportador e do importador²¹.

Como os contratos comerciais internacionais se caracterizam pela informalidade, sendo firmados por e-mail ou outros meios de comunicação, a incorporação de cláusulas padrão como as previstas nas Cláusulas *Paramount*, Incoterms, ou outros instrumentos semelhantes²² possibilitam uma maior segurança jurídica ao constituírem uma segunda camada de cláusulas contratuais com efeitos igualitários para comprador e vendedor²³. Observe que as regras ali contidas se aplicam unicamente na relação entre vendedor e comprador, de modo que as suas disposições não afetam direta ou indiretamente a relação com o transportador, que são determinadas pelo contrato de transporte de mercadorias²⁴. A elaboração e consolidação destas cláusulas padrão demonstram com clareza a incorporação dos usos e costumes como elemento de formação normativa, já que são utilizados de forma reiterada “[...] com consentimento tácito de todas as pessoas que admitiram sua

¹⁹ BAATZ. *Maritime Law*. p. 130.

²⁰ INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. *Incoterms: Rules history*. Disponível em: < <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> > Acesso em: 24 set. 2024.

²¹ INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. *Incoterms: Rules history*. Acesso em: 24 set. 2024.

²² Vide GAFTA (The Grain and Feed Trade Association) e FOSFA (Association for international trading in oils, fats and oilseeds).

²³ LORENZO, Filippo. *International trade and shipping documents*. In: BAATZ, Yvonne. *Maritime law*. 2ª Ed. Londres: Sweet & Maxwell, 2011. p. 97.

²⁴ STENGRE. *Contratos internacionais do comércio*. p. 263.

força como norma a seguir na prática de tais atos”²⁵.

Por fim, o doutrinador Daniel DANJON²⁶ destaca que nem sempre o arrendamento puro e simples de um navio estará submetido às regras de lei marítima, pois existem exemplos em que há um fretamento para outros fins, como os casos em que os Estados fretam navios comerciais para envios de tropas, munição e material de guerra, a exemplo das expedições na Crimeia, Tokio, Madagascar e Marrocos. Segundo o autor, para que o fretamento implique na aplicação das regras do direito marítimo é imprescindível o transporte de mercadorias.

Superada a terminologia para definir os contratos comerciais internacionais e estabelecida a ausência de uma codificação uniforme para determinar as normas jurídicas aplicáveis, além da influência da *lex mercatori* na formação normativa do direito comercial marítimo, passa-se a destacar especificamente os principais contratos comerciais marítimos.

1.2. Os Contratos Comerciais do Direito Marítimo

O principal objetivo do proprietário do navio, após a concluída a sua construção, é torna-lo apto para ser explorado através dos diversos tipos de contratos de utilização, sendo necessário primeiramente equipá-lo e prepará-lo para o empreendimento ou, utilizando o termo técnico, armá-lo²⁷.

Em se tratando da pessoa responsável por explorar o navio, duas situações podem decorrer costumeiramente: o proprietário não possui o ofício necessário, entregando a exploração do navio ao armador ou; pode também decorrer a situação em que o próprio proprietário tenha esse encargo, a pessoa do armador-proprietário, que reúne duas figuras jurídicas distintas e que não se confundem para efeitos legais²⁸. Poderá, ainda, haver a hipótese em que o navio pertence a mais de um indivíduo, existindo a

²⁵ ARAUJO, Nadia. *A Cláusula de Hardship nos Contratos Internacionais e sua Regulamentação nos Princípios para os Contratos Internacionais do UNIDROIT*. In: POSENATO, Naiara. (Org.). *Contratos Internacionais: Tendências e Perspectivas*. 1ed. Ijuí: Unijuí, 2006. p. 317-341.

²⁶ DANJON, Daniel. *Tratado de derecho Marítimo*. Tradução Faustino Menendez-Pidal. 1ª Ed. Vol II. Madrid: Editora Reus S.A. 1932. p. 329.

²⁷ LACERDA, J.C Sampaio de. *Curso de Direito Privado da navegação: Direito Marítimo*. 3ª Ed, Vol I, Rio de Janeiro: Livraria Freita Bastos, 1984. p. 165.

²⁸ LACERDA. *Curso de Direito Privado da navegação: Direito Marítimo*. p. 165.

copropriedade de um bem comum *pro indiviso*, onde a escolha do armador responsável por explorar o navio decorre pelo voto da maioria, o qual pode ser inclusive terceiro estranho, denominado armador-gerente ou caixa²⁹. Nas situações em que o proprietário decide transferir ao terceiro armador o encargo de armar, equipar e explorar diretamente o navio, realiza-se entre as partes um contrato de locação de coisa móvel sujeito ao regime jurídico do direito comum³⁰.

Entretanto, a relação jurídica no direito comercial marítimo, com a exploração plena da embarcação, não se limita apenas entre proprietário e armador. Afinal, o armador, que pode ser ou não o proprietário, também visa ganhar o máximo de lucro com o navio. Após armado, o navio é disponibilizado a determinado preço a terceiros, através do contrato de fretamento que pode ser realizado por três formas: casco nu, por tempo ou por viagem³¹.

Os contratos de fretamento desempenham um papel fundamental na prática e na legislação marítima sendo o eixo de todo o direito marítimo comercial, mas sua natureza jurídica ainda encontra divergência na doutrina. Alguns autores o classificam como contrato de transporte, outros entendem se tratar de locação de coisa³². Uma terceira corrente opta por adotar uma posição intermediária - distinguindo o contrato de fretamento do contrato de transporte ou de locação, ao estabelecer que o conteúdo essencial do fretamento é a obrigação de navegar³³.

Além da classificação em razão da forma como ocorre a contratação, seja por tempo ou por viagem, o contrato de fretamento pode assumir, ainda, a modalidade total, quando o navio é utilizado para transportar mercadorias de um único afretador, situação muito utilizada para determinadas mercadorias que exigem navios próprios como carvão e petróleo, ou parcial quando há mais de um contrato de fretamento para o mesmo navio simultaneamente³⁴. Para efeitos do objeto da pesquisa, serão apenas explorados os contratos de fretamento por viagem e por tempo. Além de serem os

²⁹ LACERDA. *Curso de Direito Privado da navegação: Direito Marítimo*. p. 165.

³⁰ LACERDA. *Curso de Direito Privado da navegação: Direito Marítimo*. p. 130

³¹ BAATZ, Yvonne. *Charteparties* In: BAATZ, Yvonne. *Maritime law*. 2ª Ed. Londres: Sweet & Maxwell, 2011. p. 128.

³² DANJON. *Tratado de derecho Marítimo*. p. 325.

³³ SANTOS, Theophilo de Azeredo. *Direito da Navegação: Marítima e Aérea*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1968. p. 191.

³⁴ SANTOS. *Direito da Navegação: Marítima e Aérea*. p. 191.

mais usuais, na modalidade de contrato a casco nu, ocorre a transferência da posse, uso e controle do navio ao próprio transportador, inexistindo, portanto, uma relação comercial com possíveis controvérsias decorrentes do transporte da mercadoria, já que o transportador também é o dono da carga³⁵.

Com relação aos contratos por tempo e por viagem, importante destacar que em ambos os casos o navio permanece na posse do proprietário ou armador, que fica responsável por tripular, provisionar e assegurar a navegabilidade do navio, além de estabelecer algumas responsabilidades padrão, ainda que implicitamente, como a responsabilidade do armador em cumprir sua obrigação contratual com rapidez e de não se desviar da viagem contratual³⁶. Apesar de algumas similaridades entre os dois tipos de contratos, há muitas diferenças significativas entre os fretamentos de tempo e viagem, principalmente a maneira como o proprietário é pago, já que no fretamento de tempo o navio é colocado à disposição do afretador por um período de tempo, sendo o frete calculado por cada minuto disponibilizado, enquanto no fretamento de viagem, o contrato é firmado para realizar uma viagem específica³⁷.

Como dito acima, contrato de fretamento tem como principal objeto a obrigação de navegar. Existe outra forma de exploração comercial do navio que é o contrato de transporte de mercadorias evidenciado através do conhecimento de embarque (*bill of lading*), o qual também será apresentado no decorrer do trabalho³⁸. Pode ocorrer a hipótese em que um conhecimento de embarque é emitido pelo armador em favor de um afretador durante um contrato de fretamento, o que não desconfigura a relação de fretamento entre as partes transformando em uma mera relação contrato de transporte, sendo o conhecimento de embarque apenas um recibo das mercadorias³⁹. É fundamental reconhecer a relação entre as partes, uma vez que suas obrigações e responsabilidades são definidas pelo contrato firmado. Ademais, a partir da análise dos contratos será possível estabelecer, a natureza internacional das relações jurídicas firmadas entre as partes, caracterizada pela multiplicidade de ordenamentos

³⁵ COGHLIN, Terence; KIMBALL, John D.; BAKER, Andrew X.; BELKNAP JR, Thomas H.; KENNY, Julian; *Time Charters*. 7ª Ed. Nova Iorque: Informa Law, 2014. p. 29.

³⁶ BAATZ. *Maritime law*. p. 128.

³⁷ BAATZ. *Maritime law*. p. 128.

³⁸ GIBERTONI. *Teoria e prática do Direito Marítimo*. p. 241.

³⁹ THE PRESIDENT OF INDIA v. METCALFE SHIPPING COMPANY, LTD. (THE "DUNELMIA") [1969] 1 Lloyd's Rep. p. 32.

jurídicos envolvidos, exigindo métodos de solução de disputas que transcendam as barreiras da jurisdição estatal. Por isso, as particularidades de cada tipo de contrato, bem como as disputas comerciais decorrentes de sua eventual inexecução, serão examinadas em maior detalhe nos tópicos seguintes, formando uma base para melhor compreender quais os métodos de solução são usualmente aplicados às disputas e que serão analisados no capítulo segundo.

1.2.1. Contrato de fretamento por tempo (*Time charterparties*)

Nos contratos de fretamento por tempo o navio permanece em posse do armador (fretador). Este o coloca à disposição do afretador por um determinado período de tempo. Desta forma o armador transfere para o afretador apenas “*the right to exploit the earning capacity of the vessel*”⁴⁰. Neste tipo de contrato inexistente a transferência de serviços. A gestão náutica permanece com o armador, transferindo apenas o uso do navio ao afretador que assume a gestão comercial. Permanecem também com o armador os riscos da expedição marítima⁴¹. O armador se compromete a disponibilizar o navio ao afretador para fins de realização de viagens de lastro e carregadas, dentro de uma área especificada durante um período determinado⁴².

Trata-se de um contrato onde o armador assume a obrigação de prestar serviços ao afretador, através do uso do navio e dos próprios empregados do armador, que age de acordo com instruções quanto às cargas a serem carregadas e às viagens a serem realizadas nos moldes do contrato de fretamento firmado entre as partes⁴³. Ou seja, o armador (fretador) coloca o navio à disposição do afretador, o que implica dizer que o afretador pode fornecer instruções de viagem ao armador. O afretador indica a rota que a embarcação deve seguir e quais cargas deve transportar, desde que as instruções estejam dentro dos limites previstos no contrato. Mas o responsável por realizar as viagens continua sendo o armador⁴⁴. Em contrapartida, o afretador por tempo paga o frete pelo período em que o navio é colocado à sua disposição, além do valor relativo aos bunkers, tendo ao fim a obrigação de devolver o navio dentro do

⁴⁰ The Hill Harmony [2001] Lloyd's Rep. 147, p. 156.

⁴¹ SANTOS. *Direito da Navegação: Marítima e Aérea*. p. 134.

⁴² COGHLIN; KIMBALL; BAKER; BELKNAP JR; KENNY; *Time Charters*. p. 1.

⁴³ The Berge Tasta [1975] 1 Lloyd's Rep. p. 422-424.

⁴⁴ BAATZ. *Maritime law*. p. 160.

período contratual acordado, sob pena de violação contratual com a devida responsabilidade pelos danos gerados⁴⁵.

Sob o contrato de fretamento por tempo o afretador não adquire a posse do navio ou qualquer outro direito de propriedade⁴⁶. Não se confunde, portanto, com um contrato de arrendamento por tempo. Tampouco se confunde com um contrato de transporte. O armador não se obriga em realizar o transporte da carga, mas assume a responsabilidade pelo serviço de equipagem e pelo provimento de todo o aparato necessário para a expedição marítima⁴⁷. Por fim, é importante destacar que em razão do afretador não possuir o direito de propriedade do navio, na hipótese de danos ao navio causado por negligência de terceiros, o afretador não possui o interesse jurídico e, conseqüentemente a legitimidade para ingressar com ação judicial em face do terceiro, permanecendo a legitimidade somente do armador⁴⁸.

Este tipo de contrato gera constante atrito na relação entre armador e afretador. Dentre os problemas que mais originam disputas judiciais destacam-se os relacionados a quebra de contratos. Alguns exemplos são: falta de segurança quanto à navegabilidade do navio; entrega antecipada ou tardia da embarcação; e a ausência de pagamento do frete acordado⁴⁹.

1.2.2. Contrato de fretamento por viagem (*Voyage charterparties*)

Assim como nos contratos de fretamento por tempo, o fretamento por viagem também é um contrato de exploração do navio, permanecendo como obrigação do armador (fretador) a gestão náutica, que inclui a manutenção, tripulação e provisionamento do navio⁵⁰. Como já visto, fretamento por tempo visa exclusivamente a realização de viagens sem o comprometimento de transportar cargas. Mas os contratos por viagem se diferenciam pelo seu objetivo, que é o transporte de uma mercadoria em uma ou mais viagens. Ou seja, também é transferida ao armador a gestão comercial. Pois

⁴⁵ BAATZ. *Maritime law*. p. 160.

⁴⁶ The Scaptrade [1983] 2 Lloyd's Rep. p. 253, 256/257.

⁴⁷ SANTOS. *Direito da Navegação: Marítima e Aérea*. p. 135.

⁴⁸ The mineral transporter [1985] 2 Lloyd's Rep. p. 303.

⁴⁹ BAATZ. *Maritime law*. p. 160.

⁵⁰ BAATZ. *Maritime law*. p. 176.

enquanto o principal objeto do *time charter* é o navio, no *voyage charter* é o navio e a carga⁵¹. Sob um contrato de fretamento por viagem, um armador se compromete a transportar mercadorias especificadas em um navio nomeado em uma ou várias viagens, enquanto o afretador é obrigado a fornecer a carga acordada e pagar o frete, que geralmente é calculado com base na quantidade de mercadoria e outros fatores decorrentes da viagem⁵².

O contrato de fretamento por viagem é regulamentado através dos artigos 566 e seguintes do Código Comercial brasileiro⁵³, onde restam estabelecidos os requisitos necessários, formas de dissolução e outras determinações essenciais para o contrato. Comumente os contratos de fretamento por viagem utilizam cláusulas padrões⁵⁴, a exemplo do contrato GENCON 1994⁵⁵, recomendado e utilizado pela BIMCO, estruturados em duas partes: a primeira contendo campos para serem preenchidas as informações referentes ao proprietário do navio e os detalhes da viagem contratada; e a segunda com cláusulas detalhadas regulamentando a relação contratual.

Existem quatro estágios na execução dos contratos de fretamento por viagem, sendo eles: (i) a viagem preliminar ao local especificado como porto de embarque; (ii) o embarque, que abrange embarque e estocagem no navio; (iii) a viagem de transporte da mercadoria ao porto de destino e, por fim; (iv) o desembarque da carga no porto de destino⁵⁶. A responsabilidade dos estágios 1 e 3, ou seja, a responsabilidade pela execução do transporte da carga recai sobre o armador do navio. Enquanto a responsabilidade pelos estágios 2 e 4, de embarque e desembarque, a princípio é solidária entre as partes, embora normalmente a obrigação primária seja do afretador.

⁵¹ GIBERTONI. *Teoria e prática do Direito Marítimo*. p. 255.

⁵² Report by the UNCTAD secretariat - *CHARTER PARTIES - A comparative analysis*. p. 4 Geneva, 22 October 1990. Disponível em: < https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl55_en.pdf > Acesso em: 01 Maio 2025.

⁵³ Vide artigos 566 a 574 do Código Comercial Brasileiro.

⁵⁴ Além da GENCON podemos citar the Baltimore Berth Grain Charter Party (the Baltimore Form C), the Chamber of Shipping River Plate Charter Party (the Centrocon), and the Americanized Welsh Coal Charter (the Amwelsh), dentre outras. Informação extraída de Report by the UNCTAD secretariat - *CHARTER PARTIES A comparative analysis* pag. 4 Geneva, 22 October 1990. Disponível em: < https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl55_en.pdf > Acesso em: 01 out. 2024. p.10.

⁵⁵ A última versão foi publicada em 2022. Disponível em: < <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-1994> > Acesso em: 01 maio 2025.

⁵⁶ E. L. OLDENDORFF & CO. G.m.b.H. v. TRADAX EXPORT S.A. (THE "JOHANNA OLDENDORFF") [1973] 2 Lloyd's Rep. p. 285.

Portanto, é imprescindível que as partes estabeleçam de forma clara quem responde pela perda decorrente de atraso no desempenho do contrato⁵⁷. Isso porque os contratos de fretamentos de viagem são mais suscetíveis a incidentes (mau tempo, problemas no motor, marés adversas, greves ou indisponibilidade de atracadouros no porto de descarga designado, etc.) prevendo como regra geral que a parte responsável pelo desempenho do estágio específico deve suportar o risco de atraso accidental.

O problema surge em estabelecer com alguma precisão em que ponto um estágio começa e outro termina, sendo menos complexo quando tratarmos de carregamento e descarga, mas extremamente tortuoso quanto a definição do ponto em que os respectivos estágios da viagem são concluídos e o tempo de estadia começa a correr⁵⁸. Isto porque o frete calculado inclui o valor da viagem preliminar para o porto de embarque, o transporte da mercadoria até o porto de destino e um período limitado para a execução do serviço de embarque e descarregar nos portos respectivos, sendo conhecido como estadia (*laytime* ou *laydays*) o tempo permitido para a operação⁵⁹.

Se o afretador exceder a estadia estabelecida, ele estará violando o contrato de fretamento e será responsável pelo pagamento de danos para compensar o armador por essa violação, enquanto a liquidação dos danos é conhecida como sobrestadia (ou *demurrage*). Além de demandas decorrentes da cobrança de sobrestadia, outras podem surgir em razão da obrigação do fretador ao assumir a gestão náutica e comercial, gerando obrigações e responsabilidade relativas à carga, responsabilidade pela má estiva (*stowage*) e as obrigações relativas a todas as etapas da viagem⁶⁰. A sobrestadia é uma das principais causas de demandas marítimas e as suas peculiaridades serão mais profundamente abordadas no tópico 1.3.

1.2.3. Contrato de transporte de mercadoria evidenciado pelo conhecimento de embarque (*bill of lading*)

A terceira forma de exploração comercial do navio é através da formalização do

⁵⁷ GIRVIN, Stephen. *Carriage of goods by sea*. 2ª Ed. Londres: Law Quarterly Review, 2011. p. 536.

⁵⁸ GIRVIN. *Carriage of goods by sea*. p. 536.

⁵⁹ BAATZ. *Maritime law*. p. 176.

⁶⁰ MARTINS. *Curso de direito marítimo: Contratos e processos*. p. 422-424.

contrato de transporte, o qual regula exclusivamente o transporte de mercadoria por mar, não se confundindo com o contrato de fretamento que regula a operacionalização ou o uso do navio, sendo o transporte, nos casos de fretamento, segundo plano e não consequência obrigatória⁶¹.

Esta modalidade de contrato no direito marítimo é consubstanciada através do conhecimento de embarque, ou *bill of lading*⁶². Considerado o documento mais importante do comércio marítimo, representa todos os aspectos da carga, além de comprovar a sua propriedade, atestar o estado da mercadoria recebida a bordo do navio e consignar a quem o transportador deve entrega-la no lugar de destino⁶³. O contrato de transporte documentado através do conhecimento de embarque é o modelo mais remoto de formalização contratual no comércio marítimo, sendo inicialmente realizado através da cópia do livro do navio onde se atestavam as condições da carga recebida⁶⁴. Os conhecimentos de embarque permitiam, portanto, que o comerciante descrevesse as condições nas quais as mercadorias haviam sido embarcadas, sua quantidade ou peso e as condições físicas, sendo essa até hoje a função primária do conhecimento de embarque⁶⁵.

De acordo com Theophilo de Azeredo SANTOS, a etimologia do nome ‘conhecimento’ decorre em razão do documento reconhecer a existência das mercadorias a bordo e consequentemente a obrigação contraída para seu efetivo transporte⁶⁶. Já o professor Georges RIPERT⁶⁷, explica que em razão do seu caráter de título representativo, o ‘conhecimento’ confere a quem o tem a posse da mercadoria, mas a efetiva propriedade somente é transferida ao comprador com a chegada do navio ao porto de destino e a entrega da carga ao possuidor do ‘conhecimento’, permanecendo com o

⁶¹ MARTINS. *Curso de direito marítimo: Contratos e processos*. p. 141-144.

⁶² De acordo com o conceito extraído das Regras de Hamburgo, art. 1 (7), "*Bill of lading*" means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking".

⁶³ GIBERTONI. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. p. 279.

⁶⁴ GIRVIN, Stephen. *Bills of lading and straight bill of lading: principles and practice*. Journal of Business Law, vol. 1, 2006. p. 86.

⁶⁵ BUGDEN, Paul M.; LAMONT-BLACK, Simone. *Goods in transit and Freight forwarding*. 3ª Ed. Londres: Sweet e Maxwell, 2013. p. 115.

⁶⁶ SANTOS. *Direito da Navegação: Marítima e Aérea*. p. 204.

⁶⁷ RIPERT, Georges. *Traité élémentaire de droit commercial*. 2ª Ed. Paris: Generale de Droit et de Jurisprudence, 1952. p. 42.

vendedor os riscos do negócio até a conclusão do contrato de transporte.

Existem, ainda, algumas convenções internacionais que visam regular o regime jurídico do transporte de mercadorias marítimos sob o conhecimento de embarque, merecendo destaque as Regras de Haia, Regras de Haia-Visby e Hamburgo⁶⁸, além das Regras de Rotterdam, que apesar de terem sido desenvolvidas com a promessa inovadora de regulamentar o transporte multimodal, ainda não entrou em vigor em razão da ausência de ratificações necessárias. As convenções acima se aplicam exclusivamente aos contratos firmados sob a égide dos conhecimentos de embarque e possuem como objetivo primordial regulamentar a responsabilidade do transportador, estabelecendo o período de vigência das obrigações, limites e excludentes de responsabilidade, além de estabelecer as obrigações contratuais do proprietário da carga com relação a armazenagem, entrega no porto de embarque e retirada da mercadoria no porto de destino.

No Brasil, o conhecimento é um documento obrigatório⁶⁹ e possui natureza jurídica de escritura pública, sendo um título de crédito que pode ser transferível e negociável por via de endosso⁷⁰. Como o Brasil não é parte em nenhuma das convenções que regulamentam os contratos de transporte de mercadoria firmados através do conhecimento de embarque, as questões relativas a este tipo de contrato são normatizadas nos arts. 575 a 589 do Código Comercial (CCom), enquanto a responsabilidade pelos danos causados é regulamentada através do instituto da responsabilidade civil previsto no CC.

Atualmente as partes podem convencionar a transferência da propriedade da carga e, conseqüentemente, dos riscos do negócio através da inclusão de termos como os *Incoterms*, onde se estabelece de forma contratual o início e fim das obrigações do vendedor e comprador, a exemplo das cláusulas FOB (*Free on board*)⁷¹ e DAP (*Delivered At Place*)⁷². O estudo mais aprofundado de cada um dos termos, bem como a responsabilidade contratual das partes, não será trazido na presente pesquisa por

⁶⁸ O Brasil não é parte em nenhuma das convenções citadas.

⁶⁹ Art. 744 CC. Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identifiquem, obedecido o disposto em lei especial.

⁷⁰ Art. 587 CCom - O conhecimento feito em forma regular (artigo nº 575) tem força e é acionável como escritura pública. Sendo passado à ordem é transferível e negociável por via de endosso.

⁷¹ Riscos são transferidos ao comprador no momento em que a mercadoria é carregada no navio.

⁷² O vendedor permanece com os riscos até que a mercadoria seja entregue no local de destino.

não se demonstrarem imprescindíveis ou relevantes para a compreensão do objeto da pesquisa.

Algumas demandas específicas do direito comercial marítimo serão aprofundadas no tópico seguinte, enquanto outras não serão regidas pelo instituto da responsabilidade civil ordinário, destacando que as demandas provenientes dos contratos de transportes usualmente possuem como objeto danos gerados à carga, podendo a perda ser total ou parcial, além de atraso na entrega da mercadoria.

1.3. Disputas Comerciais Marítimas

Milhares de embarcações mercantes navegam diariamente pelos oceanos operadas por empresas incorporadas em diferentes jurisdições, sob contratos de fretamento e conhecimentos de embarque firmados por sujeitos de diferentes nacionalidades e ordenamentos jurídicos. Essas embarcações são construídas por centenas de instalações de construção naval e precisam cumprir uma infinidade de regulamentações internacionais, regionais e nacionais para atracar com segurança em uma rede mundial de portos comerciais⁷³. Inúmeros são as disputas decorrentes destas relações jurídicas, sendo comum que a operação do comércio de importação e exportação pela via marítima suscite importantes questões jurídicas e coloque frequentemente em jogo as regras do direito marítimo em matéria de transportes⁷⁴.

Assim, este tópico busca tratar algumas demandas específicas decorrentes dos contratos comerciais marítimo, com intuito de subsidiar um maior esclarecimento para uma futura análise quanto a sua possível viabilidade de serem submetidas à mediação comercial marítima. Importante destacar que não serão tratados neste tópico as demandas decorrentes de danos comuns a carga, as quais são objeto de regulação através da responsabilidade civil ou quebra contratual sob a égide do direito civil brasileiro, visto que não apresentam nenhuma peculiaridade que mereçam maiores destaques par compreensão do objeto central da pesquisa.

⁷³ LORENZO. *Maritime law*. p. 97.

⁷⁴ RIPERT. *Traité élémentaire de droit comercial*. p. 41.

1.3.1. Avarias

O primeiro assunto que merece destaque quanto se trata das demandas comerciais do direito marítimo se relaciona às avarias marítimas, as quais possuem sentido jurídico próprio pois, além de manifestar o dano ocorrido ao navio ou à carga em razão de um acidente marítimo, também exprime as despesas extraordinárias feitas para prevenir ou reparar esses danos⁷⁵. Segundo o conceito estabelecido no art. 761 do CCom, as avarias são definidas como “[...] todas as despesas extraordinárias feitas a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque”. Já o artigo 763 do CCom prevê a possibilidade de duas espécies de avarias, a primeira classificada como: grossas ou comuns, que são aquelas repartidas proporcionalmente entre o navio, seu frete e a carga; e a segunda classificada como avarias simples e são suportadas, ou só pelo navio, ou só pela coisa que sofreu o dano ou deu causa à despesa.

A avaria simples ou particular não encontra uma definição expressa na legislação brasileira, tendo seu conceito extraído da leitura conjunta dos arts. 762, 763 e 766 do CCom, compreendendo assim, ser a espécie de avaria que recai somente sobre a coisa que a sofre e só afeta ao dono da coisa avariada⁷⁶.

Regulamentada através das Regras de Yorque-Antuérpia, a avaria grossa ou comum é originária da vontade humana e são classificadas como um ato de sacrifício ou defesa extraordinária, realizado de forma intencional e razoável para salvaguardar a segurança comum, com o propósito de preservar do perigo os bens envolvidos em uma aventura marítima comum⁷⁷. Fundamentada no princípio da equidade, o pagamento da indenização da avaria grossa deve ser realizado por todos os interessados na expedição marítima, sob a justificativa de que aquele que se sacrifica pelo bem comum deve receber o justo ressarcimento pelo prejuízo suportado, ainda que o relacionamento entre as partes não seja regulamentado através de contrato⁷⁸.

⁷⁵ GIBERTONI. *Teoria e prática do direito marítimo*. p. 289.

⁷⁶ LACERDA. *Curso de Direito Privado da navegação: Direito Marítimo*. p. 228.

⁷⁷ YORK-ANTWERP RULES 2016. Rule A. Disponível em: < <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules-with-Rule-XVII-correction.pdf> > Acesso em: 04 abr. 2023.

⁷⁸ KRUIT, Jolien. *General average, legal basis and applicable law: the overrated significance of the york-antwerp rules*. Países Baixos: Paris Legal Publishers, 2017. p. 70.

Prevista em diversos ordenamentos jurídicos nacionais, a regulamentação das avarias grossas é feita através do art. 764 do CCom, onde o legislador forneceu uma relação de 21 hipóteses enquadradas no instituto, além abrir subjetivamente para:

[...] quaisquer danos causados deliberadamente em caso de perigo ou desastre imprevisto, e sofridos como consequência imediata destes eventos, bem como as despesas feitas em iguais circunstâncias, depois de deliberações motivadas (artigo nº. 509), em bem e salvamento comum do navio e mercadorias, desde a sua carga e partida até o seu retorno e descarga.⁷⁹

Uma das hipóteses mais comum de avaria grossa é o alijamento, ou seja, o lançamento voluntário na água da coisa a bordo, inclusive carga, desde que este ato seja realizado de forma intencional e razoável para salvaguardar o interesse da maioria, ressaltando que nem todo alijamento é classificado como avaria grossa⁸⁰. Desta forma, o que se observa é que as avarias grossas ensejam um maior percentual de demandas judiciais, visto que as avarias simples somente são objeto de ação de regresso, onde o proprietário da carga ou navio possui direito de exigir do causador do dano a compensação pelos prejuízos suportados.

1.3.2. Sobrestadia (Demurrage)

Conforme já explicado brevemente no tópico 1.2.3 que trata dos contratos de fretamento por viagem, o termo sobrestadia ou *demurrage* é utilizado para designar a quantia devida pelo afretador ao armador referente ao atraso do navio que ultrapassa o tempo de estadia (*laytime* ou *laydays*) estabelecido no contrato, por fato não imputável ao armador⁸¹.

Para estabelecer se o navio se encontra em sobrestadia, primeiro é necessário determinar o início do *laytime*, o qual usualmente demanda duas condições: a primeira, que o navio seja considerado um navio atracado (*arrived ship*) no destino especificado no contrato e a segunda condição é a entrega de um aviso de prontidão

⁷⁹ Art. 764 do Código Comercial Brasileiro.

⁸⁰ GIBERTONI. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. p. 331.

⁸¹ Conceito extraído do *Voyage Charter Party Laytime Interpretation Rules* de 1993, "Demurrage shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of delay to the vessel beyond the laytime, for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be subject to laytime exceptions." Disponível em: < <https://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUR5401/h06/undervisningsmateriale/voylayrules93.pdf> >. Acesso em: 01 out. 2024.

(*notice of readiness*) válido⁸². Uma vez que os requisitos foram cumpridos, começa-se a contar o *laytime*, ou seja, o prazo estabelecido no contrato para realizar a operação de carga e descarga, entrando em sobrestadia o navio que supera o tempo concedido no contrato. Em suma, “[...] a sobrestadia consiste no excesso de dias utilizados nas operações de carregamento e descarga em relação aos dias concedidos para estadia”⁸³. Consagra-se o princípio que determina: uma vez em sobrestadia, sempre em sobrestadia (*once on demurrage, always on demurrage*) e a liquidação dos danos é calculada na base do dia ou *pro rata*⁸⁴.

A natureza jurídica da sobrestadia é controversa, encontrando divergência quanto a sua classificação na doutrina e jurisprudência, pois enquanto alguns doutrinadores defendem a sua natureza indenizatória por danos materiais em sede de responsabilidade civil contratual, outros entendem se tratar de multa, enquanto uma terceira e recente vertente sustenta o caráter de cláusula penal de sanção econômica contra a parte infrigente da obrigação⁸⁵. Importante destacar o posicionamento do jurista Werner RIZK⁸⁶ que explica a complexidade da estadia nos litígios marítimos, ao consignar que:

"O *laytime* constitui atualmente causa de incontáveis litígios entre fretadores e afretadores por *detention* ou *demurrage*. Apenas para se ter uma ideia da relevância do tema e de sua recorrência, a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, em relatório de 1974, já mencionava que '*laytime* e *demurrage* constituem um campo complicado, tanto sob o aspecto técnico quanto pelo legal. As normas atinentes a tais questões divergem em vários aspectos em cada sistema legal. Além do mais, existe uma considerável variedade nos termos que regulam *laytime* e *demurrage* nos diversos contratos-tipo; isto, entretanto, em determinada dimensão, é inevitável, tendo em vista que diferentes transações e commodities como também as circunstâncias particulares da viagem, poderão demandar disposições específicas quanto a diversos aspectos envolvidos. Como consequência desta complexidade, *laytime* e *demurrage* dão ensejo a muitas dificuldades e a frequentes litígios" (RIZK apud SILVA FILHO, 2013, p. 203).

⁸² GIRVIN. *Carriage of goods by sea*. p. 559

⁸³ GIBERTONI. *Teoria e prática do Direito Marítimo*. p. 267-268.

⁸⁴ MARTINS. *Curso de direito marítimo: Contratos e processos*. p. 417-418.

⁸⁵ MARTINS. *Curso de direito marítimo: Contratos e processos*. p. 418.

⁸⁶ RIZK, Werner Braun. *O aviso de prontidão (notice of Readness) inválido e suas consequências*. In: SILVA FILHO, et al. *Direito Marítimo e portuário. Novas questões*. São Paulo, Quartier Latin, 2013. p. 203

A complexidade das relações contratuais, caracterizadas pela sua internacionalidade, busca de soluções rápidas e colaborativas, evidencia a inadequação de métodos tradicionais como a judicialização e, em menor grau, a arbitragem, que podem ser custosos e morosos. Desta forma, busca-se identificar a possibilidade de aplicação da mediação como meio de promover soluções que sejam céleres, econômicos e capazes de preservar as relações comerciais. Assim, o segundo capítulo explora o conceito moderno de acesso à justiça e analisa as formas de resolução de conflitos, com destaque para a mediação, como alternativa viável para atender às demandas do setor marítimo.

2. O ACESSO À JUSTIÇA E AS FORMAS DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS NO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO

Atualmente, houve uma reformulação do conceito de acesso à justiça, superando-se a ideia relacionada ao mero direito de acessar o judiciário. Enquanto isso, a nova formação e forma de interação social global evidenciou a necessidade de expansão do atual conceito às relações transacionais, assegurando o pleno acesso à justiça em conflitos conectados por mais de um ordenamento jurídico.

Assim, o presente capítulo visa apresentar o atual conceito de acesso à justiça, o qual perpassa pela necessidade de realizar o diagnóstico do conflito para identificar o tratamento adequado, destacando, por fim, as formas de solução de controvérsias utilizadas na resolução de disputas comerciais marítimas.

2.1 As dimensões de acesso à justiça no contexto internacional

No decorrer dos séculos, o aumento da complexidade das relações sociais originou o monopólio da aplicação do direito centralizada na figura do Estado, momento no qual nasce o conceito de jurisdição. Assim, se autorizou a atuação estatal como um terceiro substituto das partes, com o intuito de neutralizar o conflito através da aplicação forçada do direito positivo⁸⁷. Desta forma, durante um longo período de tempo o conceito de acesso à justiça estava atrelado ao direito formal do indivíduo agravado

⁸⁷ MORAIS, Jose Luis Bolzan; SPENGLER, Fabiana Marion. *Mediação e arbitragem: Alternativas à jurisdição*. 2ª Ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 58.

de propor ou contestar uma ação, consubstanciado principalmente na filosofia essencialmente individualista dos direitos vigorantes nos estados liberais burgueses do século XVIII para a solução de litígios⁸⁸.

Entretanto, no decorrer das últimas décadas houve uma reformulação do conceito e, segundo os professores Mauro CAPPELLETTI e Bryant GARTH, atualmente a expressão *acesso à justiça* está amplamente conectada ao binômio possibilidade-viabilidade de acessar o sistema jurídico em igualdade de condições, sendo considerada uma prerrogativa democraticamente conquistada pelos cidadãos como “o mais básico dos Direitos Humanos”⁸⁹. O conceito atual de acesso à justiça surge desvinculado do seu âmago de dedução em juízo, onde se busca apenas a obtenção da conclusão, através da premissa de que o resultado final almejado em qualquer querela deve ser na sua essência a pacificação social⁹⁰.

No processo civil moderno a garantia constitucional da ação configura como verdadeira cobertura geral do sistema de direitos, mas a amplitude dessa garantia não é total e absoluta existindo limitações legítimas, ditadas pela Constituição Federal e pelas leis e, concorrentemente, limitações que não são legítimas, as quais impedem que o sistema do Processo Civil cumpra adequadamente a sua função pacificadora social⁹¹. Da atuação conjugada de ilegítimos fatores limitativos, advindos das imperfeições da própria lei processual e residentes na realidade política, sócio-econômica e cultural da sociedade, decorre a exclusão de muitas pretensões, que não recebem tratamento e solução em via jurisdicional⁹². Dentre os problemas tradicionais para a efetividade do processo, refletindo na impossibilidade de a sociedade empregar técnicas pacificadoras, destacam-se as limitações fáticas referentes ao custo do processo e limitações jurídicas que configuram o estreitamento das vias de acesso à justiça⁹³.

Assim, superado o entendimento de que o acesso à justiça é satisfeito com o mero ingresso em juízo, atualmente, para a obtenção de justiça substancial, é necessária a

⁸⁸ CAPPELLETTI, Mauro; GARTH, Bryant. *Acesso à Justiça*. Porto Alegre: Safe, 1988. p. 9.

⁸⁹ CAPPELLETTI; GARTH. *Acesso à Justiça*. p. 10.

⁹⁰ CAPPELLETTI; GARTH. *Acesso à Justiça*, p. 10-11.

⁹¹ DINAMARCO, Cândido Rangel. *Instituições de direito processual civil*. Volume 1. 4ª Ed; São Paulo: Malheiros Editores, 2020. p. 112.

⁹² DINAMARCO. *Instituições de direito processual civil*. v 1. p. 113.

⁹³ MORAIS; SPENGLER. *Mediação e arbitragem: Alternativas à jurisdição*. p. 32-33.

satisfação do trinômio listado como: (i) dificuldades inerentes à qualidade dos serviços jurisdicionais; (ii) à tempestividade da tutela ministrada mediante o processo e; (iii) à sua efetividade⁹⁴. Para se adequar a este novo conceito, o acesso à justiça, antes efetivado exclusivamente pelo poder estatal através de normas processuais internas, sofreu modificações principalmente sob a influência da globalização, momento no qual os litígios passaram a transcender os limites nacionais ao se caracterizarem a partir de distintos elementos fáticos e/ou jurídicos⁹⁵.

Conforme tratado no primeiro capítulo, as relações comerciais do direito marítimo envolvem contratos internacionais complexos, dos quais se originam disputas que envolvem mais de um ordenamento jurídico e, por muitas vezes, a realizações de atos que extrapolam os limites de jurisdição de um Estado.

Todavia, a própria forma de organização da sociedade internacional constitui uma barreira quase natural ao acesso à justiça, na medida em que a liberdade aos Estados para fixar os limites de sua própria jurisdição, cujas limitações não podiam ser presumidas, criou uma “plena separação recíproca” de soberanias, colocando em constante suspense o acesso transnacional à justiça⁹⁶.

Quando se traça um paralelo dos fatores limitativos do acesso à justiça com o Direito Internacional, enfrentam-se situações ainda mais complexas. As demandas decorrentes de relações comerciais, além de abrangerem uma gama de atores e ordenamentos jurídicos, não possui um órgão legislativo para regular a sociedade internacional como um todo, nem um Poder Judiciário capaz de exercer coerção, nem, tampouco, um órgão executivo encarregado da administração e dotado de poder de polícia⁹⁷. Jose CRETILLA NETO⁹⁸ cita que, desde o século 19, o filósofo inglês John Austin postulou que o direito internacional não se enquadra no modelo jurídico pautando na noção de um soberano proferindo comando, amparado por uma punição ou sanção, tornando ainda mais complexa a regulamentação processual que

⁹⁴ DINAMARCO. *Instituições de direito processual civil*. v 1. p. 114.

⁹⁵ MUÑOZ, Javier L. Ochoa e MARTÍNEZ, Claudia Madrid. *Problemas de acceso trasnacional a la justicia en el derecho internacional privado. Perspectiva Latinoamericana*. p. 284.

⁹⁶ MUÑOZ, MARTÍNEZ. *Problemas de acceso trasnacional a la justicia en el derecho internacional privado. Perspectiva Latinoamericana*. p 284.

⁹⁷ CRETILLA NETO, Jose. *Filosofia do direito internacional*. Letz Total Media Creative Projects. São Paulo: 2017. p. 164-165.

⁹⁸ CRETILLA NETO. *Filosofia do direito internacional*. p. 167.

assegura o acesso à justiça no âmbito internacional. A denegação da justiça, então, nas relações envolvendo direito internacional é ainda mais ampla visto que quando atrelada a busca da efetividade perfeita, expressada pela completa “igualdade de armas” constitui verdadeira utopia já que a diferença entre as partes e os empecilhos para o acesso pleno à justiça não podem ser totalmente erradicados⁹⁹.

Além dos principais obstáculos ao acesso à justiça tradicionalmente relacionados à custa judiciais e possibilidade das partes, se observa ainda que no acesso à justiça transnacional diversos fatores constituem barreiras ao acesso à justiça internacional, sobressaindo-se a pobreza como principal obstáculo¹⁰⁰. Maria Mercedes ALBORNOZ¹⁰¹ explica que a questão envolvendo o acesso à justiça transnacional é ainda mais complexa pois além de envolver barreiras atreladas à custo, distância, possivelmente um idioma distinto e falta de familiaridade com o foro e sistema jurídico, ainda existe a incerteza relacionada ao reconhecimento e execução da sentença por outro Estado. Os problemas para alcançar este objetivo abrangem todos os setores do processo civil internacional, desde o relativo ao exercício da jurisdição, passando pelas diferentes facetas e matérias da cooperação jurídica internacional, até o reconhecimento e execução de sentenças, incluindo o tratamento do estrangeiro litigante, entre outros¹⁰².

A interpretação de *denegatio justitiae* internacional pode existir principalmente em vertentes como: a denegação por ato dos governantes; denegação por autoridades não judiciais; falha de execução de sentença arbitral; denegação por ato de autoridade judiciais; denegação em razão da má conduta da administração da justiça e impossibilidade de execução de um julgamento; e, por fim, denegação por falha de tratamento igualitário entre estrangeiros¹⁰³. Instrumentos internacionais foram elaborados para assegurar a equidade entre as partes, sendo previsto inicialmente na Declaração Universal dos Direitos Humanos - DUDH de 1948¹⁰⁴, momento no qual os

⁹⁹ CAPPELLETTI; GARTH. *Acesso à justiça*. p. 15.

¹⁰⁰ ALBORNOZ, Maria Mercedes. *Acesso a la justicia em las relaciones privadas Internacionales: Intereses em juego*. Rev. secr. Trib. perm. revis. Año 5, No 9; Marzo 2017. p. 171/172.

¹⁰¹ ALBORNOZ. *Acesso a la justicia em las relaciones privadas Internacionales: Intereses em juego*. p. 172.

¹⁰² MUÑOZ. MARTÍNEZ. *Problemas de acceso trasnacional a la justicia en el derecho internacional privado*. Perspectiva Latinoamericana. p. 304.

¹⁰³ TRINDADE, Antonio Augusto Cançado. *Princípios do Direito Internacional contemporâneo*. 2ª Ed. Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG). Brasília: 2017. p. 303/306.

¹⁰⁴ Declaração Universal dos Direitos Humanos. Adotada e proclamada pela Assembleia Geral das

direitos civis e políticos foram conjugados em consonância com os direitos sociais, econômicos e culturais.

Posteriormente, o direito de acesso à justiça evoluiu e se expandiu por meio dos mais importantes tratados internacionais, como a Convenção de Haia sobre Acesso à Justiça (1980), ratificada pelo Brasil através do decreto nº 8.343, de 13 de novembro de 2014, e a Convenção sobre Reconhecimento e Execução de Sentenças Estrangeiras em Matéria Civil ou Comercial (2019). No âmbito regional, destacam-se a Convenção Americana de Direitos Humanos (ou Pacto de San José da Costa Rica), de 1969¹⁰⁵, ratificada pelo Brasil por meio do Decreto no 678 em 1992, e o Código modelo de processo civil para Ibero América (1988) os quais igualmente prescrevem o direito à prestação jurisdicional sem dilações indevidas.

Dentre os instrumentos de harmonização indireta, destacam-se os Princípios ASADIP (Associação Americana de Direito Internacional Privado) sobre o Acesso Transnacional à Justiça (TRANSJUS)¹⁰⁶ e Princípios e regras do direito civil transnacional ALI/UNIDROIT. O principal objetivo dos princípios é contribuir para garantir o acesso à justiça no âmbito do contencioso privado transnacional, sem discriminação em razão da nacionalidade ou residência.¹⁰⁷

Segundo Javier L. OCHOA-MUÑOZ¹⁰⁸, em seu livro sobre os princípios globais do direito processual civil internacional, os princípios TRANJUS

(...) pretenden constituirse en parte y vector de la gobernanza global. Se trata de contribuir a garantizar los derechos fundamentales, en especial, el derecho de acceso a justicia, desde una visión de la gobernanza global. (MUÑOZ, 2024, P.21)

Nações Unidas (resolução 217 A III) em 10 de dezembro 1948.

¹⁰⁵ CONVENÇÃO AMERICANA SOBRE DIREITOS HUMANOS. Assinada na Conferência Especializada Interamericana sobre Direitos Humanos, San José, Costa Rica, em 22 de novembro de 1969.

¹⁰⁶ Los Principios ASADIP sobre el Acceso Transnacional a la Justicia (TRANSJUS), aprobados en la Asamblea General de la Asociación Americana de Derecho Internacional Privado, em 12 de noviembre de 2016, en las X Jornadas ASADIP.

¹⁰⁷ MUÑOZ, Javier L. Ochoa. *Principios globales del derecho procesal civil internacional: Comentarios a los Principios Asadip sobre el acceso transnacional a la justicia (Transjus)*. Fundación de Cultura Universitaria. 1ª Ed. 2024 P. 21

¹⁰⁸ MUÑOZ. *Principios globales del derecho procesal civil internacional: Comentarios a los Principios Asadip sobre el acceso transnacional a la justicia (Transjus)*. P. 21

Valesca MOSCHEN e Barbara BARBOSA¹⁰⁹ destacam a inclusão de tais alicerces inovadores do processo civil internacional no Brasil, por meio da promulgação do CPC/15, demonstrando a convergência legislativa com os princípios ALI/UNIDROIT e TRANJUS¹¹⁰.

Entretanto, a efetivação desses instrumentos, ainda esbarra em questões relativas à soberania, primeiramente atrelada à necessidade de adesão por parte dos Estados e incorporação em seu ordenamento e, segundo, atrelado ao fato de que a incorporação de tratados internacionais, não corresponde estatisticamente a um aumento do cumprimento e respeito dos direitos incluídos em tais acordos¹¹¹. A viabilidade da efetivação dos direitos fundamentais no âmbito internacional e na ordem constitucional interna impõe a necessidade de reexaminar e reformular algumas das noções fundamentais que sustentam a jurisdição¹¹².

Dentre essas noções, destaca-se a concepção de soberania, frequentemente identificada como um dos principais desafios do processo civil internacional, que deve ser revisitada, especialmente no que tange à extensão do poder dela decorrente¹¹³. Para Valesca MOSCHEN, Yandria CARNEIRO e Lívia BERNARDES¹¹⁴, a relativização deste poder de soberania, atrelada a imposição aos Estados de certos valores fundamentais compartilhados pela comunidade internacional, através de parâmetros globais de ação estatal, em prol da promoção e da proteção dos direitos

¹⁰⁹ MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. BARBOSA, Luiza Nogueira. *O processo civil internacional no CPC/2015 e os Princípios ALI/UNIDROIT do processo civil transnacional: Uma análise de consonância da harmonização processual*. Revista Eletrônica de Direito Processual – REDP. Rio de Janeiro. Ano 12. Volume 19. Número 2. Maio a Agosto de 2018. p. 204.

¹¹⁰ As autoras ressaltam que algumas das previsões contidas nos PTCP, porém, não são observadas no Código de Processo Civil, seja porque há previsão em contrário na legislação nacional, seja porque ainda não foram alvo de regulamentação, quais sejam: do idioma dos documentos de citação do réu; da representação do réu por advogado estrangeiro; da impossibilidade de exigência de caução para parte não nacional ou não residente no país; da possibilidade de entrevista voluntária prévia à testemunhas. Em: MOSCHEN. BARBOSA. *O processo civil internacional no CPC/2015 e os Princípios ALI/UNIDROIT do processo civil transnacional: Uma análise de consonância da harmonização processual*. p. 217.

¹¹¹ HATHAWAY, Oona A. *Do human rights treaties make a difference?* Yale Law Journal, v. 111, 2002. p. 1981.

¹¹² MILLS, Alex. *Rethinking jurisdiction in international law*. The British Yearbook of International Law. Oxford University Press. 2014. Vol. 84. p. 188-189.

¹¹³ MILLS. *Rethinking jurisdiction in international law*. p. 235.

¹¹⁴ MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. CARNEIRO, Yandria Gaudio. BERNARDES, Lívia Heringer Pervidor. *As ondas de acesso à justiça de Mauro Cappelletti e o acesso transnacional à justiça*. Revista Vox, n. 12, p. 37-57, jul.-dez. 2020. p. 50.

humanos, constituiria a quarta onda de acesso à justiça. A incorporação destes valores fundamentais se fundamenta no fato de que

A primazia da dignidade da pessoa humana impõe-se como núcleo básico e informador da prática jurídica de conexão mundial, devendo ser adotada como parâmetro de valoração orientador da interpretação e compreensão do sistema de valores fundamentais, em âmbito processual transnacional¹¹⁵.

Ou seja, a exagerada valorização da tutela jurisdicional estatal, atrelada ao princípio da soberania, constitui verdadeiro entrave para o acesso à justiça internacional, constituindo um desvio a ser evitado através da valorização de outros meios juridicamente legítimos integrada por atividades de autocomposição ou heterocomposição¹¹⁶.

De acordo com o professor Humberto Dalla Bernardina de PINHO, o direito processual tradicional deve se reciclar, adaptando-se as novas necessidades sociais, principalmente através da ideia da constitucionalização do processo civil onde há revisão do conceito tradicional de jurisdição em prol da maior atuação dos particulares através de outros métodos de resolução de conflitos¹¹⁷. Atualmente, o Estado deixou de ser o protagonista absoluto da política doméstica ou da política internacional, a partir do momento que diferentes atores, corporações e organizações internacionais passaram a disputar seu antigo lugar de privilégio¹¹⁸.

Segundo Francisco Wildo Lacerda DANTAS¹¹⁹, a remoção dos obstáculos existentes para a efetivação do direito tutelado pode ser realizada por intermédio de outros meios denominados equivalente jurisdicionais, sendo definidos como:

“[...] os meios previstos em lei para, sem malferimento ao monopólio da jurisdição atribuído ao Poder Judiciário, remover as situações-obstáculos postas à realização do direito, seja por fato do homem, seja pela lei. Decorrem do fato de que muito embora tenha havido um extraordinário fortalecimento do Estado, ao qual se incumbiu a essencial função pacificadora de retirar os obstáculos à realização do direito, reconhece-se a necessidade da existência de meios alternativos da retirada deles, tendo em vista que o Estado moderno jamais terá condições de fazê-lo sozinho. (DANTAS, 2007. p. 54-55)”

¹¹⁵ MOSCHEN. CANEIRO. BERNARDES. *As ondas de acesso à justiça de Mauro Cappelletti e o acesso transacional à justiça*. p. 50.

¹¹⁶ DINAMARCO. *Instituições de direito processual civil*. v. 1. p. 118-119.

¹¹⁷ PINHO, Humberto Dalla Bernardina de. *Teoria Geral do Processo Civil Contemporâneo*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009. p. 16-20.

¹¹⁸ MILLS. *Rethinking jurisdiction in international law*. p. 235.

¹¹⁹ DANTAS, Francisco Wildo Lacerda. *Teoria Geral do Processo*. 2ª Ed. Editora Método. São Paulo: 2007. p. 54-55.

As vantagens na aplicação dos métodos adequados consistem em evitar fatores que dificultem a tutela jurisdicional, como custo financeiro, excessiva duração dos trâmites processuais -os quais por sua vez podem inutilizar a efetivação do resultado final, formalismo processual, especialização sobre o tema, menor apego a rigidez e ausência de publicidade, preservando a privacidade em litígios empresariais¹²⁰. Para Petronio CALMON¹²¹, os métodos adequados não visam substituir ou excluir o sistema judicial, mas ao contrário, trata-se de uma forma de equilibrar a crise do judiciário, funcionando interativamente ao lado da jurisdição estatal que ficaria mais livre para ser acionado quando for a via adequada em razão da natureza do conflito. O autor prossegue afirmando que o bom funcionamento judicial é essencial para o sucesso da aplicação dos meios adequados de solução de disputas (MASC), sendo imprescindível a reforma das leis processuais.

Logo, conclui-se que é necessário o equilíbrio entre as várias técnicas de solução de conflito para que se alcance efetivamente o conceito de acesso à justiça já previsto pelos juristas, pois somente a coexistência das técnicas, sejam heterocompositivas ou autocompositivas, pode assegurar a efetividade da tutela igualitária, com qualidade, tempestiva e efetiva.

2.1. O Tratamento Adequado Do Conflito

Antes de aprofundar sobre as técnicas de solução de conflito utilizadas no direito marítimo, sejam elas heterocompositivas ou autocompositivas, é importante destacar que é de fundamental importância que as partes compreendam qual a melhor técnica aplicar a cada caso concreto, ou seja, qual o tratamento adequado a cada tipo de conflito. Isto porque, por exemplo, nem sempre a sentença é capaz de solucionar a disputa e alcançar seu escopo jurisdicional de promover a pacificação social, pelo simples fato de que ao resolver a disputa não se resolve o conflito subjacente em razão da complexidade que foram reduzidas no decorrer do processo, de forma que os conflitos periféricos não sejam resolvidos¹²².

¹²⁰ DINAMARCO. *Instituições de direito processual civil*. v. 1. p. 124.

¹²¹ CALMON, Petronio. *Fundamentos da mediação e da conciliação*. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2008. p. 49.

¹²² SILVA, Paula Paraguassu. *O tratamento adequado do conflito empresarial e o papel do advogado*.

[...] o resultado de justiça almejado pelas partes depende do assentamento da decisão final do Judiciário em elementos de convicção que sejam os mais próximos da realidade histórica conflituosa que foi levada ao Estado-juiz, o que nem sempre é possível se alcançar, já que, como dito acima, o recorte inicial do conflito e a posterior redução de complexidades provocada pelo processo judicial especialmente em matéria probatória, aliados ao tempo do processo, acabam afastando o pronunciamento judicial do que efetivamente se observa no mundo dos fatos e de sua dinâmica (SILVA, 2022, p. 75)¹²³.

Para os professores Rodrigo MAZZEI e Barbara Ruis CHAGAS, a ausência de políticas públicas que incentivem o tratamento adequado do conflito, baseado na estruturação do processo jurisdicional numa lógica combativa é um elemento que contribui, inclusive, para ampliar a litigiosidade no ordenamento brasileiro, já que muitas vezes o conflito periférico acaba retornando ao judiciário em forma de outra demanda¹²⁴.

Considerando a premissa de que o conflito sempre vai existir, sendo um elemento estrutural da sociedade, não cabe ao direito almejar o fim dos conflitos, mas sim o objetivo de extrair o que lhe há de positivo, como combustível para força motriz da modificação social, devendo o operador do direito deixar de buscar a resolução do conflito, no sentido de extingui-lo, para buscar o seu tratamento adequado e as vantagens dele obtidas¹²⁵. Em suma, na atual percepção, não se busca resolver ou solucionar o conflito, mas sim tratá-lo no intuito de reconhecer que o conflito configura elemento essencial de uma sociedade democrática, sendo inerente à convivência humana e, portanto, deve ser conduzido da forma mais assertiva para cada caso concreto¹²⁶. Neste contexto, é fundamental identificar qual o método adequado para cada tipo de controvérsia considerando a sua natureza, sendo necessário que o

2022 204f. Dissertação (Mestrado em Direito Processual) – Programa de Pós-Graduação em Direito Processual, Universidade Federal do Espírito Santo, 2022. p. 74-75.

¹²³ SILVA. *O tratamento adequado do conflito empresarial e o papel do advogado*. p. 75.

¹²⁴ MAZZEI, Rodrigo. CHAGAS, Bárbara Seccato Ruis. *Métodos ou tratamentos adequados de conflitos?* Revista Jurídica da Escola Superior de Advocacia da OAB-PR EDIÇÃO ESPECIAL - Ano 3 - Número 1 - Maio de 2018. Disponível em: < https://revistajuridica.esa.oabpr.org.br/wp-content/uploads/2018/05/revista_esa_6_13.pdf >. Acesso em: 03 mar. 2025.

¹²⁵ MAZZEI. CHAGAS. *Métodos ou tratamentos adequados de conflitos?* Acesso em: 03 mar. 2025.

¹²⁶ CABRAL, Trícia Navarro Xavier. *Teoria da justiça multiportas*. Revista de Processo | vol. 343/2023 | Set / 2023 | DTR\2023\9332. p. 453 – 471.

interessado em solucionar o conflito escolha a porta¹²⁷ mais adequada a depender do problema apresentado¹²⁸.

A palavra adequação trazida neste tópico pode ser compreendida como a eleição do método mais eficiente e apropriado de composição, sendo conceituada, segundo Barbara Ruis CHAGAS¹²⁹ como aquela que transmite “(...) o entendimento de que o tratamento deve ser proposto conforme o conflito, suas nuances e peculiaridades, e, nessa linha, os diversos métodos não são inferiores ou superiores, mas sim menos, ou mais adaptados a levar as partes à pacificação”. O sistema de justiça multiportas, segundo a analogia da professor Tricia NAVARRO¹³⁰ se assimilaria a uma espécie de:

[...] *marketplace* (modelo de negócio também conhecido como shopping virtual) em que, no mesmo sistema jurídico, são disponibilizados à sociedade diferentes e efetivos métodos e ambientes, com possibilidades interrelacionais, gerando formas apropriadas para os variados tipos de necessidades, proporcionando comodidade, economicidade, rapidez, eficiência e satisfação dos consumidores da justiça.

Em suma, o objetivo do sistema multiportas é disponibilizar métodos variados de resolução de conflitos, os quais não visam excluir a figura do Poder Judiciário para o julgamento das demandas, mas sim possibilitar alternativas eficazes para a solução de controvérsias considerando às particularidades do caso concreto¹³¹.

Como consequência do reconhecimento do sistema de Justiça Multiportas, a sociedade e principalmente os profissionais do Direito precisam reconhecer que o *conflito virou o centro das atenções, e não o processo*, tornando o tratamento do conflito mais humanizado, permitindo maior grau de satisfação e pacificação¹³². O

¹²⁷ O sistema multiportas (*Multidoor Courthouse*, ou "Fórum de Múltiplas Portas") surgiu no final da década de 1970, nos Estados Unidos, e foi criado por um professor de Harvard chamado Frank Sander. A ideia seria criar um Tribunal comprometido em apoiar e fomentar a adoção de métodos de pacificação de conflitos, tais como a mediação, a conciliação e a negociação.

¹²⁸ FACCI, Lucio Picanço. *Meios adequados de resolução de conflitos e os desafios culturais para a sua efetivação*. Revista de Arbitragem e Mediação. vol. 71. ano 18. São Paulo: Ed. RT, out./dez. 2021. p. 237-255.

¹²⁹ CHAGAS, Bárbara Seccato Ruis. *O tratamento adequado de conflitos no Processo Civil brasileiro*. 2017. 151 f. Dissertação (Mestrado em Direito Processual) - Programa de Pós-Graduação em Direito Processual, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2017, p. 39 (p. 104/105).

¹³⁰ CABRAL. *Teoria da justiça multiportas*.

¹³¹ SARTORI, Maria Betânia Medeiros. *Resolução de conflitos*. 1. ed. São Paulo: Contentus, 2020. E-book. Disponível em: < <https://www.bvirtual.com.br/NossoAcervo/Publicacao/184020> >. Acesso em: 10 mar 2025.

¹³² CABRAL. *Teoria da justiça multiportas*

marco para o reconhecimento da Justiça Multiportas no judiciário nacional ocorreu com a promulgação da Resolução n° 125/2010 do CNJ, cujo objetivo é assegurar a todos o direito à solução dos conflitos por mecanismos adequados à sua natureza e complexidade, com vista à boa qualidade dos serviços judiciários e à disseminação da cultura da pacificação social, criando-se uma estrutura física e pessoal própria, capaz de gerir as controvérsias de forma racional e profissional¹³³. O próprio Manual de Mediação Judicial do CNJ¹³⁴ esclarece que:

Esta organização judiciária, proposta pelo Fórum de Múltiplas Portas (FMP), compõe-se de uma visão do Poder Judiciário como um centro de resolução de disputas, proporcionando a escolha de diferentes processos para cada caso, baseando-se na premissa de que existem vantagens e desvantagens em cada procedimento que devem ser consideradas em função das características específicas de cada conflito. Assim, em vez de existir uma única “porta” (o processo judicial) que conduz à sala de audiência, o FMP trata de um sistema amplo com vários tipos distintos de processo que forma um “centro de justiça”, organizado pelo Estado (e apoiado pela iniciativa privada), no qual as partes podem ser direcionadas ao processo mais adequado a cada disputa.

Desta forma, é possível afirmar que a coexistência dos diversos mecanismos implica em dizer que cada técnica apresenta suas nuances e peculiaridades e, por esta razão, são mais, ou menos, recomendados a determinados conflitos, afinal, cada litígio possui as suas peculiaridades e singularidades, impondo diferentes barreiras ao acesso à justiça, havendo assim a necessidade de correlacionar e adaptar o processo civil ao tipo de litígio ¹³⁵.

A exemplo da existência de diretrizes para guiar o tratamento adequado do conflito, é possível citar os parágrafos 2º e 3º do artigo 165¹³⁶ do CPC/1516, onde se recomenda a conciliação para situações em que não há relação prévia entre as partes, enquanto a mediação se propõe para as hipóteses em que se verifica relação anterior. A recomendação não é arbitrária, mas sim consubstanciada nos propósitos e procedimentos desses mecanismos, já que a conciliação possui a figura do terceiro imparcial que atua de forma mais incisiva com o objetivo de chegar a um acordo, enquanto o mediador atua apenas como um facilitador cujo principal objetivo é

¹³³ CABRAL. *Teoria da justiça multiportas*

¹³⁴ CNJ. *Manual de Mediação Judicial*. Disponível em: < <https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2015/06/f247f5ce60df2774c59d6e2d4dbfec54.pdf> >. Acesso em: 01 de maio de 2025.

¹³⁵ CAPPELLETTI. *Acesso à Justiça*. p. 70/71.

¹³⁶ Art. 165

restabelecer o diálogo entre as partes, sendo o acordo meta secundária¹³⁷. Igualmente, a escolha pelo método da arbitragem usualmente leva em consideração suas principais características, quais sejam a excelência técnica e a celeridade, considerando como contrapartida o elevado custo, sendo recomendada para litígios que demandem rapidez e conhecimento específico em determinada área¹³⁸.

Por fim, considerando as citadas recomendações, a professora Fernanda TARTUCE¹³⁹ prevê que o Poder Judiciário deve corresponder a uma garantia residual, devendo receber os conflitos nos quais: (i) já houve uma tentativa prévia dos demais meios de resolução de conflitos; (ii) já houve impossibilidade de realizar acordo; ou (iii) o próprio ordenamento determina sua submissão aos órgãos jurisdicionais (ações necessárias), devendo o Poder Judiciário funcionar como uma válvula de segurança, o que se constata pela própria noção de interesse de agir.

Ademais, as demandas ajuizadas perante o Poder Judiciário devem considerar a análise econômica do direito (AED)¹⁴⁰ - matéria jurídica que visa auxiliar à análise jurídica das normas e sua aplicabilidade - a qual prevê a necessidade de a norma jurídica buscar o *bem-estar* social para a população ao invés de um utilitarismo, o que influi diretamente na *eficiência da justiça*, compreendido como a entrega do Direito com adequação, utilidade e com o melhor custo-benefício¹⁴¹. Segundo a ótica da AED, para cada tipo de processo existe uma modelagem econômica capaz de predizer se sua existência é ou não socialmente desejável (no sentido de diminuição dos custos sociais), considerando a métrica de que os benefícios individuais não podem se sobrepor aos benefícios sociais, de modo que nos casos onde há divergência entre os incentivos privados e sociais, ajuizar uma ação se torne socialmente indesejável¹⁴².

¹³⁷ MAZZEI, CHAGAS. *Métodos ou tratamentos adequados de conflitos?* Acesso em: 03 mar. 2025.

¹³⁸ MAZZEI, CHAGAS. *Métodos ou tratamentos adequados de conflitos?* Acesso em: 03 mar. 2025.

¹³⁹ TARTUCE, Fernanda. *Mediação nos conflitos civis*. 3 ed., rev., e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

¹⁴⁰ Também conhecida como juseconomia, ou Direito e Economia, fruto da denominação norte-americana *Law and Economics*, “é útil e profícua, na medida em que possui como vetores decisórios a eficiência, a otimização dos recursos e o melhor manejo das eventuais relações de custos e benefícios” Trícia Navarro Xavier Cabral. Livia Peres Rangel Medeiros. *Análise econômica do direito e justiça multiportas*. Revista de Análise Econômica do Direito | vol. 3/2022 | Jan - Jun / 2022 | DTR\2022\9155

¹⁴¹ CABRAL, Trícia Navarro Xavier. MEDEIROS, Livia Peres Rangel. *Análise econômica do direito e justiça multiportas*. Revista de Análise Econômica do Direito | vol. 3/2022 | Jan - Jun / 2022 | DTR\2022\9155

¹⁴² CABRAL, MEDEIROS. *Análise econômica do direito e justiça multiportas*.

Como consequência, o tratamento adequado dos conflitos, mediante o estímulo de formas alternativas de resolução da controvérsia, como a mediação e a conciliação, tem o condão de inibir que ações socialmente indesejáveis abarquem o Poder Judiciário, acarretando a diminuição dos custos sociais dragados pela resolução do conflito¹⁴³. Para Tricia NAVARRO e Livia MEDEIROS, nos casos dos processos socialmente indesejáveis, os remédios são elevação das custas judiciais e a disponibilização gratuita de tecnologia que favoreça e barateie os custos das transações, como forma de incentivar a elaboração de um acordo extrajudicial¹⁴⁴. A busca pelo tratamento adequado do conflito inibe ações socialmente inadequadas na medida em que devolve ao cidadão o protagonismo de resolver por si seus conflitos, mediante recursos informais que visam transferir a competência jurisdicional estatal para instâncias não judiciais, ocasionando¹⁴⁵:

[...] uma tendência de modificar a cultura da sentença, ainda muito presente no sistema judiciário brasileiro, sendo que o acirramento da competição e da conflituosidade introduz um elemento de agressividade na composição dos conflitos, retroalimentando a cultura adversarial, consistente na falta de diálogo, e da identificação com as figuras do vencedor e perdedor do conflito¹⁴⁶.

Segundo Ricardo GORETTI, a busca pelo tratamento, ou pela gestão adequada do conflito, deve basear-se em três premissas, sendo elas o diagnóstico do conflito, a escolha do método adequado e a execução do método escolhido¹⁴⁷. No primeiro momento cabe ao gestor do conflito desempenhar atividades de interpretação (aqui considerada como o diagnóstico do conflito) e decisão (aqui concebida no sentido da escolha do método que melhor atenda às particularidades da relação conflituosa) como condição para o alcance da solução mais adequada, a qual de fato

¹⁴³ CABRAL. *Teoria da justiça multiportas*.

¹⁴⁴ CABRAL. *Teoria da justiça multiportas*.

¹⁴⁵ KUNTZ, Tatiele Gisch. PRIEBE, Victor. *O papel da mediação e da conciliação na qualidade da jurisdição*. Revista de Arbitragem e Mediação | vol. 64/2020 | p. 237 - 255 | Jan - Mar / 2020 | DTR\2020\1801. Disponível em: <https://www.revistadostribunais.com.br/maf/app/resultList/document?&src=rl&srquid=i0a89928e00000195806aaa5dd6c60852&docquid=I0abefbf053a111eaaaa1d8c427263481&hitquid=I0abefbf053a111eaaaa1d8c427263481&spos=1&epos=1&td=4000&context=19&crumb-action=append&crumb-label=Documento&isDocFG=true&isFromMultiSumm=true&startChunk=1&endChunk=1#> > DTR.2020.1801-n40 Acesso em: 03 mar. 2025.

¹⁴⁶ FACCI. *Meios adequados de resolução de conflitos e os desafios culturais para a sua efetivação*. p. 245.

¹⁴⁷ GORETTI, Ricardo. *Gestão adequada de conflitos: Do diagnóstico à escolha do método para cada caso concreto*. Editora JusPodivm. p 55.

proporcionará a pacificação do conflito¹⁴⁸. Considerando que os conflitos são únicos, irrepetíveis e concretos, o gestor deve identificar e interpretar, captando os elementos revelados e velados do quadro apresentado, uma vez que são essas peculiaridades que os caracterizam no momento de escolher o método adequado, sendo que justamente a generalização do tratamento conferida as relações conflituosas que inibem a sua superação¹⁴⁹. Somente após esta primeira análise e decisão é que o método escolhido deve ser executado, momento no qual cabe ao gestor possuir a capacidade técnica de executar o método identificado como mais adequado, seja através da mediação, orientação jurídica ou adoção de medidas cabíveis¹⁵⁰.

Ainda segundo Ricardo GORETTI¹⁵¹, as três principais razões pelas quais os conflitos são geridos de forma inadequada são: (i) a não realização do diagnóstico; (ii) ausência de utilização de critérios racionais e objetivos norteadores da escolha do método adequado e; (iii) a desqualificação técnica para execução dos métodos adequados de prevenção e resolução de conflitos, notadamente os alternativos ao processo judicial. Desta forma, a busca pela gestão adequada do conflito deve centrar-se na humanização do tratamento, antes colocado em segundo plano para privilegiar aspectos formais e procedimentos, desconsiderando as particularidades objetivas e subjetivas das relações conflituosas¹⁵².

Neste novo contexto, os cursos de Direito devem priorizar a formação de profissionais capacitados e habilidosos para atuar em diversos ambientes jurídicos, adaptando-se ao panorama atual e equilibrando tradição e inovação para cumprir sua função social¹⁵³. Se a superação da cultura do tratamento inadequado de conflitos encontra na educação seu principal vetor, os Cursos de Direito devem implementar a desconstrução do paradigma da judicialização — caracterizado como a predisposição

¹⁴⁸ GORETTI. *Gestão adequada de conflitos: Do diagnóstico à escolha do método para cada caso concreto*. p 56

¹⁴⁹ GORETTI. *Gestão adequada de conflitos: Do diagnóstico à escolha do método para cada caso concreto*.p 59

¹⁵⁰ GORETTI. *Gestão adequada de conflitos: Do diagnóstico à escolha do método para cada caso concreto*. p 59

¹⁵¹ GORETTI. *Gestão adequada de conflitos: Do diagnóstico à escolha do método para cada caso concreto*.p 53

¹⁵² CABRAL. *Teoria da justiça multiportas*.

¹⁵³ CABRAL. *Teoria da justiça multiportas*

de privilegiar o processo judicial como primeira e principal porta na resolução de controvérsias, sem maiores preocupações com a sua pertinência e adequação¹⁵⁴.

Por fim, o caráter humanizador do tratamento adequado de controvérsias, ao priorizar não apenas o conflito em si, mas também os sentimentos das partes, a restauração de relacionamentos e a credibilidade das entidades envolvidas, constitui um elemento central para se reconhecer a relevância da expansão do instituto, a urgência de sua assimilação e implementação, por meio de uma política nacional de gestão de conflitos, abrangendo os diversos setores da sociedade civil¹⁵⁵. Desta forma, após compreender a necessidade de realizar um diagnóstico individual dos conflitos para somente assim escolher o seu tratamento, passa-se a apresentar as principais formas de solução do conflito no direito marítimo.

2.2. Métodos heterocompositivos

Segundo a premissa básica da Teoria Crítica, desenvolvida por diversos autores, dentre eles o sociólogo alemão Axel HONNETH¹⁵⁶, o conflito é a força que impulsiona o desenvolvimento social, possuindo uma visão positiva por se tratar de um elemento indispensável para a evolução da humanidade, impulsionando mudança, além de gerar energia criativa capaz de melhorar as situações e criar oportunidades para o crescimento e enriquecimento social¹⁵⁷. O conflito sempre existiu, desde a sociedade mais primitiva, que buscou formas para controlá-lo a fim de manter a paz social¹⁵⁸. Inicialmente os métodos autocompositivos eram utilizados como forma primordial por diferentes povos e culturas¹⁵⁹. Entretanto, a partir do Sec. XIV o Estado passou a monopolizar a resolução do conflito por intermédio do Poder Judiciário, momento no

¹⁵⁴ GORETTI. *Gestão adequada de conflitos: Do diagnóstico à escolha do método para cada caso concreto*. p 44-46.

¹⁵⁵ CABRAL. *Teoria da justiça multiportas*.

¹⁵⁶ HONNETH, Alex. *Luta por reconhecimento: A gramática moral dos conflitos sociais*. São Paulo: Ed.34, 2003. p. 265.

¹⁵⁷ HIGHTON, Elena I.; ÁLVAREZ, Gladys S. *Mediación para resolver conflictos*. 2ª ed, Buenos Aires, Ad-Hoc, 2004, p. 46.

¹⁵⁸ KRIESBERG, Louis. *The Evolution of Conflict Resolution*. The Sage Handbook of Conflict Resolution. Thousand Oaks, CA: Sage. 2009, p. 16-17.

¹⁵⁹ NOVAES, Luiza Maria Gray. *Justiça Pacificadora e Mediação no Judiciário*. Disponível em < https://www.emerj.tjrj.jus.br/paginas/trabalhos_conclusao/2semestre2012/trabalhos_22012/LuizaMariaGrayNovaes.pdf > Acesso em: 10 jul. 2023. p. 4.

qual se estabeleceu o conceito de função jurisdicional e processo¹⁶⁰, os quais não serão debatidos de forma mais profunda em razão da ausência de necessidade para a compreensão do objeto central da presente pesquisa.

Para o professor Humberto Dalla Bernardina PINHO¹⁶¹ “[...] a parcialidade característica da autocomposição fundamentou a crença de que a solução de conflitos deveria ser entregue a pessoa desinteressada no objeto da disputa [...]”, consolidando assim os métodos heterocompositivos, principalmente através da jurisdição, como principal forma de solução de conflitos. Entende-se por métodos heterocompositivos ou adjudicatórios a técnica onde a solução do conflito é transferida a um terceiro imparcial (juiz ou arbitro), que possui poder de decidir a demanda de forma definitiva e impondo a sua decisão coercitivamente às partes¹⁶². Os métodos heterocompositivos não se confundem com tutela ou processo, visto que estes são de monopólio exclusivo da atividade estatal, enquanto a heterocomposição também abrange a arbitragem, técnica desvinculada dos órgãos estatais, mas onde igualmente um terceiro imparcial impõe sua decisão¹⁶³. São duas as técnicas de solução de conflitos através de método heterocompositivo: o método judicial e a arbitragem.

2.2.1. Método Judicial

Para tratar as formas de solução de conflitos envolvendo demandas marítimas, primeiro será exposto o método judicial ou jurisdicional. Para alguns doutrinadores, como Pontes de MIRANDA não existe distinção entre tutela jurídica e tutela jurisdicional, enquanto outros doutrinadores como Francisco Wildo Lacerda DANTAS acreditam ser indispensável a distinção entre os dois termos, sob o fundamento de que, enquanto tutela jurídica é conceituada como a tutela dos interesses privilegiados pelo Estado, a tutela jurisdicional é conceituada como a tutela em que o Estado se

¹⁶⁰ PINHO. *Teoria geral do processo civil contemporâneo*. p. 7.

¹⁶¹ PINHO. *Teoria geral do processo civil contemporâneo*. p. 4.

¹⁶² BERTOLI, Rubia Fiamoncini. BUSNELLO, Saul José. *Métodos heterocompositivos e autocompositivos de solução de conflitos: a mediação como meio de efetivar a obtenção da justiça*. Disponível em < https://s3-sa-east-1.amazonaws.com/siteunidavi/revistaDireito/Artigo_Saul_R%C3%BAbia.pdf >. Acesso em 07 out. 2024. p. 3.

¹⁶³ CALMON. *Fundamentos da mediação e da conciliação*, p. 31

obriga a tornar efetivos os direitos que reconheceu como tutela jurídica¹⁶⁴. Trata-se, de fato, de uma discussão ampla e abrangente, mas que não se demonstra relevante para a pesquisa, sendo apenas necessário compreender que a tutela objeto do estudo é aquela amparada através do meio imperativo de solução de conflito, onde o Estado substitui a vontade das partes aplicando o direito ao caso concreto, ou ainda, segundo o professor DINAMARCO¹⁶⁵ a técnica na qual:

“O Estado conduz o processo e decide os conflitos por obra de agentes específicos que são os juízes e seus auxiliares e mediante o exercício do poder estatal. Consiste este na ‘capacidade de decidir imperativamente e impor decisões [...]’ segundo certos critérios valorativos e produz resultados práticos até mesmo mediante emprego de força quando for necessário”.

Esta técnica de solução foi desenvolvida pelo Estado Liberal de Direito como mecanismo para sua consolidação e abolição do regime burguês que lhe antecedeu, utilizando-se como fundamento o princípio da legalidade, onde a administração e os juízes ficariam impedidos de invocar qualquer direito que chocasse com a lei¹⁶⁶. Neste ínterim, cada Estado possui a competência para legislar e aplicar suas próprias normas de direito dentro do limite da sua soberania, consubstanciado na premissa básica do princípio da territorialidade estrita, de modo que existe, portanto, a descentralização da ordem jurídica internacional¹⁶⁷. Isto porque o conceito de jurisdição é atrelado a figura do Estado, existindo somente como função estatal e exercida por meio do processo, sendo concebida apenas aos Estado que gozam de soberania¹⁶⁸.

Ocorre que algumas relações jurídicas privadas assumem o caráter internacional quando existem elementos de conexão com dois ou mais ordenamentos jurídicos distintos. Fundamentalmente, é o que acontece nas relações envolvendo o transporte de mercadoria pela via marítima, ocasionando a problemática com relação à: fixação da competência internacional; jurisdição para decidir a demanda e do direito aplicável a causa¹⁶⁹. O direito de jurisdição nos processos marítimos é estabelecido

¹⁶⁴ DANTAS. *Teoria Geral do Processo*. p. 54-55.

¹⁶⁵ DINAMARCO. *Instituições de Direito Processual Civil*. v. 1. p. 42.

¹⁶⁶ MARIONI, Luiz Guilherme. *Curso de processo civil, volume 1: Teoria do processo civil*. 8ª Ed. São Paulo: Thomas Reuters Brasil, 2023. p.53.

¹⁶⁷ MARTINS. *Curso de Direito Marítimo: Contratos e Processo*. p. 95.

¹⁶⁸ DANTAS. *Teoria Geral do Processo*. p. 154.

¹⁶⁹ MARTINS, Eliane M. Otaviano. *Curso de Direito Marítimo: Vendas Marítimas*. 2 ed. São Paulo: Manole, 2015. v. 2. p. 125.

essencialmente através da soberania estatal sobre o mar. Dessa forma, a ordem jurídica aplicável nos casos ocorridos em território marítimo de um Estado é a do local do fato (*lex fori*), em consonância com o princípio básico do processo internacional da territorialidade estrita¹⁷⁰. Além disso, os Estados estabelecem os critérios de conexões determinando a competência internacional dos tribunais judiciais estatais. A legislação brasileira estabelece a sua competência para processar e julgar as ações internacionais decorridas de obrigações constituídas em solo brasileiro¹⁷¹ ou, ainda quando o contrato tenha sido celebrado no exterior, a obrigação tiver que ser cumprida aqui¹⁷².

Algumas convenções internacionais de direito marítimo também estabelecem regras de competência, a exemplo do artigo 21 da Hamburg Rules¹⁷³ que firma a possibilidade da demanda judicial ser processada: (i) no local do principal estabelecimento ou residência habitual do requerido; (ii) no local de celebração do contrato desde que o requerido possua filial; (iii) no porto de carregamento ou de descarga e, ainda; (iv) no local contratualmente estabelecido entre as partes. Já as demandas decorrentes de incidentes da navegação, ou seja, acidentes ou fatos da navegação ocorridos em alto-mar, onde inexistente o poder de soberania entre os Estados, é atribuída a jurisdição do Estado da bandeira do navio, conforme estabelece o art. 92¹⁷⁴ Convenção das Nações Unidas Sobre Direito do Mar (CNUDM).

No tocante as vantagens da judicialização das demandas marítimas perante ao Judiciário brasileiro, é importante destacar que os pontos aqui trazidos reproduzem as vantagens quando comparamos principalmente com a arbitragem marítima, uma vez que a judicialização das demandas é a técnica mais utilizada pelos operadores do direito marítimo para dirimir conflitos. Dentre as principais vantagens relacionadas a judicialização em detrimento a arbitragem, duas merecem destaque: (i) a doutrina de precedentes, que vincula as decisões proferidas pelos juízes à jurisprudência pátria,

¹⁷⁰ MARTINS. *Curso de Direito Marítimo: Contratos e Processo*. p. 95.

¹⁷¹ Art. 9º LINDB.

¹⁷² Art. 12 LINDB.

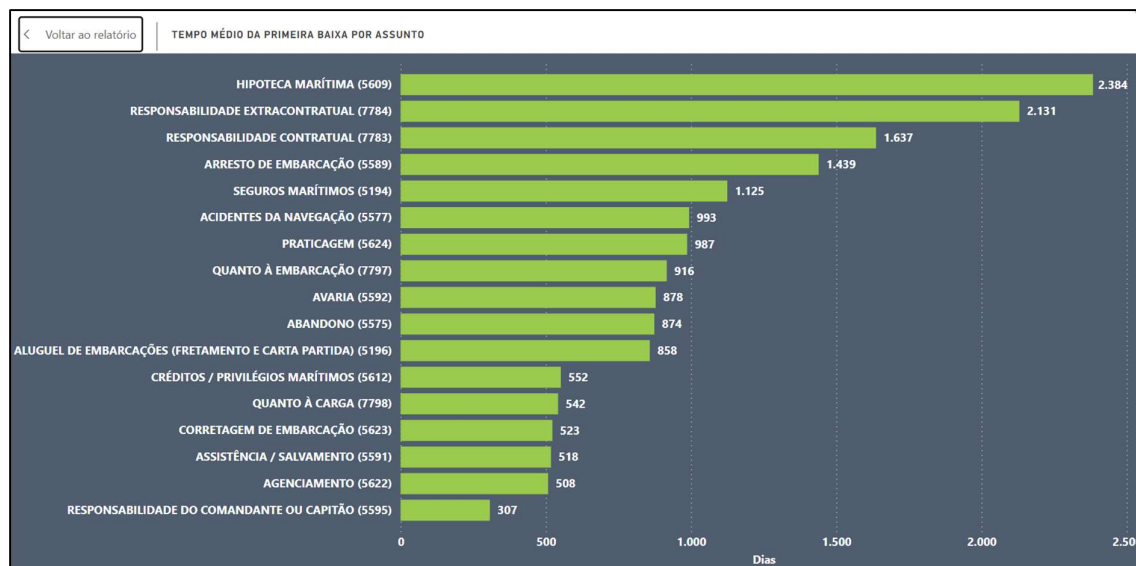
¹⁷³ Art. 21 da United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea.

¹⁷⁴ Art. 92: Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro.

fato este impossibilitado na arbitragem em razão do sigilo imposto às sentenças arbitrais; (ii) e o duplo grau de jurisdição, possibilitando as partes recorrerem da sentença proferidas para reexame nas instâncias superiores¹⁷⁵. A imparcialidade no julgamento das demandas asseguradas no Judiciário nacional em razão dos princípios constitucionais também pode ser classificada como uma vantagem se comparado a arbitragem.

Porém para os autores Robert FORCE & Anthony J. MAVRONICOLAS¹⁷⁶ a equidade é simultaneamente desvantajosa, uma vez que pode resultar em atrasos consideráveis e custo elevado para o processo judicial. De fato, a morosidade do Judiciário nacional para julgamento de demandas marítimas é um ponto extremamente desvantajoso para aqueles que optam por esta técnica como solução de controvérsias, demonstrada nos gráficos referentes aos dados fornecidos pelo CNJ¹⁷⁷ no ano de 2024.

Gráfico 1 - Alta taxa de congestionamento no Judiciário nacional



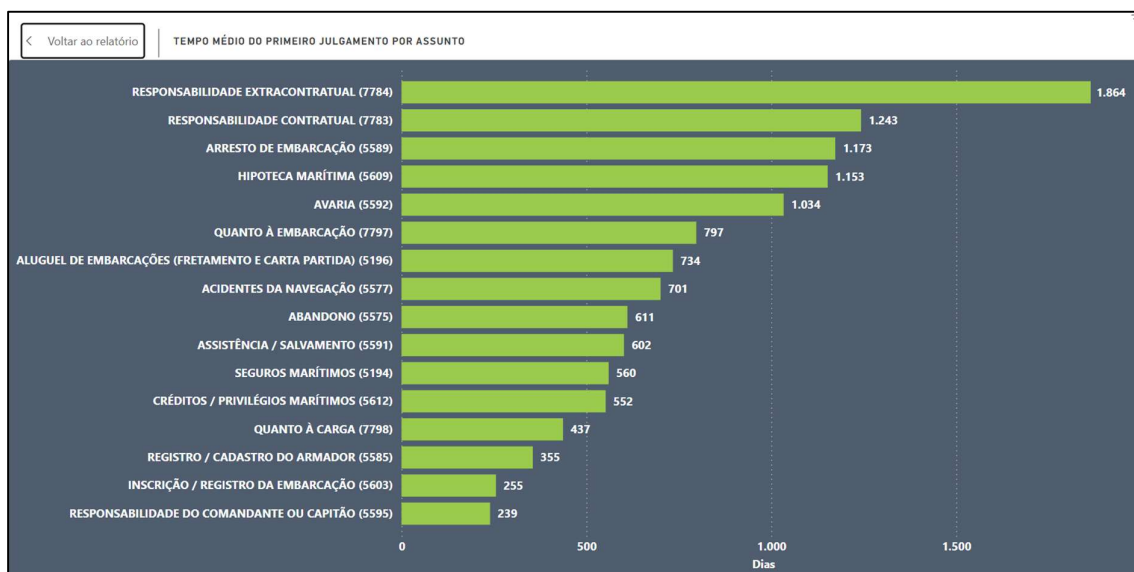
Fonte: CNJ (2024)

¹⁷⁵ FORCE, Robert. MAVRONICOLAS, Anthony J. *Two Models of Maritime Dispute Resolution: Litigation and Arbitration*. 65 TUL. L. REV. 1461 (1990-1991).

¹⁷⁶ FORCE, MAVRONICOLAS. *Two Models of Maritime Dispute Resolution: Litigation and Arbitration*. 65 TUL. L. REV. 1461 (1990-1991).

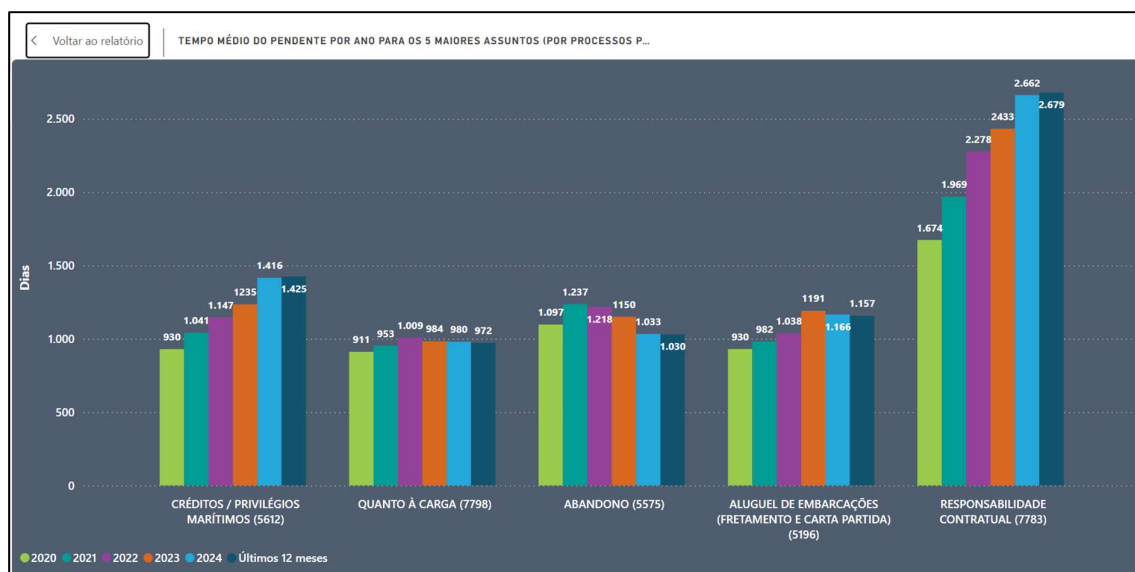
¹⁷⁷ CNJ. *Justiça em números: estatísticas do Poder Judiciário*. Disponível em: < <https://painel-estatistica.stg.cloud.cnj.jus.br/estatisticas.html> >. Acesso em: 01 abr. 2025.

Gráfico 2 - Alta taxa de congestionamento no Judiciário nacional



Fonte: CNJ (2024)

Gráfico 3 - Alta taxa de congestionamento no Judiciário nacional



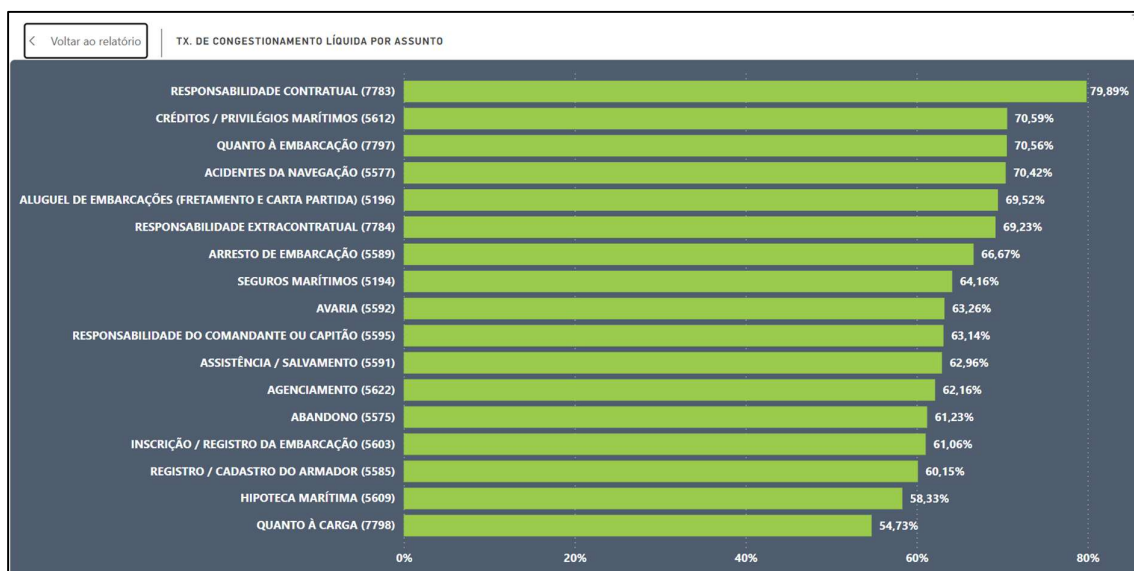
Fonte: CNJ (2024)

Os gráficos acima, demonstram que alguns assuntos como “Hipoteca marítima” possuem o tempo médio para a primeira baixa de mais de 6 (seis) anos, enquanto o tempo médio para julgamento é de aproximadamente 3 (três) anos. Surpreendentemente os dados fornecidos demonstram que as principais demandas envolvendo direito comercial marítimo, sendo elas avarias, responsabilidade

contratual, questões relativas à carga e freteamento, demoram um tempo médio entre 1 (um) a 3 (três) anos para o primeiro julgamento, além de possuir um tempo médio para primeira baixa de 2 (dois) a 6 (seis) anos, dependendo do assunto relacionado, dados não podem ser considerados tão negativos segundo os padrões do Judiciário nacional. Ademais, o tempo médio para julgamento dos processos pendentes dos 5 (cinco) maiores assuntos relacionados ao direito marítimo no Judiciário nacional, demonstram como pode ser moroso o julgamento dos processos relacionados as demandas envolvendo “Responsabilidade contratual”.

Finalmente, a taxa de congestionamento líquida, a qual indica o percentual de processos que, no período de 12 meses, permaneceu em tramitação sem solução definitiva, demonstra que mais da metade de todos os processos envolvendo demandas comerciais marítimas em tramitação não tiveram solução, os quais somados as novas demandas inflam cada vez mais o Judiciário nacional.

Gráfico 4 - Alta taxa de congestionamento no Judiciário nacional



Fonte: CNJ (2024)

A realidade é que muitas vezes a morosidade na justiça pode gerar danos irreversíveis, levando a conclusão de que justiça tardia deixa de significar que a justiça tenha sido feita¹⁷⁸.

¹⁷⁸ FORCE, Robert. MAVRONICOLAS, Anthony J. *Two Models of Maritime Dispute Resolution: Litigation and Arbitration*, 65 TUL. L. REV. 1461 (1990-1991).

Outra desvantagem apontada para a utilização do Judiciário nacional é relacionada a falta de conhecimento para decidir ações com temas tão específicos como os de direito marítimo, visto que a matéria é pouco difundida no cenário nacional não sendo sequer obrigatória na grade curricular do Ministério da Educação¹⁷⁹. Usualmente as ações envolvendo direito marítimo são protocoladas em varas cíveis e comerciais, não havendo qualquer especialização para os agentes administrativos que irão decidir sobre assuntos tão peculiares deste ramo do direito. Somente em 2023 o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) instituiu a criação de um núcleo especializado em direito marítimo.

Importante destacar que o TJSP é o tribunal estadual com o maior número de demandas envolvendo o tema no país, responsável por processar e julgar mais da metade de todos os processos com assuntos relacionados à demanda marítima no Brasil. Os dados do CNJ demonstram que no ano de 2024 foram protocoladas 1.837 novas demandas com assuntos de direito marítimo, sendo que deste total 1.232 novos processos foram ajuizados no Tribunal de Justiça São Paulo, enquanto o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, o segundo tribunal maior número de demandas, recebeu apenas 112 novas ações¹⁸⁰.

Por fim, outra desvantagem do processo judicial é o custo atrelado ao sistema judicial para o exercício da jurisdição pelo Estado: engloba as despesas processuais (taxas judiciárias, emolumentos, custo de atos, diligência e a remuneração dos servidores) e os honorários advocatícios¹⁸¹. Dentre os problemas relacionados ao custo do processo, destaca-se a responsabilidade provisória do pleiteante em adiantar parte das despesas processuais no ajuizamento da demanda, geralmente sendo estipulado em valor baseado no valor atribuído à causa¹⁸², enquanto as demandas de direito marítimo comumente possuem valores elevados diante do alto custo das relações comerciais envolvidas. Assim, no ato do ajuizamento da ação a parte requerente é obrigada a desembolsar vultosas quantias para conseguir acessar o Judiciário, além

¹⁷⁹ CNJ. *Justiça em números: estatísticas do Poder Judiciário*. Disponível em: < http://portal.mec.gov.br/sesu/arquivos/pdf/dir_dire.pdf >. Acesso em: 24 mar. 2024.

¹⁸⁰ CNJ. *Justiça em números: estatísticas do Poder Judiciário*. Disponível em: < <https://painel-estatistica.stg.cloud.cnj.jus.br/estatisticas.html> >. Acesso em: 24 mar. 2025.

¹⁸¹ DINAMARCO, Cândido Rangel. *Instituições de Direito Processual Civil*. Vol. 2. 9ª ED. São Paulo, JusPodivm 2023. p. 748-750.

¹⁸² DINAMARCO. *Instituições de Direito Processual Civil*. v. 2. p. 751-752.

dos custos referentes aos honorários advocatícios de profissionais extremamente especializados, os quais também possuem patamar elevado.

Apesar das desvantagens acima listadas, a judicialização é a técnica mais utilizada pelos operadores do direito marítimo no Brasil para solução de conflitos. A arbitragem marítima ainda possui alguns obstáculos para a sua plena aplicação no cenário nacional, os quais serão mais profundamente abordados no tópico a seguir, o que reforça a crescente necessidade da adoção de mecanismos que viabilizem a utilização de outros métodos de solução de conflitos, como a mediação.

2.2.2. Arbitragem

Antes de aprofundar o debate acerca da arbitragem nas demandas marítimas, seu procedimento e peculiaridades, é necessário estabelecer algumas linhas gerais sobre o instituto da arbitragem, como seu conceito, princípios, e desenvolvimento no ramo do direito marítimo. O conceito de arbitragem é estabelecido como a técnica de solução de conflito onde um ou mais árbitros recebem seus poderes através de uma convenção privada, com capacidade para decidir a demanda sem a intervenção estatal e conferindo eficácia de sentença judicial à decisão proferida¹⁸³. A arbitragem fundamenta-se no acordo entre as partes, com base no princípio da liberdade contratual, conferindo às partes autonomia para incorporem em seus contratos cláusulas compromissórias ou compromisso arbitral. Devem ser observados três elementos essenciais: (i) a consensualidade entre as partes assegurada através de manifestação por escrito¹⁸⁴; (ii) a eleição de um árbitro neutro e imparcial para decidir a demanda; e, por fim, (iii) existência de uma sentença vinculante a qual pode ser imposta coercitivamente sob a parte vencida¹⁸⁵.

Em relações comerciais marítimas as partes envolvidas pertencem a dois ordenamentos jurídicos distintos sendo, ainda, uma operação que envolve vários fatores de risco, o que faz com que as partes comumente antecipem a possibilidade

¹⁸³ CARMONA, Carlos Alberto. *Arbitragem e processo: um comentário à Lei n.º 9.307/96*, 3ª Ed. São Paulo: Atlas, 2009, p. 15.

¹⁸⁴ Atualmente a regra vem sendo flexibilizada, possibilitando a formalização do acordo por outros modos, vide Art. 7 da Lei Modelo da UNCITRAL.

¹⁸⁵ BORN, Gary B. *International Arbitration: Law and Practice*; Kluwer Law International 2012, pp. xxvii – xxviii.

de resolver futuras disputas através de acordo concedendo a uma terceira parte a autoridade para resolver a demanda¹⁸⁶. Paralelo a este fato, observa-se que os operadores do comércio internacional possuem a perspectiva histórica de realizarem um desenvolvimento harmônico no ramo do direito comercial, com regras que transcendem a estrutura política da época, refletindo a intemporalidade da atividade desenvolvida¹⁸⁷. A precoce necessidade no desenvolvimento de leis e costumes que assegurassem certo grau de uniformidade, além da criação de tribunais especializados que tratassem esses litígios comerciais foram essenciais para o avanço das atividades mercantis, fazendo com que o Direito Marítimo revelasse um notável grau de uniformidade, tornando a arbitragem um sistema extremamente utilizado em razão da previsibilidade e segurança jurídica na solução de conflitos futuros¹⁸⁸.

Neste ínterim, cumpre explicar que arbitragem marítima teve o seu desenvolvimento inicial na cidade de Londres, em decorrência do papel fundamental que a capital britânica representou no âmbito do desenvolvimento do comércio marítimo mundial, principalmente após a primeira revolução industrial iniciada no final do Século XVIII¹⁸⁹. A expansão da prática da navegação comercial em escala global exigiu o desenvolvimento de normas e procedimentos que solucionassem os conflitos de forma rápida e eficiente. Nesse momento a arbitragem passou a ser utilizada na resolução das disputas de maneira informal, onde membros do comércio marítimo eram nomeados como árbitros para solucionar disputas sem a cobrança de uma contraprestação pela atividade¹⁹⁰.

O interesse pela utilização da arbitragem iniciado há mais de 300 anos, ainda que informalmente, se justifica no fato de que existe uma recusa das partes em submeter-se a outras jurisdições que lhe são desfavoráveis, além do panorama de múltiplos

¹⁸⁶ ALLSOP, Justice James. *International Maritime Arbitration: Legal and Policy Issues*. Disponível em: < <http://www5.austlii.edu.au/au/journals/FedJSchol/2007/7.html> >. Acesso em: 01 dez. 2023.

¹⁸⁷ ALLSOP. *International Maritime Arbitration: Legal and Policy Issues*. Acesso em: 01 dez. 2023.

¹⁸⁸ ALLSOP. *International Maritime Arbitration: Legal and Policy Issues*. Acesso em: 01 dez. 2023.

¹⁸⁹ ARRUDA, Gustavo Brasil de. *Arbitragem e Mediação nos conflitos Marítimos e Portuários*. Disponível em: < https://www.oasisbr.ibict.br/vufind/Record/UFOR_d1e40faac66ed1c6808d08e554d511ec >. Acesso em: 28 nov. 2023.

¹⁹⁰ AMBROSE, Clare; MAXWELL Karen; PARRY Angharad. *London Maritime Arbitration*. Third Edition, 2009, p. 2.

atores, diversidade de idiomas, culturas, geografia e ausência de legislação universal, fatores estes que levam os operadores do setor marítimo a adotarem os MASC¹⁹¹. Tais argumentos fundamentam o forte vínculo existente entre a arbitragem e o Direito Marítimo, pois além da complexidade dos contratos de transportes de mercadorias, a professora Eliana Otaviano MARTINS¹⁹² afirma que “a essência do direito marítimo está assentada na internacionalidade, particularidade e especialidade de suas regras e na tipicidade de seus institutos.”

A constante busca na harmonização do Direito Comercial e Marítimo atingiu seu ápice durante o Século XX, merecendo destaque o papel fundamental exercido pelos operadores do direito marítimo, como advogados, *P&I Club*, armadores e fretadores, além de organizações supranacionais, como a *International Maritime Organisation* (IMO), o *Comité Maritime International* (CMI), a UNIDROIT e UNCITRAL, os quais trabalham constantemente na criação de convenções, princípios, códigos e leis modelos¹⁹³. Foi durante este período também que importantes instrumentos foram desenvolvidos pelos britânicos para regulamentar a utilização da arbitragem, mediante a elaboração do *Arbitration Act 1996*¹⁹⁴, onde o legislador enfatizou a importância dos aspectos de celeridade, informalidade, não intervenção judicial, imparcialidade dos árbitros e custos do procedimento, e também a fundação da *London Maritime Arbitrators Association* (LMAA)¹⁹⁵ em 1960, que constitui uma associação profissional com intuito de promover suporte aos seus membros e usuários para utilização da arbitragem.

A perspectiva histórica trazida se justifica por servir como base para fundamentar os motivos que levam os contratos comerciais marítimo a incluírem cláusula arbitral quase que em sua totalidade, sendo o método de solução de conflito escolhido por 90% dos entrevistados na pesquisa realizada pela *Queen Mary University of London*¹⁹⁶, em 2021, que buscam a segurança jurídica assegurada pela certeza do

¹⁹¹ ARRUDA. *Arbitragem e Mediação nos conflitos Marítimos e Portuários*. Acesso em: 28 nov. 2023.

¹⁹² MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de direito marítimo: teoria geral*. 4. ed. Barueri: Manole, 2015. v. 1. p. 25.

¹⁹³ ALLSOP. *International Maritime Arbitration: Legal and Policy Issues*. Acesso em: 01 dez. 2023.

¹⁹⁴ UNITED KINGDOM. *Arbitration Act 1996*. Disponível em: < <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/contents> > Acesso em: 01 dez. 2023.

¹⁹⁵ LMAA. *The History of the LMAA*. Disponível em: < <https://lmaa.london/history/> > Acesso em: 01 dez. 2023.

¹⁹⁶ QMUL. *2021 International Arbitration Survey: Adapting arbitration to a changing world*. Disponível

foro competente, lei aplicável e execução que transcende a soberania estatal. Além disso, cumpre destacar o papel fundamental que a capital britânica desempenha na arbitragem marítima. A experiência secular londrina - aliada ao surgimento de instituições voltadas para promoverem o suporte e divulgação da arbitragem, a capacitação de profissionais, dentre outras vantagens - fez com que Londres se tornasse o local dominante na escolha das arbitragens comerciais marítimas em todo mundo¹⁹⁷.

Outra vantagem que deve ser pontuada refere-se ao fato de que a arbitragem estabelece um sistema de incentivo mais adequado para o cumprimento do contrato. A inclusão da cláusula arbitral possibilita regular o ambiente normativo ao qual será submetida a disputa, possibilitando que as partes: (i) identifiquem previamente o árbitro ou a forma de escolha do árbitro; (ii) convençionem regras procedimentais e a jurisdição competente; e (iii) lei aplicável para julgamento e execução da sentença¹⁹⁸. Possivelmente a ampla aceitação global seja o ponto mais vantajoso na utilização de cláusula arbitral nos contratos de transporte de mercadoria pela via marítima, aliado a existência de convenções e leis modelos internacionais extremamente relevantes para regulamentar o procedimento¹⁹⁹ e assegurar a execução das sentenças arbitrais²⁰⁰.

Atualmente a arbitragem marítima vem conquistando cada vez mais espaço em outras organizações internacionais, sendo que pela primeira vez a cidade de Singapura se igualou à Londres na preferência pelos entrevistados, em pesquisa realizada *Queen Mary University of London*²⁰¹, em 2021. A expansão da arbitragem marítima em Singapura deve-se ao fato de que Singapura nasceu e se expandiu em função da sua estrutura portuária, tendo desenvolvido características legislativas próprias com o

em: < <https://www.qmul.ac.uk/arbitration/research/2021-international-arbitration-survey/> > Acesso em: 01 dez. 2023.

¹⁹⁷ Segundo informação extraída do Queen Mary University of London Survey, 54% dos entrevistados optam por realizar as arbitragens marítimas na Cidade de Londres. In QMUL. *2021 International Arbitration Survey: Adapting arbitration to a changing world*. Disponível em < <https://www.qmul.ac.uk/arbitration/research/2021-international-arbitration-survey/> > Acesso em: 01 dez. 2023.

¹⁹⁸ PIRES, Ressú Ferreira e OLIVEIRA, Fábio Fidelis. *A arbitragem e a teoria do direito e desenvolvimento: uma breve análise sobre a experiência da arbitragem marítima de Singapura e do Brasil*. Redes: R. Eletr. Dir. Soc., Canoas, v.6, n. 1, p. 287-301, mai. 2018.

¹⁹⁹ UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration 1985 (the Model Law).

²⁰⁰ United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards 1958 (the New York Convention).

²⁰¹ QMUL. *2021 International Arbitration Survey: Adapting arbitration to a changing world*. Acesso em: 01 dez. 2023.

objeto de tornar a cidade um centro de referência na resolução de conflitos, principalmente após o movimento pró-arbitragem vivenciado com a criação do pioneiro complexo *Maxwell Chambers*, em 2010, voltado para o desenvolvimento dos MASC²⁰².

Além disso, Singapura incorporou a Lei Modelo da UNCITRAL em seu ordenamento jurídico, excluindo apenas o Capítulo VIII da Lei Modelo que trata do reconhecimento e execução das decisões arbitrais estrangeiras, já que nestas situações é aplicável a Convenção de Nova York, assegurando um ambiente juridicamente seguro para a comunidade internacional²⁰³. Outro diferencial inovador incluído pelos legisladores no ordenamento jurídico em Singapura é a previsão de normas que possibilitam às partes adotarem a conciliação e mediação previamente a arbitragem, fato este bastante incomum nas demais legislações mundiais²⁰⁴.

Por fim, uma outra característica marcante da arbitragem marítima é a opção quase que majoritária pela adoção do sistema arbitral *ad hoc* em contrapartida a arbitragem institucional, a qual pode ser pontuada como mais apropriada para resolver conflitos onde governos são partes²⁰⁵. A arbitragem *ad hoc* visa possibilitar às partes maior liberdade para gerir e conduzir o procedimento juntamente com o árbitro, sem o envolvimento de instituições arbitrais, possibilitando ainda reduzir custos administrativos e com os honorários dos árbitros, os quais muitas vezes são tabelados pelas próprias instituições²⁰⁶. Outra vantagem da arbitragem *ad hoc* é garantir a possibilidade de as partes negociarem livremente as regras arbitrais, transferirem essa discricionariedade legislativa aos árbitros ou adotarem regras especialmente adaptadas para arbitragem *ad hoc*, como a UNCITRAL *Arbitration Rules*, sendo o regime mais escolhido neste tipo de situação²⁰⁷.

Em suma, se constata que a arbitragem marítima é amplamente difundida

²⁰² ARRUDA. *Arbitragem e Mediação nos conflitos Marítimos e Portuários*. Acesso em: 28 nov. 2023.

²⁰³ ARRUDA. *Arbitragem e Mediação nos conflitos Marítimos e Portuários*. Acesso em: 28 nov. 2023.

²⁰⁴ ARRUDA. *Arbitragem e Mediação nos conflitos Marítimos e Portuários*. Acesso em: 28 nov. 2023.

²⁰⁵ MARQUES, Lucas Leite. PAOLIELLO, Gabriela Júdice e ROCHA, Rafaela Brandão. *Maritime arbitration – Ad hoc and institutional methods: A view from a Brazilian perspective*. R. Bras. Al. Dis. Res. – RBADR | Belo Horizonte, ano 03, n. 06, p. 163-175, jul./dez. 2021.

²⁰⁶ MARQUES, PAOLIELLO e ROCHA. *Maritime arbitration – Ad hoc and institutional methods: A view from a Brazilian perspective*. p. 166.

²⁰⁷ QMUL. *2021 International Arbitration Survey: Adapting arbitration to a changing world*. Acesso em: 01 dez. 2023.

mundialmente, sendo realizada principalmente por organizações em Londres e de Singapura, apesar de também ser realizada em várias partes do mundo. Tendo como principal objetivo trazer segurança jurídica às partes na solução de conflitos altamente especializados, evita os problemas gerados pela multinacionalidade das partes, tais como: jurisdição competente, lei aplicável e execução de sentença em ordenamentos jurídicos diversos. Entretanto, em que pese as vantagens da utilização da arbitragem na solução de controvérsias marítimas, principalmente quando comparado aos procedimentos judiciais, não se pode relevar que a arbitragem marítima apresenta fatores negativos para a sua utilização.

Isto porque, conforme já citado no primeiro capítulo da presente dissertação, o principal tipo de contrato de transporte de mercadoria pela via marítima é o contrato de fretamento ou *charter party contracts*, os quais são contratos padrão elaborados pelas transportadoras e baseados em cláusulas invariáveis e preestabelecidas, sendo minimamente alterados apenas para refletir cada transação individual com a supressão ou adição de determinadas cláusulas²⁰⁸. Atualmente, as cláusulas adicionais ou as alterações realizadas nos contratos de fretamento são feitas de forma unilateral pelas empresas de transportes, operadores do navio, armadores ou funcionários dos mesmos, demonstrando a forma injusta como os contratos marítimos são produzidos²⁰⁹.

Na prática isto traz implicações desvantajosas à outra parte contratante, especialmente no que tange a adesão de cláusulas arbitrais que não foram amplamente debatidas por todos, sendo escolhidas legislação, procedimento e jurisdição notoriamente favoráveis às empresas de transporte em detrimento aos interesses dos vendedores/compradores da mercadoria. Outro problema observado é a escolha majoritária pela arbitragem na modalidade *ad hoc* onde apenas um árbitro é indicado para decidir a demanda, o que pode trazer obstáculos ao julgamento imparcial e justo da demanda, ainda mais se considerarmos a adesão aos contratos padrões estabelecendo unilateralmente o procedimento arbitral.

O procedimento arbitral *ad hoc* somente obtém sucesso quando as partes

²⁰⁸ SARRE, Francis. *Maritime dispute resolution – a user's view*. International In-house Counsel Journal Vol. 2, No. 6, Winter 2009, 929–934.

²⁰⁹ SARRE. *Maritime dispute resolution – a user's view*.

compreendem o processo, são capazes de ajustar conjuntamente procedimentos e são conduzidas por árbitros e advogados experientes, de forma que havendo desavenças quanto a elaboração das várias etapas do procedimento arbitral, a inexistência de cooperação entre as partes pode acarretar no fracasso da arbitragem²¹⁰. Além disso, a falta de publicidade das decisões arbitrais, escoradas no princípio basilar da arbitragem que assegura sigilo ao procedimento e às decisões proferidas é uma das principais críticas atuais ao modelo arbitral *ad hoc*, já que a inconstância nas decisões não pode ser contestada pela parte que se sentir lesada com o julgamento discrepante daquela demanda específica²¹¹.

Por fim, as últimas críticas ao modelo de arbitragem marítima são relacionadas ao alto custo do procedimento e a morosidade na prolação da sentença arbitral, problemas estes que podem ser relacionados com o rápido desenvolvimento e expansão do procedimento arbitral na solução de controvérsias nas últimas décadas, gerando um alto número de procedimentos sem que houve estrutura suficiente para acompanhar, processar e julgar todas as arbitragens em andamento²¹². Isto porque a arbitragem marítima demanda a existência de árbitros altamente especializados no assunto, além do acompanhamento de advogados qualificados para defender os interesses de seus clientes nas demandas instauradas e o pagamento de honorários periciais, elevando o custo do procedimento e o tornando segregador²¹³.

Com relação ao tempo de julgamento da demanda, devemos destacar que a morosidade da arbitragem pode ocorrer em qualquer etapa do procedimento, sendo habitualmente ocasionada pela falta de interesse das partes em acelerar o resultado final da demanda, a falta de autoridade do órgão julgador para decidir e a dificuldade das partes em reunir as provas necessárias para fundamentar suas alegações²¹⁴. De fato, é possível observar que a preocupação com os altos custos do procedimento e

²¹⁰ MARQUES, PAOLIELLO e ROCHA. *Maritime arbitration – Ad hoc and institutional methods: A view from a Brazilian perspective*. p. 167

²¹¹ SARRE, Francis. *Maritime dispute resolution – a user's view*.

²¹² ESPLUGUES, Carlos Aurelio. *Some Current Developments in International Maritime Arbitration*. Disponível em: < https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1952777 >. Acesso em: 04 dez. 2023.

²¹³ GREGORI, Marco. *Maritime Arbitration Among Past, Present and Future*. Revista New challenges in Maritime Law: *de lege lata et de lege ferenda*. Disponível em: < <https://www.researchgate.net/publication/324953844> >. Acesso em: 18 fev. 2023.

²¹⁴ AMBROSE, MAXWELL e PARRY. *London Maritime Arbitration*. p. 2

celeridade na conclusão do julgamento já vem sendo objeto de regulamentação pelos legisladores, que buscam assegurar mecanismos para evitar atraso no resultado final do processo e limitar custos com honorários arbitrais.

Por exemplo, as normas da LMAA²¹⁵ previram outros dois procedimentos diferentes para a arbitragem, mais céleres e mais simples, sendo indicados para causas de baixa complexidade e valores, sendo eles o *Intermediate Claims Procedure* (ICP) e o *Small Claims Procedure* (SCP). O legislador inglês ainda demonstrou a sua preocupação com os custos e celeridades do procedimento durante a elaboração do *Arbitration Act 1996*, ao incluir como princípios gerais da lei que “*the object of arbitration is to obtain the fair resolution of disputes by an impartial tribunal without unnecessary delay or expense*”. Desta forma, as previsões da legislação inglesa já demonstravam preocupação com a criação de regras expressas no tocante às obrigações relativas à redução de custos e despesas, condenando atitudes protelatórias e criando sistemas que visam assegurar celeridade ao procedimento, confirmando que questões relativas ao alto custo da arbitragem e morosidade no seu procedimento são problemas a serem combatidos.

Em que pese o desenvolvimento dos fundamentos da arbitragem marítima já acontecer internacionalmente desde os primórdios do desenvolvimento das atividades mercantis, no Brasil a arbitragem em seu conceito amplo e a sua ramificação para o Direito Marítimo somente começaram a ser adotadas nas últimas décadas, encontrando alguns percalços para sua ampla aplicação em solo nacional. Ainda que existisse norma legal prevendo o instituto da arbitragem desde a CF de 1824²¹⁶, foi somente em 1996 que se tornou possível observar uma mudança significativa no cenário nacional, principalmente após a ratificação da Convenção Interamericana sobre Arbitragem Comercial Internacional²¹⁷ (Convenção do Panamá) pelo Governo Brasileiro e, principalmente, após a promulgação da Lei de Arbitragem Brasileira²¹⁸, também conhecida como Lei Marco Maciel.

²¹⁵ LMAA. *Procedural Rules and Guidelines*. Disponível em < <https://lmaa.london/the-lmaa-terms/> > Acesso em: 01 dez. 2023.

²¹⁶ Art. 160 da Constituição Federal da República do Brasil de 1824.

²¹⁷ Decreto nº 1.902, de 9 de maio de 1996. Promulga a Convenção Interamericana sobre Arbitragem Comercial Internacional, de 30 de janeiro de 1975.

²¹⁸ Lei n.º 9.307/96.

A Lei de Arbitragem Brasileira foi um marco importante para a difusão da arbitragem em território nacional, removendo obstáculos que impediam a eficiência da cláusula compromissória, que era vista anteriormente como mera obrigação de fazer sem qualquer caráter vinculante²¹⁹. Assim, a Lei de Arbitragem tornou o Brasil mais propenso a adoção da arbitragem como forma de resolução de conflito, ao emparelhar a legislação nacional com a tendência mundial neste assunto, tornando o país mais receptivo a adoção da arbitragem comercial²²⁰. Não obstante o desenvolvimento e a expansão da arbitragem nacional nas últimas décadas, o que se observa é que a arbitragem marítima não acompanhou inteiramente a tendência de outras áreas e, muito embora a arbitragem seja amplamente inserida nos contratos de transporte marítimo internacional, os operadores do transporte marítimo ainda optam por acionar o Judiciário nacional para resolver suas disputas, evitando utilizar a arbitragem em solo nacional²²¹.

Os dados da *International Chamber of Commerce* (ICC) demonstram que o Brasil ocupa a terceira posição na utilização da arbitragem comercial, o que corrobora com a existência de demanda no país pela utilização da arbitragem internacional, mas também demonstra a preferência dos operadores do comércio internacional por remeterem suas demandas para serem resolvidas através de organizações arbitrais estrangeiras, elevando o custo do procedimento²²². A falta de utilização da arbitragem marítima em território nacional pode ser justificada pela ausência de políticas públicas que visam incentivar a aplicação dos MASC, sendo que uma política nacional criada com intuito de facilitar e promover a arbitragem é de suma importância para consolidar e assegurar eficiência ao procedimento arbitral²²³.

Políticas públicas favoráveis, a elaboração de uma legislação consolidada e a existência de um Judiciário que respalde a utilização da arbitragem foram

²¹⁹ BACELLAR, Roberto Portugal; GOMES, Luiz Flávio; BIANCHINI, Alice. *Mediação e arbitragem*. Saraiva, 2012, 168 p.

²²⁰ ROMANO, Cristina Schwansee. *The 1996 Brazilian Commercial Arbitration Law*. Annual Survey of International & Comparative Law: Vol. 5: Iss. 1, Article 4. Disponível em: < <https://digitalcommons.law.ggu.edu/annlsurvey/vol5/iss1/4/> >. Acesso em: 05 dez 2023.

²²¹ MARQUES, PAOLIELLO e ROCHA. *Maritime arbitration – Ad hoc and institutional methods: A view from a Brazilian perspective*. p. 173/174.

²²² CASTRO JR., Osvaldo Agripino. *Breves notas sobre arbitragem marítima e portuária*. Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, São Paulo: Síntese. n. 20, maio/jun. 2014.

²²³ ARRUDA. *Arbitragem e Mediação nos conflitos Marítimos e Portuários*. Acesso em: 28 nov. 2023.

fundamentais para a consolidação de importantes centros de arbitragens mundiais, como Londres, Nova York e Singapura. É importante destacar, por fim, que o Brasil possui organismos específicos para resolução de conflitos marítimos, como o Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima (CBAM) e a Câmara Arbitral Marítima do Rio de Janeiro (CAMRJ), que possuem como foco a arbitragem institucional. Entretanto, conforme já tratado anteriormente, os operadores do direito marítimo internacional possuem clara preferência pela utilização da arbitragem *ad hoc*, a qual possui maior flexibilidade desestimulando a utilização dos centros nacionais na solução das controvérsias.

Não bastasse, o Brasil não adotou a Lei Modelo da UNCITRAL sobre arbitragem, perdendo a clara oportunidade de oferecer um ambiente juridicamente seguro para a comunidade internacional e incentivar a utilização das organizações nacionais na resolução de disputas arbitrais internacionais. Assim, pode-se concluir que a falta de política pública visando incentivar a arbitragem no cenário nacional, a não adoção da Lei Modelo da UNCITRAL que assegura um ambiente favorável e, por fim, a utilização exclusiva da arbitragem marítima institucional são os principais obstáculos para a ampla utilização da arbitragem marítima no território brasileiro.

2.3. Métodos autocompositivos

Conforme identificado no primeiro capítulo, as disputas marítimas, como aquelas decorrentes de contratos de fretamento ou avarias, exigem soluções rápidas devido à natureza dinâmica do comércio internacional. No entanto, a judicialização, predominante no Brasil, é marcada por morosidade e altos custos, o que contraria a necessidade de celeridade do setor. Da mesma forma, a arbitragem, embora amplamente utilizada no cenário internacional, pode ser inacessível para disputas de menor valor ou menos complexas, como as relacionadas à sobrestadia. Nesse contexto, o presente tópico visa demonstrar como a mediação se destaca como uma alternativa que atende às especificidades do direito marítimo, promovendo soluções autocompositivas e preservando as relações comerciais.

Em que pese a mediação estar se destacando como método adequado para solução de disputas comerciais apenas no último século, segundo registros, todas as culturas registram a utilização da autocomposição em algum momento da sua história, sendo que o comumente se conhece como mediação teve seu início em culturas primitivas²²⁴. A utilização dos métodos autocompositivos é inerente a sociedade humana, estando presente em diversas culturas tais como judaicas, cristãs, islâmicas, hinduístas, budistas, confucionistas e indígenas, além de ser aplicada há milhares de anos na China e Japão como forma primária de resolução de conflitos²²⁵.

De fato, os meios autocompositivos na resolução de conflitos são técnicas utilizadas em maior ou menor escala por todos os povos, em diferentes momentos de sua história, não se tratando de práticas recentes e decorrentes da modernidade²²⁶. Ocorre que durante o período do absolutismo houve uma perda na relevância na solução de conflitos através dos meios de autocomposição, momento no qual o poder judicial passou a ser centralizado na figura do poder soberano do Estado e o acesso à justiça limitou-se ao direito do cidadão em propor e contestar demandas²²⁷.

Foi no período revolucionário do final da década de 1770 que diversos líderes intelectuais²²⁸ da Europa e América do Norte passaram a questionar a centralização do poder judicial no estado soberano, discutindo processos e procedimentos com foco em evitar tiranias, através de ideias que enfatizavam a importância do raciocínio, livre discussão de ideias e o valor da liberdade²²⁹. Com o decorrer dos anos observa-se um processo de aproximação multidisciplinar no campo de resolução de disputas, momento no qual as ideias de cientistas sociais, dedicadas à análise das disputas e padrões de conflitos nas relações sociais, se fundiram às ideias de juristas, os quais tinham como foco o estudo da natureza concreta nas disputas particulares²³⁰. É a partir desta fusão que se inicia o desenvolvimento de um estudo científico próprio

²²⁴ CHERN, Cyril. *International Commercial Mediation*. Routledge: Informa Law. 2008. p. 2.

²²⁵ FALECK, Diego e TARTUCE, Fernanda. *Introdução histórica e modelos de mediação*. Disponível em: < <http://www.fernandatartuce.com.br/wp-content/uploads/2016/06/Introducao-historica-e-modelos-de-mediacao-Faleck-e-Tartuce.pdf> > Acesso em: 01 jul. 2023.

²²⁶ NOVAES. *Justiça Pacificadora e Mediação no Judiciário*. p. 4.

²²⁷ CAPPELLETTI, Mauro; GARTH, Bryant. *Acesso à justiça*. Porto. Alegre, Fabris, 1988. p. 9.

²²⁸ Entre eles: Voltaire (1694-1778), Jean Jacques Rousseau (1712-1778), Adam Smith (1723-1790), Thomas Jefferson (1743-1826), James Madison (1751-1836), Immanuel Kant (1724-1804) e John Stuart Mill (1806-1873).

²²⁹ KRIESBERG. *The Evolution of Conflict Resolution*. p. 17.

²³⁰ FALECK; TARTUCE. *Introdução histórica e modelos de mediação*. Acesso em: 01 jul. 2023.

sobre autocomposição, momento no qual os estudos embrionários do século VXIII são sistematizados e estruturados²³¹.

Segundo Petronio CALMON, a “*autocomposição é a prevenção ou solução de litígio por decisão consensual das próprias partes envolvidas no conflito*”, distinguindo-se da heterocomposição em razão da ausência de imposição de um terceiro imparcial²³². Ainda de acordo com o doutrinador, os princípios básicos da autocomposição são a indivisibilidade e a interpretação restritiva, onde se observa que o principal efeito é fazer desaparecer o litígio²³³. Apesar de existirem outras formas de solução de conflitos classificadas como autocompositivo, tais como a negociação e a transação, para efeitos da presente pesquisa será desenvolvido apenas o estudo da mediação, objeto central do problema abordado, já que o estudo pretende compreender os impactos da entrada em vigor da Convenção de Singapura na mediação, ao assegurar a exequibilidade dos acordos firmados.

2.3.1. Desenvolvimento e Sistematização da Mediação Comercial Internacional

Segundo leciona Alex HONNETH²³⁴, o desenvolvimento sistemático dos MASC iniciou-se nas últimas décadas em razão da estrutura jurídica do direito moderno, baseado em princípios morais universalistas, os quais preconizam que todos os indivíduos são iguais e possuem os mesmos direitos e deveres, ou seja, cria-se a figura do autorrespeito, tornando o sujeito como participante da normatização da sociedade, em contrapartida ao sujeito que somente obedece a regras pré-estabelecidas.

O autor afirma que, a luta que a burguesia começou a travar no limiar da modernidade contra as opressões sociais impostas pela antiga ordem, culminou com “uma individualização na representação”, momento no qual o sujeito “entra no disputado campo da estima social como uma grandeza biograficamente individuada”. Foi no curso desta transformação que o princípio da honra migra para a relação jurídica,

²³¹ FALECK; TARTUCE. *Introdução histórica e modelos de mediação*. Acesso em: 01 jul. 2023.

²³² CALMON, *Fundamentos da mediação e da conciliação*. p. 53.

²³³ CALMON, *Fundamentos da mediação e da conciliação*. p. 55.

²³⁴ HONNETH. Luta por reconhecimento. A gramática moral dos conflitos sociais. p.202/203.

passando a alcançar a validade universal com o conceito de dignidade humana, levando ao protagonismo dos indivíduos na solução das disputas.²³⁵

Louis KRIESBERG em seu texto “*The Evolution of Conflict Resolution*” descreve quatro períodos de evolução das formas de resolução de conflitos contemporâneas, sendo elas: (i) *preliminary developments*, 1914-1945, (ii) *laying the groundwork*, 1946-1969, (iii) *expansion and institutionalization*, 1970-1989, e (iv) *diffusion and differentiation*, iniciado em 1989²³⁶.

Para o autor, no período denominado *preliminary developments*, compreendido entre 1914-1945, as pesquisas acadêmicas eram voltadas primordialmente para análise de conflitos armados, em razão do momento histórico vivido pela humanidade pós Primeira Guerra Mundial. Em destaque estavam os estudos da cientista política norte-americana Mary Parker Follet (1942) que revolucionaram a teoria moderna de resolução de conflitos por apresentarem otimismo ao estabelecer o compromisso entre as partes em ceder comumente para chegarem a um acordo - além da integração com a busca por novas opções e valores para atender os seus objetivos e as suas necessidades²³⁷.

O Segundo período de evolução, denominado *laying the groundwork* e compreendido entre 1946-1969, foi caracterizado pelo desenvolvimento efetivo de meios para a consolidação dos métodos de conflitos contemporâneos, sofrendo fortes influências da crise e constante tensão gerada pela Guerra Fria, além do processo de luta pela libertação nacional fundada na não-violência e na luta pelos direitos civis nos Estados Unidos, durante a década de 1960²³⁸. Merece destaque o estudo do professor de Harvard Lon Fuller (1950), que culminou com a criação da escola de pensamento norte-americana denominada “*Legal Process*”, onde foram elaboradas diretrizes sobre princípios e usos de mediação, arbitragem e outros mecanismos de resolução de disputas, para propósitos diferentes²³⁹.

No terceiro período, denominado *expansion and institutionalization*, 1970-1989, as

²³⁵ HONNETH. Luta por reconhecimento. A gramática moral dos conflitos sociais. P. 204

²³⁶ KRIESBERG. *The Evolution of Conflict Resolution*. p. 17.

²³⁷ FALECK; TARTUCE. *Introdução histórica e modelos de mediação*. Acesso em: 01 jul. 2023.

²³⁸ KRIESBERG. *The Evolution of Conflict Resolution*. p. 18.

²³⁹ FALECK; TARTUCE. *Introdução histórica e modelos de mediação*. Acesso em: 01 jul. 2023.

práticas dos MASC se expandiram rapidamente nos Estados Unidos, motivado pelo congestionamento dos tribunais em decorrência do aumento de litígios e a crescente opção de formas não adversariais de lidar com disputas, oferecidos nos centros comunitários de mediadores voluntários²⁴⁰. O período é marcado pelo impressionante aumento da escrita sobre negociação e mediação, refletindo a expansão dessas atividades dentro do agora crescente campo de resolução de conflitos, sendo o livro *Getting to YES*, de Roger Fisher and William Ury (1981), o mais influente e popular exemplar deste período, onde o autor foca em desenvolver técnicas de negociação voltadas para o benefício mútuo²⁴¹. Foi, ainda, durante este período que o professor de Harvard Frank Sander (1976) revolucionou o campo de resolução de disputas, com seu famoso discurso “*Varieties of dispute processing*” na Conferência Roscoe Pound, ao apresentar pela primeira vez o termo justiça multiportas e a ideia visionária de que os tribunais estatais deveriam agir como uma forma de direcionar casos para outros processos de resolução de disputas, dentre os quais se encaixam a mediação, a conciliação e a arbitragem²⁴².

Por fim, foi durante a última etapa da evolução descrita por KRIESBERG e denominada *diffusion and differentiation*, 1990-2008, que se desenvolveram diretrizes voltadas para arbitragem e mediação no âmbito internacional, motivada pela integração da economia mundial e intensificação das comunicações globais. Ainda durante a década de 1990 é que o desenvolvimento dos MASC se impulsionou na América Latina em razão do documento técnico editado pelo Banco Mundial e da Resolução n. 1.999/96 do Conselho Econômico e Social Nações Unidas, onde se aconselhava a descentralização na administração da justiça com a adoção de políticas de mediação e justiça restaurativa²⁴³. Foi neste mesmo período que o Brasil promoveu mudanças significativas no cenário nacional, momento no qual se passou a empregar o conceito de mediação em algumas regras esparsas, principalmente na esfera trabalhista, ainda que fosse baixa o índice de aplicabilidade²⁴⁴.

²⁴⁰ KRIESBERG. *The Evolution of Conflict Resolution*. p. 19.

²⁴¹ KRIESBERG. *The Evolution of Conflict Resolution*. p. 19-20.

²⁴² DIAS, Ricardo Gueiros Bernardes e PEREIRA, Diogo Abineder Ferreira Nolasco. *Justiça multiportas e os conflitos envolvendo a Administração Pública: Arbitragem e os interesses públicos disponíveis*. Revista Jurídica, vol. 03, n°. 60, Curitiba, 2020. pp. 361 – 383.

²⁴³ FALECK; TARTUCE. *Introdução histórica e modelos de mediação*. Acesso em: 01 jul. 2023.

²⁴⁴ FALECK; TARTUCE. *Introdução histórica e modelos de mediação*. Acesso em: 01 jul. 2023.

Estabelecido o desenvolvimento, sistematização e expansão dos métodos autocompositivos, com destaque para a mediação comercial internacional, passa-se a demonstrar as suas principais características e peculiaridades para, ao fim, estabelecer a sua utilização no cenário internacional e, principalmente, como a mediação foi incorporada na solução de controvérsias envolvendo o direito marítimo.

2.3.2. A mediação comercial internacional atual e seu desenvolvimento regulatório

Segundo a Professora Valesca MOSCHEN a mediação pode ser definida como “a solução da controvérsia governada não por uma predefinição normativa, mas, pela própria pacificação lograda através da autonomia autocompositiva das partes com o auxílio de um mediador”²⁴⁵. O procedimento é caracterizado por princípios norteadores, onde se destacam a confidencialidade, competência, imparcialidade, neutralidade, independência e autonomia, além do respeito à ordem pública e às leis vigentes, liberdade das partes, não competitividade e poder de decisão das partes²⁴⁶. Já os objetivos almejados pela mediação encontram-se: (i) a aproximação das partes, para que elas se resolvam sem a necessidade de imputar o culpado pelo problema; (ii) a mitigação do prejuízo através de adoção de critérios metodológicos, sistemáticos e acadêmicos modernos; (iii) a apresentação de soluções que atendem às necessidades de brevidade, segurança, sigilo e técnica; e, mais importante, (iv) efetivamente atingir altos índices de êxito²⁴⁷. Além disso, se observa o interesse em promover o descongestionamento dos tribunais, facilitando o acesso à justiça mediante a redução de custos e de tempo para resolução dos conflitos, a maior participação da sociedade na resolução de disputas e, por fim, a busca de solução

²⁴⁵ MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. *A mediação comercial internacional na pauta da harmonização processual civil internacional: a Convenção de Singapura (2018)*. Revista Vox, n. 13, p. 68-96, jan.-jun. 2021.

²⁴⁶ NOVAES, Luiza Maria Gray. *Justiça Pacificadora e Mediação no Judiciário*.

²⁴⁷ FONSECA, Pedro Paulo Corino da. *Mediação nas relações econômicas internacionais privadas*. Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/bitstream/handle/7811/1/Pedro%20Paulo%20Corino%20da%20Fonseca.pdf> <>. Acesso em: 15 jun. 2023.

mais justa e satisfatória²⁴⁸.

A mediação não se confunde com a arbitragem. Enquanto na arbitragem o árbitro decide a controvérsia de forma unilateral e imperativa, na mediação observa-se um procedimento no qual um terceiro neutro auxilia as partes a negociarem com o intuito de alcançar um resultado mutuamente aceito de forma rápida, econômica e cordial, tendo o mediador o papel de facilitar a comunicação entre as partes²⁴⁹. Tão pouco se confunde com a conciliação, onde um terceiro imparcial atua de forma mais incisiva, podendo sugerir propostas e tem como objetivo chegar a um acordo, enquanto na mediação, o mediador atua como um facilitador cujo objetivo consiste em restabelecer o diálogo, sendo o acordo uma meta secundária²⁵⁰. Entretanto, para algumas convenções e legislações internacionais, e durante um longo período na legislação brasileira²⁵¹, o termo conciliação ainda é utilizado para também definir a técnica de mediação e negociação, o que não impede a utilização da técnica mais adequada ao caso²⁵².

Em que pese a mediação ser uma técnica primária de solução de controvérsia presente em diversas culturas, a mediação comercial internacional é um fenômeno considerado relativamente novo, visto que o seu desenvolvimento embrionário acompanhou a retomada do liberalismo econômico, na década de 1970, com a ascensão de líderes conservadores no Reino Unido (Margareth Thatcher) e nos Estados Unidos (Ronald Reagan). Este desenvolvimento econômico voltado para uma maior integração comercial mundial gerou o aumento da complexidade nas relações entre os atores do comércio internacional, evidenciando a necessidade da elaboração de instrumentos capazes de promover cooperação e solucionar conflitos²⁵³. Concomitante a expansão do neoliberalismo, foi durante a década de 1970 que se iniciou o terceiro período de evolução dos MASC²⁵⁴, conforme já descrito

²⁴⁸ HIGHTON; ÁLVAREZ. *Mediacion para resolver conflitos*. p.26-30.

²⁴⁹ HIGHTON; ÁLVAREZ. *Mediacion para resolver conflitos*. p. 122.

²⁵⁰ MAZZEI. CHAGAS. *Métodos ou tratamentos adequados de conflitos?* Acesso em: 03 mar. 2025.

²⁵¹ A diferenciação entre os termos foi realizada através da Lei de Mediação (Lei nº 13.140/2015) e da consolidação do Novo Código de Processo Civil (Lei nº 13.105/2015).

²⁵² SALLES, Carlos Alberto de; LORENCINI, Marco A. G. Lopes; SILVA, Paulo Eduardo Alves da. *Negociação, Mediação, Conciliação e Arbitragem: Curso de Métodos Adequados de Solução de Controvérsias*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

²⁵³ SANTOS. *Os Meios Consensuais para Administração de Conflitos nas Relações Internacionais*. p 166.

²⁵⁴ KRIESBERG. *The Evolution of Conflict Resolution*. p. 17.

anteriormente, momento no qual houve a transposição de técnicas de soluções adequadas de conflitos para demandas envolvendo comércio internacional, concluindo que a mediação comercial internacional um fenômeno relativamente recente²⁵⁵.

Neste contexto, a sistematização normativa envolvendo a mediação comercial transacional entre entes privados somente passou a receber maior foco a partir da última metade do século XX, momento no qual Estados e organizações passaram a desempenhar esforços comuns na busca pela harmonização legislativa²⁵⁶.

Os primeiros mecanismos elaborados foram na esfera da harmonização indireta, através de instrumentos de *soft law* que visavam melhorar a acessibilidade da mediação no âmbito internacional, com sistema de normas de vinculação inexistente ou reduzido²⁵⁷. A exemplo, cita-se o trabalho desempenhado pela Comissão de Comércio Internacional das Nações Unidas (UNCITRAL)²⁵⁸ e instituições como a Câmara de Comércio Internacional (ICC), o Centro Internacional de Arbitragem de Singapura (SIAC) e o Centro de Mediação de Singapura (SIMC) os quais resultaram em instrumentos harmonizatórios sintetizados em modelos de conduta e códigos de ética.

A mediação comercial também é regulada através dos princípios da UNIDROIT que reconhecem o uso da mediação, negociação e conciliação como MASC, através do seu artigo 10.7²⁵⁹, demonstrando a preocupação de organizações internacionais relevantes em buscar a harmonização quanto a mediação comercial internacional através da elaboração de *soft-law* sobre o assunto.

O trabalho embrionário desenvolvido por essas organizações criou um ambiente propício para reconfigurar a dinâmica do conflito, através de diretrizes sobre o

²⁵⁵ BARKER, Julie. *International Mediation—A Better Alternative for the Resolution of Commercial Disputes: Guidelines for a U.S. Negotiator Involved in an International Commercial Mediation with Mexicans*. Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review, v. 19, jan 1996. p. 9.

²⁵⁶ FONSECA. Mediação nas relações econômicas internacionais privadas. Acesso em: 15 jun. 2023.

²⁵⁷ MOSCHEN. *A mediação comercial internacional na pauta da harmonização processual civil internacional: A Convenção de Singapura*. 2018. p. 74.

²⁵⁸ Resultando na Regras de Mediação da UNCITRAL (1980, revisadas em 2018) e Princípios da UNCITRAL sobre Acordos de Mediação Internacional (2018).

²⁵⁹ UNIDROIT. *UNIDROIT principles of international commercial contracts 2016*. Article 10.7. Rome: UNIDROIT, 2016. Disponível em: < <https://www.unidroit.org/wp-content/uploads/2021/06/Unidroit-Principles-2016-English-i.pdf> >. Acesso em: 03 mar. 2025.

processo de mediação, sem, entretanto, estabelecer ferramentas eficazes para assegurar a execução dos acordos de mediação, lacuna que somente foi suprida com a elaboração da Convenção de Singapura²⁶⁰.

Após a sua sistematização e o desenvolvimento de mecanismos de harmonização indireto, a mediação comercial internacional no direito marítimo passou a ser incorporada em instrumentos normativos convencionais e internos através de diferentes fontes regulatórias, as quais serão exploradas no tópico seguinte.

2.3.2.1. O tratamento da mediação nas Convenções de Direito Marítimo

Conforme já desenvolvido no primeiro capítulo da presente pesquisa, no âmbito convencional, os principais tratados internacionais desenvolvidos para tentar regulamentar questões referentes ao comércio marítimo, principalmente quanto contratos de transporte de mercadoria através do conhecimento de embarque - Regras de Haia²⁶¹, Haia-Visby, Hamburgo e Rotterdam²⁶² (a qual ainda não entrou em vigor em razão da ausência de ratificações suficiente tal como já informado) - são omissas quanto a regulamentação da mediação. As Regras de Haia e Haia-Visby sequer tratam de MASC, apesar de preverem questões relativas ao seu escopo de aplicação, responsabilidade civil, excludentes de responsabilidade e outras questões referentes apuração de indenizações. Já as regras de Hamburgo e de Rotterdam regulam questões sobre a utilização da arbitragem²⁶³, mas sem mencionar a mediação ou outro método autocompositivo.

²⁶⁰ STRONG, S.I. *Beyond International Commercial Arbitration? The Promise of International Commercial Mediation*. Washington University Journal of Law & Policy, 45 (2014). p. 13/14.

²⁶¹ *Convention of 25 August 1924 for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Treaty Series 1953, 109) including the provision appearing in Section 1 of the accompanying Protocol of signature, as that Convention was amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (Treaty Series 1979, 26) and as furthermore amended by the Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 (Treaty Series 1985, 122).*

²⁶² UNCTAD. *The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, known as the Rotterdam Rules, adopted in December 2008*. Disponível em: < <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law/rotterdam-rules> > Acesso em: 10 jun. 2023.

²⁶³ Vide artigo 22 da Regras de Hamburgo e capítulo 15 das Regras de Rotterdam.

Cumprir destacar que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar²⁶⁴, ratificada pelo Brasil em 1988, dedica a sua seção VX à solução de controvérsia, prevendo a liberdade das partes utilizarem qualquer meio pacífico para realizarem um acordo²⁶⁵ e, ainda, em seu artigo 284²⁶⁶ a possibilidade da utilização da conciliação, mediação e negociação²⁶⁷ para resolução de disputas marítimas entre Estados, não regulando diretamente a mediação em disputas privadas. Ainda no âmbito das convenções internacionais voltadas à regulamentação das relações entre Estados, destaca-se que tanto a Convenção de Hong Kong sobre Reciclagem Marítima, em seu artigo 14, quanto a Convenção de Nairóbi sobre Remoção de Destroços Marítimos, em seu artigo 15, preveem expressamente a mediação como uma das formas de solução de disputas regulamentadas no âmbito das convenções.

Apesar de já se observar um avanço na regulamentação da mediação, com a previsão em algumas convenções, nenhuma convenção de direito privado marítimo contém qualquer menção à técnica de mediação, sendo a sua regulamentação tratada através de outras fontes normativas.

2.3.2.2. Normatização da mediação comercial Internacional no âmbito regional da União Européia

No âmbito regional da União Europeia, a mediação comercial é tratada através da Diretiva 2008/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008²⁶⁸ sobre certos aspectos da mediação em assuntos civis e comerciais.

²⁶⁴ UNCLOS, 1982.

²⁶⁵ Vide artigo 279 a 281.

²⁶⁶ *Article 284 Conciliation 1. A State Party which is a party to a dispute concerning the interpretation or application of this Convention may invite the other party or parties to submit the dispute to conciliation in accordance with the procedure under Annex V, section 1, or another conciliation procedure.*

²⁶⁷ Em contextos internacionais, especialmente em convenções e legislações como as da UNCITRAL, o termo "conciliação" frequentemente é empregado com um conceito mais amplo, abrangendo tanto a mediação quanto a negociação assistida. Por exemplo, o *Model Law on International Commercial Conciliation* (2002) da UNCITRAL. Neste sentido: TARTUCE, Fernanda; & GOUVEIA, Lúcio Grassi de. (2016). *Mediação e Conciliação: Teoria e Prática no Cenário Brasileiro e Internacional*. São Paulo: Método.

²⁶⁸ European Directive, the Directive 2008/52/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on certain aspects of mediation in civil and commercial matters OFFICIAL JOURNAL OF THE EUROPEAN UNION. Directive 2008/52/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on certain aspects of mediation in civil and commercial matters. May 24th, 2008. Disponível em: < <https://www.eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32008L0052> >. Acesso em: 27 mai. 2023.

As Diretivas da União Europeia são instrumentos utilizado pelo Parlamento Europeu, pela Comissão e pelo Conselho para coordenar e harmonizar o direito interno dos Estados-Membros, estabelecendo os objetivos que devem ser alcançados pelos Estados, que possuem discricionariedade para escolher o formato que utilizarão internamente, tendo como único dever adotar medidas internas para garantir a implementação da Diretiva no prazo por ela estabelecido²⁶⁹.

Neste diapasão, a Diretiva 2008/52/CE determina aos Estados-Membros a elaboração de regulamentos internos que assegurem a qualidade dos procedimentos de mediação, desenvolvam treinamentos para mediadores, regulem o controle de qualidade, promovam a divulgação da mediação aos cidadãos, forneçam encaminhamento judicial e possibilitem a execução dos acordos alcançados na mediação, que contenham procedimentos de confidencialidade e que assegurem o direito de acesso à justiça quando não for possível realizara a mediação²⁷⁰.

Ainda que seja possível encontrar algumas diferenças normativas em relação à mediação entre os Estados-Membros, a essência legislativa que regulamenta a mediação comercial transfronteiriça (incluindo a mediação comercial marítima) deve ser a mesma em toda a União, seguindo como base a Diretiva 2008/52/CE da União Europeia²⁷¹. No seu bojo é definido o escopo de atuação, conceitos empregados pelo legislador e necessários para sua interpretação, regras de procedimento, mecanismos que devem ser utilizados para fomentar a mediação e a executoriedade obrigatória dos acordos obtidos pela mediação²⁷². Neste sentido, o artigo 1, inciso 2 prevê o seu escopo de aplicação “aos litígios transfronteiriços em matéria civil e comercial, exceto no que se refere aos direitos e obrigações de que as partes não possam dispor ao abrigo do direito aplicável” ²⁷³. Ressalta-se que nenhum momento existe previsão expressa do tratamento as mediações no âmbito do direito marítimo, sendo aplicada subsidiariamente a este tipo de demandas em razão da natureza comercial

²⁶⁹ MACHADO, Jónatas E. M. *Direito da União Europeia*. 4ª ed. Coimbra: Gestlegal, 2022. p. 208.

²⁷⁰ HERBERT, William A. *International Commercial Mediation*, 45 INT'L L. 111 (2011). Disponível em: < <https://scholar.smu.edu/til/vol45/iss1/9> >. Acesso em: 07 jul. 2023.

²⁷¹ MACHADO. *Direito da União Europeia*. p. 233/234.

²⁷² Art. 6º.

²⁷³ *Article 1 (2) This Directive shall apply, in cross-border disputes, to civil and commercial matters except as regards rights and obligations which are not at the parties' disposal under the relevant applicable law. It shall not extend, in particular, to revenue, customs or administrative matters or to the liability of the State for acts and omissions in the exercise of State authority (acta iure imperii).*

internacional das relações.

Já o art. 4º prevê que “os Estados-Membros devem incentivar, por todos os meios que considerem adequados, o desenvolvimento e a adesão a códigos voluntários de conduta pelos mediadores e organismos que prestem serviços de mediação”, assim como estabelecer mecanismos eficazes de controlo da qualidade e formação continuada dos mediadores.

Por fim, a Diretiva tratou da questão relativa à executóriedade dos acordos, já prevendo em seu preâmbulo o seu objetivo de “assegurar a necessária confiança mútua no que diz respeito à confidencialidade, aos efeitos nos prazos de prescrição e caducidade e ao reconhecimento e execução dos acordos obtidos por via de mediação”. Já o artigo 6º foi integralmente dedica a fixar os parâmetros para a executóriedade dos acordos obtidos por via de mediação, estabelecendo em seu inciso (1) que

Os Estados-Membros devem assegurar que as partes, ou uma das partes com o consentimento expresso das outras, tenham a possibilidade de requerer que o conteúdo de um acordo escrito, obtido por via de mediação, seja declarado executório. O conteúdo de tal acordo deve ser declarado executório salvo se, no caso em questão, o conteúdo desse acordo for contrário ao direito do Estado-Membro onde é feito o pedido ou se o direito desse Estado-Membro não previr a sua executóriedade.

Nota-se que a execução somente pode ser refutada pelo Estado quando o objeto do acordo for contrário ao direito interno do Estado-membro onde a execução foi requerida. Ademais, o acordo reconhecido e declarado executório deve obedecer aos termos do direito comunitário ou interno aplicável, com base no Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de Dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, ou no Regulamento (CE) n.º. 2201/2003 do Conselho, de 27 de Novembro de 2003, relativo à competência, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria matrimonial e em matéria de responsabilidade parental.²⁷⁴

Internamente, observa-se que a questão da executóriedade dos acordos não é um problema, diante da obrigatoriedade dos Estados-Membros em reconhecer e executar

²⁷⁴ Vide inciso (20) do preâmbulo da Diretiva 2008/52/CE

acordos de mediação celebrados por outros Estados, permanecendo, entretanto, o problema quando o acordo foi celebrado ou precisa ser executado por Estado não integrante do bloco econômico.

Neste caso, a questão relativa a execução de acordos de mediação transnacionais ou é tratada através de normas de direito interno dos Estados-Membros ou sequer é tratada reforçando a relevância da implementação da Convenção de Singapura entre os Estados para assegurar a segurança jurídica dos acordos de mediação transnacionais.

2.3.2.3 A regulação normativa interna no Reino Unido, Estados Unidos e Singapura

Quanto as fontes do direito interno, assim como no Brasil, outros países regulam a utilização da mediação comercial, das quais serão tratadas apenas aquelas cujos países são referência no direito marítimo ou que tratam especificamente da mediação no direito marítimo.

A análise legislativa do Reino Unido, Estados Unidos e Singapura se justifica na relevância de tais países para o desenvolvimento do direito marítimo e, principalmente para o desenvolvimento de outros métodos de solução de controvérsias que não o judiciário, como já destacado no item 2.1.3 da presente pesquisa.

Assim, passa-se a analisar a legislação do Reino Unido, onde o tratamento adequado da disputa foi introduzido através das Regras de Procedimento Civil Inglês, ou *English Civil Procedure Rules* (CPR), em 1999²⁷⁵, cujo principal objetivo era permitir que o tribunal lidasse com os casos de maneira justa por meio de uma gestão ativa dos casos. Posteriormente o CPR sofreu alteração em 2011, momento no qual implementou-se parcialmente a Diretiva de Mediação 2008/52/EC, sendo essas regras relevantes no contexto da utilização da mediação na resolução de disputas transfronteiriças.

O referido código sofreu recentes atualizações²⁷⁶, mas manteve em sua regra a

²⁷⁵ Vide seção 1.1 (1) das Regras de Procedimento Civil Inglês. The Civil Procedure Rules.

²⁷⁶ A 181ª Atualização das *Practice Directions*, assinada pelo *Master of the Rolls* e pelo Ministro de Estado para a Justiça, entrou em vigor às 11h do dia 27 de fevereiro de 2025. Disponível em: <

obrigatoriedade de os tribunais gerirem os casos de forma justa, rápida e com custo proporcional, incentivando as partes a usar métodos adequados de resolução de disputas (MASC) sempre que apropriado. Neste sentido, a Regra 1.4(2)(e) manteve a exigência de o tribunal encorajar ativamente o uso dos MASC, sendo que a recusa injustificada pode acarretar penalidades em custas judiciais²⁷⁷, conforme estabelecido na regra 44 que permite ao tribunal reduzir ou negar custas a uma parte que vencer o caso, mas que tenha rejeitado a mediação sem justificativa razoável. A mudança significativa decorre da alteração da *PD51ZE*, que aprimora o programa piloto iniciado em 2022 para encaminhar automaticamente casos do *Small Claims Track* à mediação gratuita oferecida pelo *HMCTS Mediation Service*, tornando o processo mais claro e eficiente sem, contudo, introduzir uma obrigatoriedade absoluta de mediação.

O Reino Unido também incorporou ao seu direito interno as Regras de Haia-Visby, através da Lei de Transporte de Mercadorias por Mar de 1971²⁷⁸ o qual como já citado não regula expressamente a utilização da mediação na solução de disputas marítimas. Apesar de não existir um órgão específico de mediação marítima, o Reino Unido possui um grupo bem estabelecido de mediadores de alta qualidade, muitos dos quais também são árbitros marítimos membros da LMAA. A exemplo da expansão da mediação no direito marítimo, em 2002 a LMAA publicou os Termos de Mediação da LMAA e em 2009²⁷⁹ os Termos de Mediação da LMAA/Baltic Exchange²⁸⁰. Os termos tratam de regras gerais de procedimentos, deveres do mediadores e requisitos de validade para a mediação, sem entretanto tratar especificamente da execução dos acordos.

Já nos EUA, a jurisdição sobre casos de direito marítimo (*Admiralty Law*) é exclusivamente federal, derivada do Artigo III, Seção 2 da Constituição²⁸¹, sendo a mediação amplamente promovida através da *Alternative Dispute Resolution Act of 1998* (28 U.S.C. §§ 651-658), uma lei federal que exige a oferta de programas de

<https://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil> >. Acesso em: 15 de março de 2025.

²⁷⁷ conforme precedente em *Halsey v Milton Keynes General NHS Trust* [2004].

²⁷⁸ (“COGSA 1971” *Carriage of Goods by Sea Act*).

²⁷⁹ LMAA. The LMAA Mediation Terms. Disponível em: < <https://lmaa.london/terms-mediation-terms/> >. Acesso em: 01 dez. 2023.

²⁸⁰ LMAA. *LMAA/Baltic Exchange Mediation Terms 2009*. Disponível em: < <https://lmaa.london/lmaa-baltic-exchange-mediation-terms-2009/> >. Acesso em: 01 dez. 2023.

²⁸¹ SCHOENBAUM, Thomas J. (2020). *Admiralty and Maritime Law* (6ª ed.). St. Paul, MN: West Academic Publishing. p. 3.

mediação em tribunais distritais dos EUA, incluindo aqueles com jurisdição marítima²⁸² e o *Uniform Mediation Act (UMA)*, uma legislação modelo dotada por vários estados que regula a confidencialidade e os procedimentos da mediação, e também pode ser aplicado à disputas comerciais marítimas em nível estadual, complementando a jurisdição federal²⁸³.

Em Singapura, outro polo importante no direito marítimo, a mediação comercial é promovida e regulamentada através do *Mediation Act* de 2017, uma lei que regula a mediação de forma geral, mas é amplamente aplicada a disputas marítimas devido à posição de Singapura como um dos maiores portos do mundo²⁸⁴. Além de regulamentar outras questões referente ao procedimento de mediação, a Seção 12²⁸⁵ da lei prevê que acordos de mediação podem ser registrados como ordens judiciais, dando força executiva a resoluções de disputas marítimas, como fretes ou avarias. A mediação marítima em Singapura ainda é fomentada através da *Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA)*, integrando a mediação em seus procedimentos, através do modelo híbrido (med-arb) para resolver conflitos de forma eficiente²⁸⁶ e do *International Arbitration Act*, que apesar de ser uma lei focada em arbitragem, permite cláusulas escalonadas que incluem mediação²⁸⁷.

As legislações estudadas demonstram o avanço na normatização dos MASC, assim como a elaboração de instrumentos que visam promover a mediação no direito marítimo. Entretanto, observa-se a lacuna existente nos ordenamentos para

²⁸² UNITED STATES OF AMERICA. *H.R.3528 - Alternative Dispute Resolution Act of 1998*. Disponível em: < <https://www.congress.gov/bill/105th-congress/house-bill/3528> >. Acesso em: 20 de março de 2025.

²⁸³ UNIFORM LAW COMMISSION. *Mediation Act*. Disponível em: < <https://www.uniformlaws.org/committees/community-home?CommunityKey=45565a5f-0c57-4bba-bbab-fc7de9a59110> >. Acesso em: 20 de março de 2025.

²⁸⁴ SINGAPORE. *Mediation Act*. Disponível em: < [https://sso.agc.gov.sg/Act/MA2017#:~:text=%E2%80%94\(1\)%20In%20this%20Act%2C%20%E2%80%9Cmediation%20agreement%E2%80%9D,form%20of%20a%20separate%20agreement.](https://sso.agc.gov.sg/Act/MA2017#:~:text=%E2%80%94(1)%20In%20this%20Act%2C%20%E2%80%9Cmediation%20agreement%E2%80%9D,form%20of%20a%20separate%20agreement.) >. Acesso em: 20 de março de 2025.

²⁸⁵ (1) *Where a mediated settlement agreement has been made in a mediation in relation to a dispute for which no proceedings have been commenced in a court, any party to the agreement may, with the consent of all the other parties to that agreement, apply to a court to record the agreement as an order of court*. Disponível em: < <https://sso.agc.gov.sg/Act/MA2017#pr12-> >. Acesso em: 20 de março de 2025.

²⁸⁶ SINGAPORE CHAMBER OF MARITIME ARBITRATION. *SCMA Arb-Med Clause*. Disponível em: < <https://scma.org.sg/model-clauses#medarb> >. Acesso em: 20 de março de 2025.

²⁸⁷ *International Arbitration Act (Chapter 143A): Appointment of conciliator art. 16.— 16 (5) b conciliação é igual mediação para os efeitos da lei*. Disponível em: < <https://www.acerislaw.com/wp-content/uploads/2021/06/International-Arbitration-Act.pdf> >. Acesso em: 10 mar. 2025.

assegurar a executoriedade dos acordos celebrados, o que pode ser compreendido como um fator negativo para a expansão do método.

2.3.2.4 A regulamentação da mediação comercial no Brasil

No ordenamento jurídico nacional, assim como na arbitragem, o primeiro diploma legal a instituir a mediação foi a Constituição de 1824, no título VI, relativo ao Poder Judiciário, mais precisamente em artigo 160 e 161. Passou a ser empregado de forma mais sistemática, mas ainda assim em regras esparsas, a partir de 1990, principalmente na esfera trabalhista, ainda que fosse baixo o índice de aplicabilidade²⁸⁸. Posteriormente, o CNJ publicou a Resolução n.º 125²⁸⁹ de 2010 para dispor sobre a Política Judiciária Nacional de tratamento adequado dos conflitos, instituindo o dever de os Tribunais criarem “Núcleos Permanentes de Métodos Consensuais de Solução de Conflitos”, mediante a implementação da ideia central apresentada pelo professor Sanders de que o Poder Judiciário deve englobar outros processos de resolução de disputas senão o judicial, tais como a mediação, arbitragem e conciliação.

O legislador brasileiro adotou o uso da mediação através da entrada em vigor do Código de Processo Civil – Lei 13.105, de 16 de março de 2015 (CPC/15) – onde estabeleceu o dever de os juízes designarem audiência de conciliação ou mediação no despacho inicial, desde que a petição inicial preencha os requisitos essenciais²⁹⁰. Neste mesmo ano foi promulgada a Lei 13.140/15, a qual dispõe sobre a mediação entre particulares como meio de solução de controvérsias. No parágrafo único, do Art. 1º está previsto o conceito de mediação como sendo a busca consensual para a solução do conflito mediante auxílio de um terceiro mediador escolhido entre as partes, imparcial e sem poder decisório. Apesar da existência de políticas públicas visando incentivar os MASC, como os instrumentos citados acima, que estimulam a utilização da mediação, as ações concretas, em sua grande maioria, são voltadas à

²⁸⁸ FALECK; TARTUCE. *Introdução histórica e modelos de mediação*.

²⁸⁹ Resolução Nº 125 de 29/11/2010, DJE/CNJ nº 219/2010, de 01/12/2010, p.2-14 e republicada no DJE/CNJ nº 39/2011, de 01/03/2011. p. 2-15.

²⁹⁰ Art. 334 CPC/15: Se a petição inicial preencher os requisitos essenciais e não for o caso de improcedência liminar do pedido, o juiz designará audiência de conciliação ou de mediação com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, devendo ser citado o réu com pelo menos 20 (vinte) dias de antecedência.

mediação institucionalizada no âmbito do próprio Poder Judiciário. O que deixa evidente uma carência de suporte na gestão adequada do processo nas demandas marítimas²⁹¹.

No Brasil, assim como nas demais legislações estudadas, não existe normas específicas para tratar da mediação no âmbito do direito marítimo, sendo empregadas as regras gerais de mediação comercial internacional de forma subsidiária para estes tipos de disputas. A regulamentação da mediação nas disputas marítimas também é realizada através de regulamentos de câmaras de mediação e arbitragem, como o regulamento desenvolvido pela Câmara de Arbitragem do Direito Marítimo, Portuário e do Comércio Exterior²⁹²

Atualmente, observa-se que a mediação comercial internacional encontra cada vez mais amparo legal viabilizando a sua difusão como MASC nas relações comerciais. Entretanto, a questão relativa a execução dos acordos ainda é um tema sensível nos ordenamentos trabalhados, reforçando a importância da maior adesão da Convenção de Singapura para suprir a lacuna existente.

3. A CONVENÇÃO DE SINGAPURA COMO INSTRUMENTO PARA CONSOLIDAÇÃO DA MEDIAÇÃO NO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO

O presente capítulo visa apresentar a construção normativa realizada no último século, através do desenvolvimento de instrumentos harmonizatórios para regulamentar o uso da mediação internacional. A construção desta base normativa é fundamental para compreender o contexto da elaboração da Convenção sobre Acordos de Liquidação Internacional Resultantes de Mediação das Nações Unidas, também denominada Convenção de Singapura. Compreendida como o instrumento para consolidação da mediação comercial internacional, assegura a efetividade na solução de conflitos que envolvem o mais complexo sistema jurídico, qual seja, o direito internacional²⁹³. Ao fim, destaca-se o seu papel no desempenho da solução de

²⁹¹ ARRUDA. *Arbitragem e Mediação nos conflitos Marítimos e Portuários*.

²⁹² Documento disponível em <https://drive.google.com/file/d/13FosXbV0VzUEpBbeasqlp86XR9uBKmub/view> Acesso em: 17 abril 2025.

²⁹³ FONSECA. *Mediação nas relações econômicas internacionais privadas*. Acesso em: 15 jun. 2023.

controvérsias que envolvam relações de direito comercial marítimo.

Isto porque, a sobreposição de diferentes tratados e legislações cria um ambiente instável e inseguro para o desenvolvimento de relações comerciais internacionais, de forma que a utilização dos MASC estabelece uma maior segurança jurídica e confiança mútua na solução de controvérsias²⁹⁴. A ausência de um tratado multilateral ou bilateral que assegurasse a execução dos acordos - equivalente à Convenção sobre o Reconhecimento e Execução de Sentenças Arbitrais Estrangeiras, a Convenção de Nova York de 1958, para a arbitragem - ainda limitava a sua adoção em disputas internacionais²⁹⁵.

Dulce LOPES e Afonso PATRÃO²⁹⁶ explicam que, a priori, existem três abordagens para a conversão dos acordos de mediação internacional em título executivo, sendo a primeira abordagem a mínima entendida como aquela que considera o acordo de mediação como qualquer outro acordo que deve ser homologado judicialmente. Já a segunda, considerada uma abordagem média, entende que acordos de mediação escritos são executáveis se transformados em outros instrumentos legais (como uma ata notarial com o apoio e intervenção de um tabelião, transformando o acordo em um instrumento público), a ratificação judicial do acordo e, por fim, a conversão do acordo em um prêmio arbitral, no caso de um procedimento de med-arb²⁹⁷. Por fim, a mais recente e menos utilizada abordagem é considerada maximalista, a qual possibilita, através de opção legislativa, que acordos de mediação sejam executados de forma imediata e automática, à exemplo do Brasil²⁹⁸ e Portugal²⁹⁹.

Antes da elaboração da Convenção de Singapura, inexistia, portanto, uma regulamentação multinacional que assegurasse a efetividade do acordo de mediação. Tal fato sempre gerou preocupação tanto para as partes quanto para seus advogados, sob a ótica da segurança jurídica, evidenciando a urgente necessidade do

²⁹⁴ MOORE, Christopher. O processo de mediação: estratégias práticas para a resolução de conflitos. Porto Alegre: Artmed, 1998.

²⁹⁵ STRONG, S.I. *Beyond International Commercial Arbitration? The Promise of International Commercial Mediation*. p. 27-28.

²⁹⁶ LOPES, Dulce; PATRÃO, Afonso. *A executoriedade dos acordos de mediação em matéria civil e comercial*. Revista VOX, 13, 2021. p. 11.

²⁹⁷ DONATO. *Maritime mediation*. p. 64-63.

²⁹⁸ Art. 20 parágrafo único da Lei n.º 13.140/2015.

²⁹⁹ Artigo 9º da Lei nº 29/2013 de Portugal.

desenvolvimento de instrumentos que assegurassem a execução dos acordos de mediação comercial internacional privada³⁰⁰. Foi neste cenário que o Grupo de Trabalho II (Resolução de Disputas) da UNCITRAL se incumbiu de elaborar um instrumento responsável por fortalecer a utilização da mediação comercial internacional, culminando com a Convenção sobre Acordos de Liquidação Internacional Resultantes de Mediação das Nações Unidas, também denominada Convenção de Singapura, a qual foi adotado pela Assembleia Geral da ONU, em 2018, por meio da Resolução 73/198³⁰¹.

O trabalho consolidado após três anos de negociação foi impulsionado principalmente por demandas de usuários e advogados e também através de estudos realizados por renomadas instituições, como a *International Mediation Institute* (IMI) e a *Queen Mary University*, que demonstraram um possível aumento expressivo na utilização da técnica caso houvesse mecanismos confiáveis de execução³⁰². Dessa forma, a Convenção de Singapura foi elaborada como solução para enfrentar o problema existente quanto a execução transfronteiriça dos acordos decorrentes da mediação, conferindo força vinculativa aos acordos e permitindo que sejam reconhecidos e executados através de um procedimento relativamente simples³⁰³.

Trata-se de um mecanismo multilateral projetado para facilitar a circulação eficiente dos acordos de mediação através de requisitos relativamente simples e adequados à flexibilidade inerente à mediação³⁰⁴. O principal objetivo é oferecer segurança e estabilidade no cenário internacional, promovendo a aplicação da mediação como uma solução alternativa e eficiente para resolver disputas envolvendo comércio internacional, evitando que a parte necessite recorrer à arbitragem ou jurisdição ordinária para executar a transação realizada³⁰⁵. Os sistemas de harmonização

³⁰⁰ QUEIROZ, Bruna Bisi. *A execução dos acordos de mediação comercial internacional privada no Brasil e na França: um Estudo Comparado*. Dissertação (172 f.). Programa de Pós-Graduação em Direito Processual - Universidade Federal do Espírito Santo. 2023. p. 130.

³⁰¹ UNCITRAL. Disponível em: <
https://uncitral.un.org/en/texts/mediation/conventions/international_settlement_agreements >. Acesso em: 10 ago. 2024.

³⁰² SUSSMAN, Edna. *The Singapore Convention Promoting the Enforcement and Recognition of International Mediated Settlement Agreements*. ICC Dispute Resolution Bulletin, 3. ed. 2018. p. 44-45.

³⁰³ QUEIROZ. *A execução dos acordos de mediação comercial internacional privada no Brasil e na França: um Estudo Comparado*. p. 134.

³⁰⁴ MORRIS-SHARMA, Natalie Y. *The Singapore Convention is Live, and multilateralism, alive!* Cardozo Journal of Conflict Resolution. n.4. 2019. p. 1014.

³⁰⁵ SCHNABEL, Timothy, *The Singapore Convention on Mediation: A framework for Cross-Border*

indiretos inicialmente criados, especialmente a Lei Modelo UNCITRAL, foram fundamentais para impulsionar o uso da mediação no âmbito internacional, demonstrando com clareza os seus benefícios. Neste sentido, a convenção foi elaborada com o intuito de sanar a principal falha destes instrumentos, qual seja, a ausência de um regime de execução³⁰⁶.

Com a Convenção de Singapura preencheu-se esta lacuna existente. Segundo Valesca MOSCHEN³⁰⁷, é tratada como uma convenção processual destinada à promoção da cooperação jurídica internacional, com a “[...] finalidade de promoção da mobilidade e independência das soluções consensuadas frente à tradicional necessidade de duplos reconhecimentos pelos judiciários nacionais”. Representando, assim, um processo de desjudicialização ou desnacionalização da aplicação do direito através de mecanismos de implementação pública de acordos e decisões privadas. Composta por 16 artigos, os benefícios da Convenção de Singapura já constam nos primeiros parágrafos do preâmbulo, com promessas de menor custo e tempo, além de possibilitar autonomia para que as partes estabeleçam a melhor forma de tratar suas disputas, conforme às suas necessidades³⁰⁸.

O artigo 1 (1) estabelece parâmetros essenciais para identificar a utilização da Convenção, definindo sua aplicação aos acordos de mediação internacionais exclusivamente de natureza comercial, que possuam como critérios a presença de partes em diferentes Estados ou execução em jurisdição distinta, evidenciando a possibilidade da sua aplicação em resoluções comerciais marítimas. A natureza internacional da transação, baseada em “[...] ao menos uma das partes ter seu estabelecimento em Estados diferentes [...]”³⁰⁹, acompanha o critério já estabelecido pela Lei Modelo da UNCITRAL, na medida em que considera o local de negócio entre

recognition and Enforcement of Mediated Settlements. Pepperdine Dispute Resolution Law Journal, 19 (2019). p. 11.

³⁰⁶ SUSSMAN. *The Singapore Convention. Promoting the Enforcement and Recognition of International Mediated Settlement Agreements*. p. 44-45.

³⁰⁷ MOSCHEN. *A mediação comercial internacional na pauta da harmonização processual civil internacional: A Convenção de Singapura*. p. 75.

³⁰⁸ MORRIS-SHARMA. *The Singapore Convention is Live, and multilateralism, alive!* p. 1014,

³⁰⁹ *Article 1. Scope of application:*

1. *This Convention applies to an agreement resulting from mediation and concluded in writing by parties to resolve a commercial dispute (“settlement agreement”) which, at the time of its conclusion, is international in that: (a) At least two parties to the settlement agreement have their places of business in different States;*

as partes o elemento essencial para definir se o acordo é internacional³¹⁰.

Segundo Edna SUSSMAN³¹¹, a relação de proximidade com o estabelecimento está diretamente relacionada ao local onde a disputa foi objeto de mediação e, em caso de inexistência, a Convenção prevê que seja usada residência habitual da parte. Por fim, quanto aos parâmetros estabelecidos para definir o escopo de aplicação, Calor ESPUGLUES MOTA prevê que o acordo se caracteriza por ser “deslocalizado”, em razão da ausência de qualquer previsão conectando o seu cumprimento com a eventual sede da mediação, e consequentemente a origem do acordo realizado por meio da mediação.

Neste mesmo sentido, Bruna QUEIROZ³¹² estabelece que

O título formado por meio da mediação comercial internacional privada está desvinculado de qualquer ordenamento jurídico de referência. Logo, no procedimento de mediação e no acordo dela derivado, não é necessário cumprir com qualquer formalidade fixada por nenhum dos países de origem, por exemplo, uso de certas regras de determinada instituição ou presença de mediadores registrados.

Os incisos seguintes do artigo 1 dispõem que são expressamente excluídos do âmbito de aplicação acordos de mediação decorrentes de disputas consumeristas, familiares ou de relações domésticas³¹³, assim como acordos de resolução de conflitos realizados perante um tribunal ou no curso de procedimentos judiciais, que sejam executáveis como uma sentença no Estado desse tribunal ou que tenham sido registrados e sejam executáveis como um prêmio arbitral³¹⁴.

Importante destacar a definição de mediação fornecida no artigo 2, sendo aquela na qual as partes busquem uma solução consensual de seu conflito, com ajuda de um ou mais terceiros (mediadores) que não tem o poder de os impor uma solução. A ausência de qualquer elemento essencial na definição buscou evitar possível confusão entre as definições de mediação e conciliação de alguns ordenamentos, assegurando a sua utilização independente da denominação que seja dada no Estado

³¹⁰ SUSSMAN. *The Singapore Convention Promoting the Enforcement and Recognition of International Mediated Settlement Agreements*. p. 50.

³¹¹ SUSSMAN. *The Singapore Convention Promoting the Enforcement and Recognition of International Mediated Settlement Agreements*. p. 50.

³¹² QUEIROZ. *A execução dos acordos de mediação comercial internacional privada no Brasil e na França: um Estudo Comparado*. p. 140.

³¹³ Art. 1(2) da Convenção de Singapura.

³¹⁴ Art. 1(3) da Convenção de Singapura.

onde for realizado o acordo, se mediação ou conciliação³¹⁵.

O terceiro artigo da Convenção dispõe, em seu primeiro parágrafo, sobre a execução e, no parágrafo segundo, sobre o reconhecimento do acordo de mediação comercial internacional. Como regra geral, dispõe o artigo 3 que as partes devem executar o acordo conforme as normas processuais internas do país contratante onde a execução foi solicitada³¹⁶; e possibilitar que a parte invoque a transação realizada, de acordo com suas regras de procedimento, quando surge uma disputa sobre uma questão já resolvida por um acordo de resolução de conflitos³¹⁷. Ao analisar o citado artigo Timothy SCHNABEL³¹⁸, cria a analogia de que, sob a ótica da Convenção, o acordo de mediação constitui uma verdadeira “espada”, quando a parte pretende o cumprimento das obrigações acordadas na mediação, mas também um “escudo”, quando a parte pretende discutir no tribunal questão já decidida através de acordo de mediação.

Todavia, nos moldes do artigo 4, a atribuição desses efeitos depende da apresentação do acordo à autoridade competente, devidamente assinado pelas partes, com comprovação de que foi resultado de um processo de mediação, evidenciado através da: (i) assinatura do mediador no acordo; (ii) documento assinado pelo mediador indicando que a mediação foi realizada; (iii) declaração da instituição onde foi realizada a mediação ou; (iv) qualquer outra evidência aceitável para a autoridade competente.

Ainda sob a ótica do artigo 3 (1), a autonomia para o Estado contratante executar o acordo de mediação conforme as suas normas de procedimento não o autoriza a invocar regras internas para exigir formalidades além daquelas previstas na Convenção, sob pena de torná-la inócua³¹⁹. Ou seja, a negativa de execução somente pode ser justificada no rol exaustivo de motivos elencados no artigo 5, que autorizam expressamente a recusa das medidas requeridas pela parte, e versam sobre questões

³¹⁵ QUEIROZ. *A execução dos acordos de mediação comercial internacional privada no Brasil e na França: um Estudo Comparado*. p. 140.

³¹⁶ Art. 3(1) da Convenção de Singapura.

³¹⁷ Art. 3(2) da Convenção de Singapura.

³¹⁸ SCHNABEL, Timothy. *Recognition by Any Other Name: Article 3 of the Singapore Convention on Mediation*. Cardozo Journal of Conflict Resolution, 20 (2019). p. 1185.

³¹⁹ QUEIROZ. *A execução dos acordos de mediação comercial internacional privada no Brasil e na França: um Estudo Comparado*. p. 142.

relativas à: (i) capacidade da parte; (ii) nulidade ou ineficácia do ato; (iii) além de ofensa a questões relativas aos princípios norteadores da mediação e ordem pública.

O artigo 6 da Convenção trata de litígios paralelos, permitindo que uma autoridade competente de um Estado adie a decisão sobre o reconhecimento ou execução de acordo de mediação nas hipóteses em tal reconhecimento é solicitado perante às autoridades competentes de dois ou mais Estados. A possibilidade da existência de litígios paralelos visando o reconhecimento e execução de acordo de mediação reside no fato de que a jurisdição competente para o julgamento é determinada de acordo com a legislação nacional do país onde a controvérsia está localizada, possibilitando com que, de acordo com as regras locais, dois ou mais Estados se declarem competentes para executar o acordo³²⁰. Quando os procedimentos de reconhecimento ou execução são contestados no primeiro foro, o segundo foro pode, se considerar apropriado, adiar seus procedimentos de reconhecimento ou execução.³²¹

Ressalva-se que o artigo 6 não prevê expressamente uma obrigação de adiamento por parte da autoridade, mas, apenas uma possibilidade, existindo um certo grau de discricionariedade da autoridade requerida pelas partes em adiar a sua decisão³²². Sob a ótica de Nadja ALEXANDER e Shouyu CHONG³²³ o artigo 6 da Convenção foi inspirado no Artigo VI da Convenção de Nova York, que permite o sobrestamento do reconhecimento e execução de prêmios arbitrais quando comprovado explicitamente uma possível recusa de execução³²⁴, algo que a Convenção de Singapura não faz.

Para os autores³²⁵, a principal diferença entre ambas as convenções é que a Convenção de Singapura não dispõe sobre o que o tribunal pode fazer quando uma contestação em um procedimento paralelo é bem-sucedida, levando a possibilidade o artigo 6 ser interpretado como uma defesa implícita para o reconhecimento e execução de acordo de mediação. Essa defesa implícita³²⁶ fundamenta-se no fato de

³²⁰ MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. *Article 6 Parallel applications or claims*. In PALAO, Guillermo. *The Singapore Convention on Mediation*. Edward Elgar Publishing Limited. 13 Dec 2022. p. 193-194.

³²¹ ALEXANDER, Nadja; CHONG, Shouyu. *The Singapore Convention on Mediation. A Commentary*. Global Trends in Dispute Resolution, Volume 8, Kluwer, 2019. p. 149-153.

³²² MOSCHEN. *Article 6 Parallel applications or claims*. p. 193.

³²³ ALEXANDER; CHONG. *The Singapore Convention on Mediation. A Commentary*.

³²⁴ Com base no Artigo V(1)(e) da Convenção de Nova Iorque.

³²⁵ ALEXANDER, Nadja; CHONG, Shouyu. *An Implied Ground for Refusal to Enforce iMSAs Under the Singapore Convention on Mediation: The Effect of Article 6*. Kluwer Mediation Blog, 2019.

³²⁶ Segundo ALEXANDER e CHONG, em *An Implied Ground for Refusal to Enforce iMSAs Under the*

que acordo cuja execução é buscada já foi recusado por tribunais de outro Estado, apoiando-se nos princípios de direito internacional privado relacionados ao reconhecimento de sentenças estrangeiras. Desta forma, os autores sustentam que o tribunal que suspende a decisão deve reconhecer a sentença do primeiro foro que determina, de maneira final e definitiva, os motivos pelos quais a execução do acordo contestado pode ser negada com base nas disposições do Artigo 5³²⁷.

Já Valesca MOSCHEN³²⁸ entende que, na medida em que o acordo resultante da mediação é essencialmente um pacto entre as partes envolvidas, logrado através da colaboração de um ou mais mediadores, um eventual não reconhecimento por uma autoridade judiciária ou arbitral das obrigações pactuadas, não condiciona, a princípio, a que outras autoridades requeridas, em outros países, se obriguem a seguir tal decisão. Assim, é possível que um mesmo acordo, de uma mesma relação jurídica, entre as mesmas partes, seja reconhecido e eficaz em um país, porém, ineficaz em outro. Ainda conforme a autora, ao prever uma margem residual e discricionária de autonomia para que a autoridade possa ou não adiar a sua decisão, o texto convencional deixa em aberto a possibilidade de que essa também não reconheça e nem execute um acordo de mediação quando uma autoridade anterior tenha negado o seu reconhecimento, mediante comprovação da existência de um ou mais pressupostos do artigo quinto que excetua a obrigação prevista no artigo terceiro da Convenção de Singapura³²⁹.

Por fim, Valesca MOSCHEN³³⁰ conclui que:

Embora o artigo sexto da Convenção de Singapura busque combater as inconsistências dos efeitos do paralelismo de pedidos de reconhecimento e execução dos IMSAs, uma maior clareza quanto à conduta da autoridade que

Singapore Convention on Mediation: The Effect of Article 6, essa defesa implícita seria limitada a acordos de mediação que tiveram sua execução recusada em razão de defesas bem-sucedidas fundamentadas em elementos de invalidade do direito privado, como incapacidade das partes, cláusulas nulas, inoperabilidade ou impossibilidade de cumprimento, além de condutas indevidas do mediado apenas. Este conceito não se aplicaria a acordos cuja execução foi negada por questões de ordem pública ou por serem considerados inadequados para mediação, devido ao fato de que os critérios legais para avaliar esses motivos de recusa tendem a variar conforme as legislações nacionais de cada Estado, o que pode levar à situação em que um acordo seja executável em um país, mas rejeitado em outro por razões de política pública.

³²⁷ ALEXANDER; CHONG. *An Implied Ground for Refusal to Enforce iMSAs Under the Singapore Convention on Mediation: The Effect of Article 6*.

³²⁸ MOSCHEN. *Article 6 Parallel applications or claims*. p. 192.

³²⁹ MOSCHEN. *Article 6 Parallel applications or claims*. p. 194.

³³⁰ MOSCHEN. *Article 6 Parallel applications or claims*. p. 197.

adiou a sua decisão deve ser desenvolvida e aprofundada, em vistas à adequação desse instrumento frente à demanda por segurança e previsibilidade para a circulação de decisões advindas da utilização da mediação nas relações comerciais internacionais.

Interessante ressaltar a observação trazida por Carlos ESPLUGUES MOTA³³¹ acerca do caráter “desnacionalizado” da Convenção, na medida em que nem a mediação, nem o acordo dela resultante precisam atender aos requisitos legais de um ordenamento jurídico específico, inclusive no que diz respeito à sua executividade no país de origem. Outro ponto de reflexão, promovido por Bruna QUEIROZ³³², é sobre o papel desempenhado pela Convenção de Singapura como um instrumento de *soft law*, promovendo uma nova reflexão nas bases do direito internacional privado, principalmente na tubulada questão à soberania estatal.

É inegável o papel representado pela Convenção no movimento de “desjudicialização do acesso à justiça na esfera transnacional, consubstanciado num marco normativo para a utilização da mediação nas relações comerciais pluriconectadas, ao regular, sobretudo, os critérios e requisitos para a execução dos acordos oriundos da mediação”³³³. Segundo Valesca MOSCHEN, a Convenção

“[...] cria um novo patamar regulatório sobre a matéria ao constituir um título executivo autônomo (decisão auto executável self-executable award) e *deslocalizado* que, em base ao princípio da cooperação jurídica internacional, deverá ser reconhecido pelos Estados partes da Convenção”³³⁴.

Considerando a facilidade com a qual a mediação é adaptável ao cenário internacional, visto que as partes podem usá-la para resolver disputas que envolvem não apenas questões de direito e fato, mas também questões intangíveis, as quais usualmente não podem ser resolvidas meramente com a força impositiva de uma decisão³³⁵, a mediação comercial internacional encontra um cenário fértil no campo do direito marítimo, em razão da sua natureza harmonizatória já consolidada através da *lex mercatoria*. Ao garantir a executabilidade de acordos de mediação

³³¹ ESPLUGUES MOTA, C. *La Convención de Singapur de 2018 sobre mediación y la creación de un título deslocalizado dotado de fuerza ejecutiva: una apuesta novedosa, y un mal relato*. Revista Española de Derecho Internacional, v. 72, n. 1, 2020. p. 63.

³³² QUEIROZ. *A execução dos acordos de mediação comercial internacional privada no Brasil e na França: um Estudo Comparado*. p. 137.

³³³ MOSCHEN. *Article 6 Parallel applications or claims*. p. 196.

³³⁴ MOSCHEN. *Article 6 Parallel applications or claims*. p. 196.

³³⁵ BARKER. *International Mediation—A Better Alternative for the Resolution of Commercial Disputes: Guidelines for a U.S. Negotiator Involved in an International Commercial Mediation with Mexicans*.

internacionais, a convenção oferece um mecanismo que combina a flexibilidade da mediação com a segurança jurídica necessária para o comércio marítimo global, conforme explorado no primeiro capítulo.

Atualmente a Convenção possui 56 assinaturas e já foi ratificada por 18 Estados³³⁶, sendo imprescindível a sua adoção por cada vez mais Estados, criando-se um arcabouço jurídico harmônico, que incentive a resolução pacífica de conflitos comerciais internacionais mediante políticas públicas internas. Isto porque a confiança das partes na mediação está conectada às garantias de eficácia do acordo obtido, de modo que a maior adesão à Convenção traz aos Estados signatários maior segurança jurídica para a utilização do método em solução de conflitos internacionais, mediante atribuição de força executiva aos acordos obtidos³³⁷. Com uma maior adesão dos Estados, maior será a segurança jurídica na execução dos acordos internacionais resultantes de mediação comercial, criando-se um ambiente cada vez mais favorável ao uso da mediação privada na solução dos conflitos com o desenvolvimento do sistema de resolução de disputas comerciais internacionais³³⁸.

4. DESAFIOS E POSSIBILIDADES DA MEDIAÇÃO COMO MÉTODO DE SOLUÇÃO DE DEMANDAS NO CONTEXTO DAS CONTROVÉRSIAS DE DIREITO MARÍTIMO COM ESPECIAL ANÁLISE DO DESAFIO DA EXECUTORIEDADE DOS ACORDOS

O presente capítulo tem como objetivo analisar de forma mais profunda quais os tipos de conflitos envolvendo direito comercial marítimo no Brasil poderiam ser tratados através da mediação, além de abordar questões que buscam esclarecer fatores determinantes e entraves observados para a difusão da técnica dentre os operadores do direito marítimo. Para tanto, utilizou-se a metodologia mista, pois enquanto utiliza o método qualitativo, com o objetivo de promover uma maior quantidade de informações sobre o direito marítimo e a mediação comercial internacional, também utiliza a pesquisa empírica por meio do método quantitativo/questionário³³⁹.

³³⁶ SINGAPORE CONVENTION ON MEDIATION. Disponível em: < <https://www.singaporeconvention.org/> >. Acesso em: 14 abr. 2025.

³³⁷ LOPES; PATRÃO. *A executoriedade dos acordos de mediação em matéria civil e comercial*. p. 24

³³⁸ QUEIROZ. *A execução dos acordos de mediação comercial internacional privada no Brasil e na França: um Estudo Comparado*. p. 150.

³³⁹ IGREJA, Rebecca Lemos. Machado. *O Direito como objeto de estudo empírico: o uso de métodos*

O questionário elaborado foi registrado na Plataforma Brasil sob o n.º CAAE 78818624.9.0000.5542 e segue anexo para conhecimento. Através da técnica do questionário, busca-se realizar a coleta de informação a partir de respostas escritas e preenchidas pelo próprio pesquisado, mediante elaboração de uma série de perguntas organizadas com o propósito de levantar dados para uma pesquisa³⁴⁰. A utilização da pesquisa empírica tem como principal benefício o estudo sistematizado da forma como a mediação vem sendo utilizada como solução de controvérsias envolvendo o Direito Marítimo no Brasil e, principalmente, como a Convenção de Singapura pode impactar na utilização da mediação como método alternativo para solucionar conflitos envolvendo transporte internacional de mercadorias.

No primeiro bloco as perguntas foram elaboradas na modalidade aberta, fechada e indireta, buscando identificar o perfil do pesquisado, através do seu ramo de atuação; tempo de experiência profissional; local de trabalho; se já atuou promovendo a mediação em demandas comerciais marítimas e, caso tenha atuado, se foi em razão de cláusula contratual ou demanda voluntária; se já atuou promovendo a arbitragem em demandas comerciais marítimas.

Já no segundo bloco, as perguntas foram desenvolvidas em forma de escala Likert, que varia entre 1 a 5 pontos, onde o pesquisado deveria indicar, conforme a sua opinião: informações relativas as disputas que poderiam ser resolvidas através da mediação; motivos pelos quais as partes deveriam optar pela mediação; habilidades importantes em um mediador; fatores pelos quais as partes evitam a mediação; e fatores que poderiam encorajar a utilização da mediação³⁴¹. A escala de resposta tipo Likert tem como principal objetivo medir a opinião dos operadores do direito com relação a mediação no direito marítimo, cabendo ao respondente indicar o seu grau de concordância ou discordância com as afirmações propostas³⁴². A última pergunta visa esclarecer se a entrada em vigor da Convenção de Singapura vai encorajar o uso

qualitativos no âmbito da pesquisa empírica em Direito. In: MACHADO, Máira Rocha. *Pesquisar empiricamente o direito*. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017. p. 15/16.

³⁴⁰ FACHIN, Odília. *Fundamentos da metodologia*. 5ª Ed. Editora Saraiva. São Paulo: 2006. p. 158.

³⁴¹ COSTA JUNIOR, João Florêncio da. CABRAL, Eric Lucas dos Santos. SOUZA, Rosana Curvelo de. *Um estudo sobre o uso da escala de Likert na coleta de dados qualitativos e sua correlação com as ferramentas estatísticas*. Contribuciones a Las Ciencias Sociales, São José dos Pinhais, v.17, n.1, p. 360-376, 2024. p. 361.

³⁴² COSTA JUNIOR. CABRAL. SOUZ. *Um estudo sobre o uso da escala de Likert na coleta de dados qualitativos e sua correlação com as ferramentas estatísticas*. p. 361.

da mediação para solução de demandas envolvendo Direito Marítimo.

4.1. Análise Dos Dados Obtidos Através Do Questionário “Análise Da Mediação No Direito Marítimo”

4.1.1. O perfil do pesquisado

No total foram entrevistadas 43 pessoas, que possuem ramos de atuação variados na cadeia de resolução de disputas comerciais marítimas, sendo a composição fortemente dominada por advogados (74%), sendo seguindo por armador (2,3%), funcionários de câmara de mediação (7%), juiz de direito (7%), profissionais que apresentam cargo de diretoria (2,3%), perito naval (2,3%), estudante de direito (2,3%) e *flag state*³⁴³ (2,3%). Dentre os profissionais entrevistados, 48,8% possuem mais de 20 anos de experiência profissional, enquanto 25,6% possuem de 15 a 20 anos de

³⁴³ O *Flag State Control* é responsável por assegurar que as embarcações de bandeira nacional sejam inspecionadas de acordo com a legislação local e memorando internacional adequado aquela bandeira. O *Flag State Control* deve, através de vistorias, verificar se as unidades que operam no mar de bandeira nacional estão em conformidade com os requisitos mínimos para a atividade pretendida. Disponível em: < <https://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000008/000008d3.pdf> >. Acesso em: 20 de março de 2025.

experiência, 9,3% possuem de 10 a 15 anos, 11,6% entre 5 e 10 anos e 4,7% possuem até 5 anos de experiência.

Ainda analisando o perfil dos participantes, a maioria atua profissionalmente no estado do Rio de Janeiro (17 participantes), seguido por São Paulo (10 participantes), pelo Espírito Santo (7 participantes), Paraná e Rio Grande do Sul (2 participantes cada) e os demais estados com um participante.

Gráfico 6 – Perfil profissional

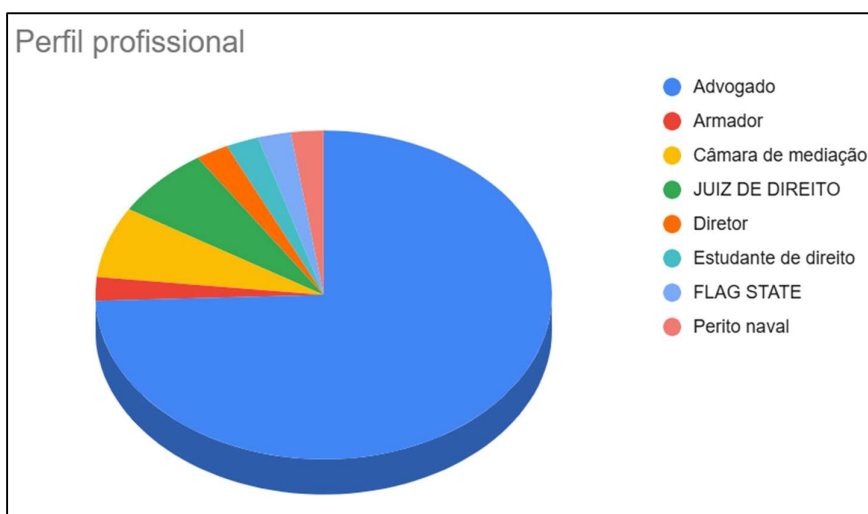


Gráfico 5 – Tempo de Atuação

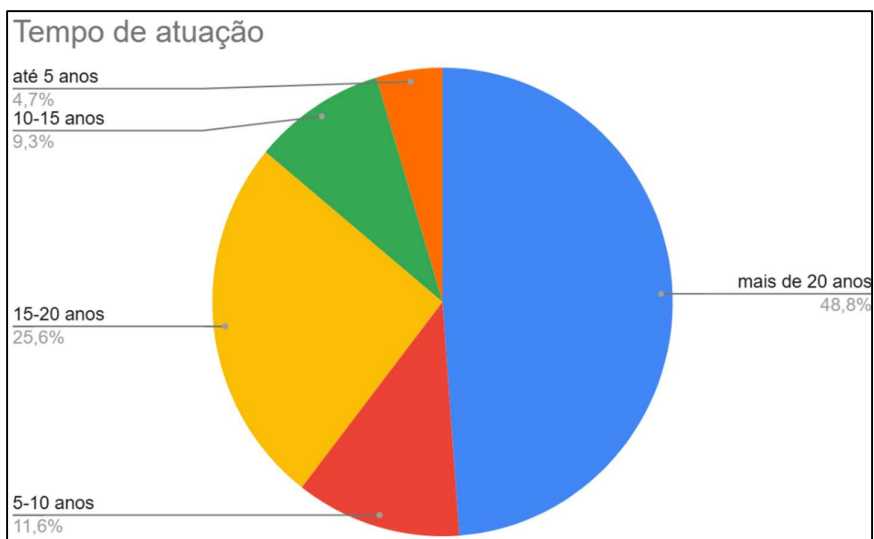


Gráfico 7 – Estado (UF) de Atuação Profissional



Com relação a utilização dos MASC, 27,9 % dos participantes já atuaram promovendo a mediação, sendo que 53,3% das atuações foram em razão cláusula contratual enquanto 46,7% da atuação ocorreu por demanda voluntária das partes.

Gráfico 8 – Já atuou promovendo mediação

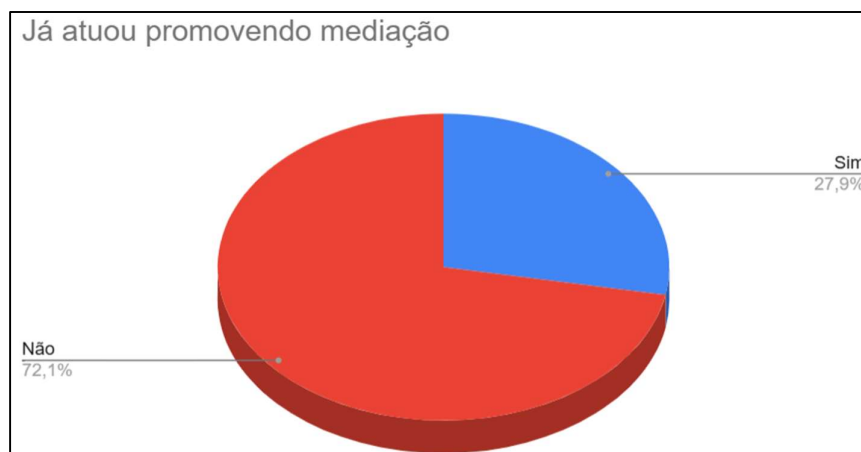
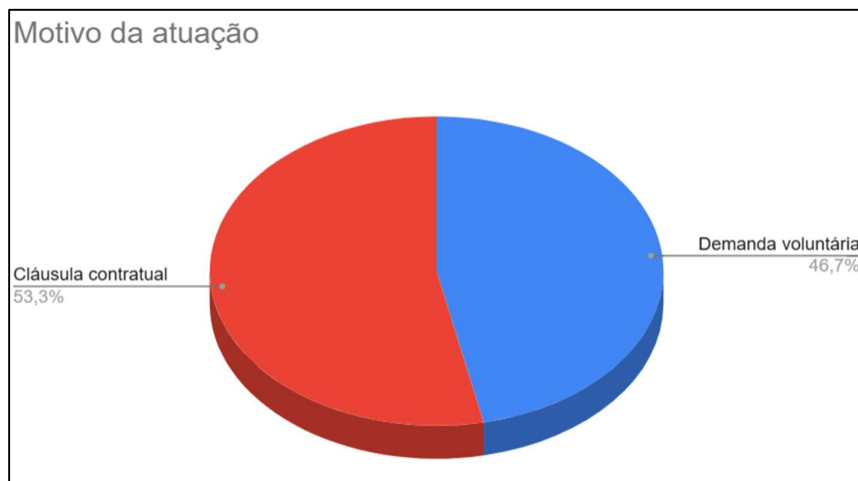


Gráfico 9 – Motivo da atuação



Com relação a utilização da arbitragem como método de solução de conflitos envolvendo demandas marítimas, a pesquisa ainda apontou um maior número de participantes que já atuaram em processos arbitrais, já que 48,8% dos participantes responderam que já atuaram promoveram a arbitragem em demandas envolvendo direito marítimo.

Gráfico 10 – Atuação arbitrando demandas o direito marítimo



Da análise dos dados apresentados conclui-se que a maioria dos entrevistados atua como advogado há mais de 20 anos, com principal estado de atuação no Rio de Janeiro, sendo que a maioria jamais realizou mediação envolvendo demandas de

direto marítimo, enquanto a arbitragem já foi utilizada por quase metade dos participantes.

4.1.2. Tipo de disputa que poderiam ser resolvidas através da utilização da mediação

A primeira pergunta elaborada utilizando a escala de resposta tipo Likert foi referente aos tipos de disputas marítimas que poderiam ser resolvidas através da mediação, onde foi apresentada uma relação com as demandas e o participante deveria sinalizar de 1 a 5 – sendo 1 “muito inadequado” e 5 “muito adequado” - a probabilidade da adequação da demanda para ser mediada. A tabela abaixo inclui a média aritmética das respostas fornecidas e o desvio padrão para cada categoria, refletindo, respectivamente, o consenso geral e a variabilidade das opiniões dos participantes.

Tabela 1 – Tipo de disputa que poderiam ser resolvidas através da utilização da mediação

Q1: Na sua opinião, qual tipo de disputa poderiam ser resolvidas através da utilização da mediação		
Tipo de disputa	Média	Desvio padrão
Salvagem	3	1,296558183
Seguro Marítimo	3	1,451695461
Colisão	3	1,240244323
Danos no casco	4	1,275026328
Contrato de fretamento (demurrage, frete, contrato)	4	1,211334437
Navegabilidade do navio (Unseaworthy)	3	1,407148338
Tonelagem	3	1,327784689
Demandas envolvendo carga	3	1,146036552
Demandas de consumidor (cruzeiros marítimos)	4	1,609082747
Poluição marítima	2	1,406361122
Construção ou reparo de embarcações	4	1,278495794

Para compreender o nível de adequação do procedimento para a mediação, deve-se esclarecer que os valores da média próximos de 4 sugerem alta adequação, média próximo de 3 indica adequação neutra e valores próximos de 2 indicam baixa adequação³⁴⁴. Já o desvio padrão mede a dispersão ou variabilidade das respostas em relação à sua média, indicando o quanto os valores de um conjunto se afastam da

³⁴⁴ COSTA JUNIOR. CABRAL. SOUZ. *Um estudo sobre o uso da escala de Likert na coleta de dados qualitativos e sua correlação com as ferramentas estatísticas*. p. 361.

média aritmética, sendo que valores baixos (próximos de 1,1-1,2) indicam consenso, enquanto valores mais altos (acima de 1,4) sugerem divergência significativa³⁴⁵.

Com base nas médias apresentadas é possível observar que as disputas com alta adequação (média 4), ou seja, aquelas que possuem uma percepção comum que reflete a possibilidade de serem tratadas através da técnica da mediação são as demandas relacionadas a danos no casco, contrato de fretamento (demurrage, frete e contrato) e demandas de consumidor (cruzeiros marítimos) e construção ou reparo de embarcações. Já as demandas com adequação neutra (média 3), a qual sugere que a mediação pode ser viável em alguns casos, mas com incertezas e limitações, são as demandas envolvendo salvatagem, seguro marítimo, colisão, navegabilidade do navio, tonelagem e demandas envolvendo carga. Por fim, somente disputas envolvendo poluição marítima é vista como pouco adequada, indicando que a mediação não é o tratamento adequado para este tipo de conflito.

Com relação ao desvio padrão apresentado, observa-se que as demandas envolvendo carga e contrato de fretamento possuem um desvio padrão baixo, demonstrando um maior consenso entre os participantes, o que sugere uma percepção mais uniforme sobre a média aritmética apresentada. Demandas envolvendo danos no casco, construção ou reparo, salvatagem, colisão e navegabilidade possuem o desvio padrão moderado, indicando a existência de alguma variação nas opiniões, porém mantendo razoável concordância na média apresentada. Já as demandas envolvendo seguro marítimo, tonelagem, poluição marítima e demandas de consumidor apresentam desvio mais alto, ou seja, uma maior divergência nas respostas apresentadas, o que indica discordância entre as percepções dos participantes acerca da viabilidade da mediação.

A pesquisa demonstra que, na opinião dos participantes, as demandas com maior propensão em serem resolvidas através da mediação, por possuírem maior adequação e baixo desvio de padrão, são as disputas relacionadas a contrato de fretamento, possivelmente em razão da natureza negocial deste tipo de demanda, a construção ou reparo de embarcações e danos no casco, por possibilitar um maior diálogo entre as partes e permitir negociações sobre reparos e indenizações.

³⁴⁵ COSTA JUNIOR. CABRAL. SOUZ. *Um estudo sobre o uso da escala de Likert na coleta de dados qualitativos e sua correlação com as ferramentas estatísticas*. p. 361.

4.1.3. Motivos para as partes optarem pela mediação

A segunda pergunta buscava compreender quais motivos as partes deveriam optar pela mediação, considerando aspectos econômicos, procedimentais, pessoais e complexidade, sendo analisados, igualmente, a média das respostas com o desvio padrão.

Tabela 2 – Motivos para as partes optarem pela mediação

Q2: Na sua opinião, por quais motivos as partes deveriam optar pela mediação, sendo 1 motivo pouco relevante e 5 motivo muito relevante		
Motivo	Média	Desvio padrão
Redução de custo	4	1,41
Redução de tempo	5	1,14
Procedimento mais satisfatório	4	1,12
Preservar relacionamento	5	1,17
Complexidade da disputa	3	1,55
Simplicidade da disputa	4	1,38
Neutralidade do procedimento	4	1,17
Liberdade no procedimento	4	1,26

Com base nas médias, os motivos foram classificados como alta relevância, para aqueles com média 5, relevância significativa com média 4 e relevância moderada com média 3.

Desta forma, conclui-se que os motivos relacionados a redução de tempo e preservação do relacionamento foram classificados como alta relevância, redução de custo, procedimento mais satisfatório, simplicidade da disputa, neutralidade do procedimento e liberdade no procedimento como relevância significativa e, por fim, complexidade da disputa como relevância moderada. Ainda analisando a tabela acima, constata-se que os motivos relacionados a redução de custos, complexidade da disputa e simplicidade da disputa possuem um desvio de padrão alto, indicando uma maior divergência quanto à média atribuída, refletindo um dissenso dos participantes quanto a relevância destes motivos para que as partes optem pela mediação.

Destaca-se a presença de um consenso robusto quanto aos principais motivos para as partes optarem pela mediação, sendo eles a redução de tempo e a preservação de

relacionamentos, ambos com média 5 e baixo desvio, refletindo as necessidades práticas e comerciais do setor. Este resultado corrobora a latente preocupação dos operadores relacionados aos altos custos gerados pela morosidade na resolução do conflito, assim como a necessidade de manutenção do vínculo comercial prévio.

4.1.4. Habilidades do mediador

As habilidades mais importantes em um mediador foram o objeto da terceira pergunta, havendo um consenso quase que unânime quando às médias apresentadas, em razão do baixo desvio padrão entre os participantes observado em todas as habilidades questionadas.

Tabela 3 – Habilidades do mediador

Q3: Na sua opinião, quais seriam as habilidades mais importantes em um mediador, sendo 1 pouco importante e 5 muito importante.		
Habilidade	Média	Desvio Padrão
Neutralidade e honestidade	5	0,71
Habilidade de escuta	5	0,85
Comunicação clara	5	0,85
Habilidades de construção de confiança	5	0,85
Boa vontade e empatia	4	0,96
Assertividade	5	0,97
Habilidade de negociação	5	0,77
Conhecimento na matéria	5	0,92
Providenciar informação no decorrer da demanda	4	0,97
Capacidade de observação durante o procedimento	4	1,03
Habilidade para reconciliação	5	1,06
Inteligência emocional	5	0,99
Paciência	5	1,04
Credibilidade e reputação	5	0,9
Capacidade de promover um ambiente seguro	5	0,95

De acordo com os participantes, as habilidades mais importantes para um mediador no setor marítimo são aquelas relacionadas à imparcialidade (neutralidade e honestidade), à capacidade de facilitar acordos (habilidade de negociação,

comunicação clara, escuta ativa) e ao conhecimento técnico (conhecimento na matéria), sendo, de fato, competências cruciais em um setor onde as disputas frequentemente envolvem questões técnicas e jurídicas específicas, tornando a confiança no mediador essencial para o sucesso do processo.

4.1.5. Fatores que evitam a mediação

A quarta pergunta analisou por quais fatores as partes evitam a mediação considerando fatores referente a experiência das partes, advogados e mediadores, custo, credibilidade, receio de revelar estratégia judicial ou preferência cultural pela judicialização ou arbitragem.

Tabela 4 – Fatores que desencorajam o uso da mediação

Q4: Na sua opinião, por quais fatores as partes evitam a mediação, sendo 1 fator pouco relevante e 5 fator muito relevante		
Fatores	Média	Desvio Padrão
Falta de experiência das partes	5	1,18
Falta de experiência dos advogados	4	1,34
Dificuldade de nomear mediadores experientes	4	1,13
Revelar estratégia judicial	4	1,13
Preferência cultural pela judicialização ou arbitragem	5	0,73
Custo	3	1,09
Falta de credibilidade	3	1,17
Falta de conhecimento técnico sobre a mediação	4	1,12

A falta de experiência das partes e a preferência cultural pela judicialização ou arbitragem demonstraram ser fatores primordiais para as partes evitarem a mediação, sendo barreiras significativas para a expansão da técnica da mediação como método de solução nas demandas comerciais marítimas. Nota-se, ainda, que o baixo desvio de padrão apresentado no fator relacionado à preferência cultural por outros métodos reflete a tendência já apontada nos capítulos anteriores, dos operadores do direito marítimo confiarem em métodos tradicionais, como arbitragem, já amplamente

utilizado nos contratos internacionais.

Já os fatores classificados como relevância significativa (média 4) são a falta de experiência dos advogados, a dificuldade de nomear mediadores experientes, o receio de revelar a estratégia judicial e a falta de conhecimento técnico sobre a mediação. Entretanto, o alto desvio de padrão apresentado no fator “falta de experiência dos advogados”, demonstra significativa divergência, possivelmente em razão da mudança cultural atual, que proporciona maior divulgação da mediação no campo da advocacia e especialização dos profissionais. A dificuldade de nomear mediadores experientes reflete que a escassez de profissionais qualificados para disputas técnicas envolvendo direito marítimo é uma preocupação comum, enquanto a falta de conhecimento técnico sobre a mediação aponta que a falta de familiaridade com o procedimento ainda é um obstáculo a ser superado.

Por fim, a média moderada referente aos fatores do custo e falta de credibilidade demonstra que tais fatores não são vistos como uma barreira significativa, possivelmente por ser mais econômica que o litígio ou arbitragem e também porque a mediação vem se consolidando cada vez mais como método confiável no campo da solução de conflitos.

4.1.6. Fatores que poderiam encorajar as partes a utilizarem a mediação

A última pergunta buscou avaliar quais fatores poderiam encorajar as partes a utilizarem a mediação.

Tabela 5 – Fatores que encorajam o uso da mediação

Q5: Na sua opinião, quais fatores poderiam encorajar as partes a utilizarem a mediação, sendo 1 fator pouco relevante e 5 fator muito relevante		
Fatores	Média	Desvio padrão
Efetividade em alcançar o acordo	5	1,13
Maior experiência dos advogados	4	1,26
Experiência dos mediadores	5	1,04
Maiores informações sobre procedimento	5	0,99
Maiores informações sobre custo	5	1,28

Observamos que fatores relacionados a efetividade em alcançar o acordo, experiência dos mediadores, maiores informações sobre procedimento, maiores informações sobre custo foram classificadas como de alta relevância, enquanto apenas a maior experiência dos advogados foi classificada como de relevância significativa. Maiores informações sobre procedimento foi o fator de alta relevância com o menor desvio de padrão apresentado, refletindo um consenso de que a difusão do conhecimento sobre o processo de mediação é essencial para superar barreiras como a falta de familiaridade, identificada como obstáculo de relevância significativa no tópico anterior. Igualmente, uma maior experiência técnica dos mediadores é essencial para inspirar confiança, alinhando-se à análise anterior que comprovou o obstáculo gerado pela dificuldade de nomear mediadores experientes, refletindo a importância do fator para expansão da mediação no setor.

A capacidade de a mediação produzir soluções mutuamente aceitáveis, através da sua efetividade em alcançar o acordo, também se revelou como fator primordial para encorajar o uso da mediação, principalmente em disputas contratuais, onde as partes buscam resultados práticos. Vale ressaltar que os motivos relacionados a redução de tempo e preservação do relacionamento foram classificados como relevância alta na pergunta relacionada aos motivos para as partes optarem pela mediação, os quais aliados a resposta acima confirma a relevância da mediação para resolução de disputas comerciais marítimas. A média máxima sugere que a maior clareza nas informações sobre custo é um incentivo significativo, embora o desvio de padrão moderado indique que a percepção de custo apresenta alguma divergência entre os participantes.

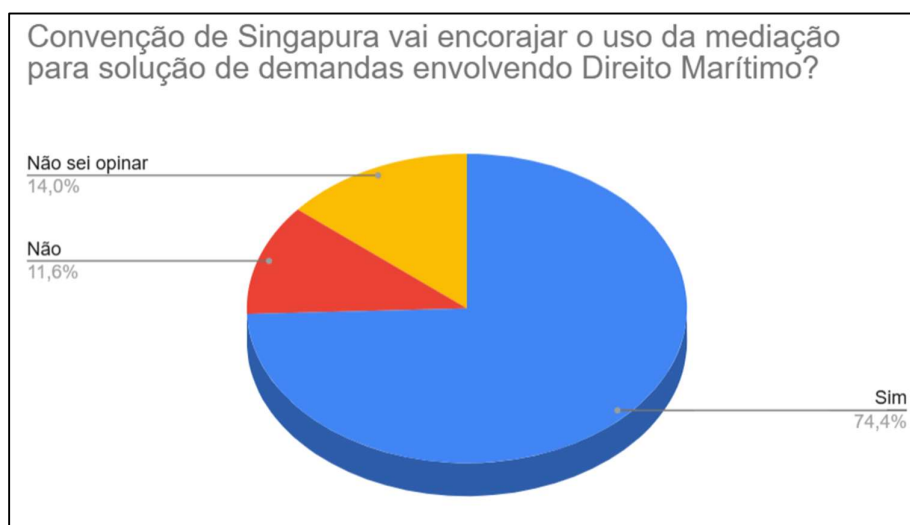
Por fim, a relevância significativa do fator relativo a maior experiência dos advogados indica que advogados familiarizados com a mediação possuem papel importante para encorajar a mediação ao orientar as partes a adotá-la, porém o desvio padrão moderado indica que essa influência pode ser menos uniforme.

4.1.7. Convenção de Singapura e o seu condão de encorajar o uso da mediação para resolução de conflitos marítimos

A última pergunta visa analisar a opinião dos participantes quanto aos efeitos da entrada em vigor da Convenção de Singapura e o seu condão de encorajar o uso da mediação para resolução de conflitos marítimos. Isto porque a Convenção de Singapura foi elaborada como solução para enfrentar o problema existente quanto a execução transfronteiriça dos acordos decorrentes da mediação, conferindo força vinculativa aos acordos e permitindo que sejam reconhecidos e executados através de um procedimento relativamente simples.³⁴⁶

A pesquisa apontou que grande parte dos participantes concordam que a entrada em vigor da convenção vai encorajar a utilização da mediação, enquanto uma parcela significativa não é capaz de opinar, possivelmente em razão da ausência de conhecimento específico sobre o tema, já que uma parcela significativa dos entrevistados jamais utilizou a técnica.

Gráfico 11 – Convenção de Singapura e o uso da mediação no direito marítimo



O principal objetivo da Convenção é oferecer segurança e estabilidade no cenário internacional, promovendo a aplicação da mediação como uma solução alternativa e eficiente para resolver disputas envolvendo comércio internacional, evitando que a parte necessite recorrer à arbitragem ou jurisdição ordinária para executar a transação realizada, o que certamente eleva o custo da mediação e desvaloriza a sua opção

³⁴⁶ Informação extraída do texto explanatório da Convenção sobre Acordos de Liquidação Internacional Resultantes de Mediação das Nações Unidas. Disponível em: < https://uncitral.un.org/en/texts/mediation/conventions/international_settlement_agreements >. Acesso em: 17 fev. 2023.

como solução alternativa de conflitos³⁴⁷. Logo, inegável que a Convenção de Singapura é uma ferramenta crucial para fomentar a utilização da mediação como método de solução de disputas comerciais marítimas, devido principalmente a sua capacidade de proporcionar uniformidade e executabilidade dos acordos realizados.

4.1.8. A conclusão extraída da pesquisa realizada

Após a análise geral dos dados, observou-se que concentração regional dos participantes demonstra uma predominância de estados relevantes para o setor marítimo, como Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul e Espírito Santo, mas também limita a representatividade nacional da pesquisa, deixando de demonstrar a percepção da utilização da mediação por grande parcela do território nacional, inclusive dos estados do Nordeste do país, que possuem dinâmicas econômicas ou jurídicas distintas. Os dados apresentados demonstraram o uso moderado da mediação, uma vez que somente apenas 27,9% dos entrevistados já promoveram mediação, um percentual relativamente baixo considerando o alto grau de especialização dos participantes, indicando que a mediação ainda é subutilizada no contexto de disputas marítimas no Brasil.

Outro dado interessante de ser analisado é com relação a motivação que os levou a utilizarem a mediação, visto que 53,3% dos participantes fizeram devido a cláusulas contratuais (obrigação prévia), enquanto 46,7% foi por iniciativa voluntária, sugerindo que a mediação depende mais de imposições contratuais do que de uma opção das partes, apontando para o endosso à cultura jurídica existente no país. Observou-se também que a arbitragem possui o uso mais expressivo, sendo utilizada por 48,8% dos participantes, quase o dobro do percentual que usou mediação, refletindo a já apresentada preferência pela arbitragem no setor marítimo, possivelmente devido à sua natureza mais estruturada e vinculante, o que transmite mais confiança em disputas complexas.

Com relação ao entendimento quanto as demandas mais possivelmente indicadas para a mediação, a pesquisa demonstrou que, sob a ótica dos participantes,

³⁴⁷ ELISAVETSKY, Alberto. A Convenção de Singapura: Uma grande contribuição para a mediação internacional e o direito processual civil dos países signatários. Revista Eletrônica de Direito Processual – REDP. Rio de Janeiro. Ano 16. Volume 23. Número 1. Janeiro a Abril de 2022.

demandas relacionadas a Contrato de Fretamento, Demurrage, Construção ou Reparo de Embarcações e Danos no Casco possuem maior adequação, curiosamente por serem disputas essencialmente contratuais e comerciais, envolvendo armadores, afretadores e outros agentes marítimos, sendo a mediação ideal para negociar termos financeiros e preservar relações de negócios.

Questões envolvendo consumidor, apesar de possuírem uma média geral alta de adequação -relacionadas ao fato de que a solução rápida e personalizada é ideal relações de consumo- ainda se observa um desvio moderado, indicando que nem todos os participantes possuem uma opinião tão favorável quanto a sua aplicação. Já conflitos de Salvatagem, Seguro Marítimo, Colisão, Navegabilidade, Tonelagem e Demandas envolvendo Carga possuem adequação neutra, indicando que a mediação pode ser considerada para alguns casos, possivelmente em razão da necessidade de considerar peculiaridades relativas a questões técnicas, responsabilidade legal ou envolvimento de terceiros (principalmente nos casos de seguro marítimo ou avarias). Por fim, os resultados demonstraram que, com relação as disputas comerciais, as demandas decorrentes de poluição marítima não possuem tanta adequação para serem mediadas, provavelmente em razão da complexidade em determinar valor indenizatório por impacto ambiental e à necessidade de sanções regulatórias.

Quanto aos motivos que incentivam as partes a adotarem a mediação, a pesquisa demonstrou que a redução de tempo e a preservação do relacionamento são os motivos mais relevantes, enquanto a redução de custos, procedimento mais satisfatório, simplicidade da disputa, neutralidade e liberdade do procedimento seguem logo abaixo na lista de relevância, sendo, por fim, a complexidade da disputa o motivo menos relevante. Isto se justifica em razão da urgência com a qual as demandas marítimas precisam ser solucionadas, sendo o fator tempo crítico devido aos custos operacionais elevados, e também a característica de longos relacionamentos no setor marítimo entre armadores, afretadores, estaleiros e seguradoras, reforçando que a técnica menos adversarial, permite que as partes cheguem a acordos mutuamente benéficos, preservando parcerias. A utilização de técnica menos formal e mais colaborativa justifica a posição que procedimento mais satisfatório, simplicidade da disputa, neutralidade e liberdade do procedimento ocupam logo abaixo na média geral. Observa-se, entretanto, que apesar da redução de custo apresentar a média 4, o desvio moderado sugere uma percepção variada

entre os participantes, possivelmente em razão dos altos custos gerados em casos complexos, que envolvam avaliações técnicas ou múltiplas partes.

O estudo demonstrou que as habilidades mais importantes para um mediador no setor marítimo são aquelas relacionadas à imparcialidade (neutralidade e honestidade), à capacidade de facilitar acordos (habilidade de negociação, comunicação clara, escuta ativa) e ao conhecimento técnico (conhecimento na matéria). Outras habilidades relacionadas a criação de um ambiente seguro e confiante também foram muito valorizadas pelos participantes, como habilidades emocionais, paciência e capacidade de promover um ambiente seguro, também muito valorizadas, reforçando a necessidade de se criar um canal propício ao diálogo.

Prosseguindo na análise, dentre os principais fatores que afastam a escolha pelo uso da mediação estão a falta de experiência das partes, dos advogados, a dificuldade em nomear mediadores qualificados e a preferência cultural pela judicialização ou arbitragem, demonstrando que a falta de estudos aprofundados sobre o tema que visem propagar a utilização da mediação ainda é uma barreira significativa que leva as partes, sem a orientação necessária, a optarem por técnicas mais tradicionais. Interessante que a pesquisa também demonstra que os principais fatores que poderiam encorajar as partes a utilizar a mediação no setor marítimo são a experiência dos mediadores, maiores informações sobre procedimento, maiores informações sobre custo e a maior experiência dos advogados, fatores que abordam diretamente barreiras identificadas anteriormente. Mais uma vez o alto desvio padrão referente a informações sobre custo demonstra como a percepção dos participantes varia quanto o tema é abordado, como já dito possivelmente devido a grande variação dos custos em razão da complexidade das disputas.

Por fim, grande parte dos participantes concordam que a entrada em vigor da convenção vai encorajar a utilização da mediação, enquanto uma parcela significativa não é capaz de opinar, corroborando com a premissa de que é necessária a ressignificação da abordagem quanto o tratamento adequado do conflito e as várias técnicas existentes, inserindo o seu estudo nos centros acadêmicos e discussões no universo jurídico. Desta forma, conclui-se que a mediação é vista como viável para disputas negociais e práticas, mas menos adequada para questões regulatórias complexas, possuindo como principais vantagens a redução de tempo, preservação

de relacionamentos e efetividade em alcançar acordos.

Dentre as principais barreiras observa-se que a preferência por arbitragem e a falta de experiência das partes e advogados, e a dificuldade em nomear mediadores qualificados são os maiores entraves, refletindo uma resistência cultural e a falta de capacitação quanto ao tema. Logo, conclui-se que a mediação tem um potencial significativo no direito marítimo, mas a sua expansão depende de superar barreiras culturais e estruturais, devendo-se investir em formas de ampliar a discussão e capacitação, principalmente porque a entrada em vigor da Convenção de Singapura tem o condão de aumentar sua credibilidade e eficácia transfronteiriça.

CONCLUSÃO

A presente pesquisa, estruturada em quatro capítulos, combina revisão teórica, análise normativa e pesquisa empírica para abordar a mediação com técnica adequada para o tratamento de demandas envolvendo o direito comercial marítimo, com o intuito de compreender o potencial do método, suas barreiras e perspectivas futuras.

No primeiro capítulo apresentou, através da bibliografia estudada, a histórica tendência do direito comercial internacional e particularmente do direito marítimo em promover a autorregulamentação para alcançar a harmonização legislativa, seja através da elaboração de cláusulas contratuais padrões que estabelecem previamente o regime jurídico aplicável e outras questões, seja através do desenvolvimento da arbitragem no setor marítimo, prevendo com antecedência a forma como possíveis disputas serão solucionadas. Durante a análise realizada, foi abordado o conceito de direito marítimo, como um conjunto de normas que regulam a navegação e o comércio marítimo, destacando sua natureza mista (pública e privada) e sua relevância para o comércio internacional, que movimenta bilhões de toneladas de carga anualmente. Abordou-se os contratos comerciais marítimos, como fretamento e transporte sob conhecimento de embarque, evidenciando a complexidade das relações comerciais, assim como a influência da *lex mercatoria* na formação normativa desse tipo de relação comercial.

O capítulo, ainda, identifica as principais disputas decorrentes da relação comercial,

com destaque para avarias (grossas e simples) e sobrestadia (*demurrage*), ponderando que tais conflitos estão conectados com questões contratuais e operacionais, sendo potencialmente adequadas à mediação devido à sua natureza negocial. A conclusão extraída do primeiro capítulo é que o direito marítimo, por sua especificidade e internacionalidade, exige métodos de resolução ágeis, reforçando a necessidade de se recorrer a outros métodos de solução de controvérsia, além do judiciário, o que posiciona a mediação como uma alternativa promissora, embora subutilizada.

No segundo capítulo é explorado o conceito moderno de acesso à justiça, que transcende o mero direito de ingressar em juízo, escancarando necessidade de a sociedade jurídica aprimorar e promover a utilização dos MASC, oferecendo a possibilidade de os particulares retomarem o protagonismo na gestão dos conflitos, com a descentralização da jurisdição no Poder Estatal que permanece como porta residual no conceito da Justiça Multiportas. O capítulo tratou de apresentar a necessidade da gestão adequada dos conflitos, afim de indicar qual o método é o mais indicado ao caso concreto, além de apresentar as principais técnicas heterocompositivas e autocompositivas, com destaque para a judicialização, a arbitragem e a mediação.

Apesar da predominância da judicialização e arbitragem, com destaque para a arbitragem que é amplamente difundida e mundialmente utilizada como método para solucionar conflitos marítimos, tais métodos ainda enfrentam problemas relacionados à custo, tempo e alta especialização, o que se converte em obstáculos enfrentados para alcançar o acesso à justiça. É neste contexto que a mediação surge como uma via viável para solução de demandas comerciais marítimas, pois, dentre outras características, possui em seu âmago estabelecer o diálogo entre as partes, preservando as relações comerciais.

Para compreender se, sob a ótica dos operadores do direito marítimo, a mediação é uma técnica viável para ser empregada e, ainda, quais as demandas estariam mais propensas a serem mediadas, foi realizada pesquisa empírica através da elaboração do questionário apresentado no Capítulo 3. O primeiro bloco de perguntas elaboradas identificou um alto grau de experiência dos participantes, sugerindo que os dados possivelmente refletem visões consolidadas e maduras sobre as questões

respondidas, mas também pode indicar uma possível resistência a métodos menos tradicionais, como a mediação. A pesquisa comprovou a hipótese de que a mediação é subutilizada em detrimento da arbitragem, confirmando que as disputas mais adequadas à mediação são aquelas relacionadas a contratos de fretamento (*demurrage*, frete), danos no casco e construção/reparo de embarcações, devido à sua natureza negocial e com potencial de diálogo entre as partes.

Fatores como redução de tempo e preservação de relacionamentos são os principais motivadores para sua adoção, enquanto a falta de experiência das partes, preferência por métodos tradicionais e escassez de mediadores qualificados são barreiras significativas. As habilidades do mediador, como imparcialidade, comunicação e conhecimento técnico, são cruciais para o sucesso do processo, concluindo-se que a mediação tem potencial para disputas negociais, mas sua expansão depende de capacitação, difusão de conhecimento e superação de resistências culturais. Por fim, a pesquisa empírica comprovou que a Convenção de Singapura é vista como um incentivo à mediação, ao garantir a executabilidade de acordos transnacionais, embora sua percepção seja limitada pela falta de familiaridade.

O último capítulo trata da construção normativa através de instrumentos harmonizatórios para regulamentar o uso da mediação internacional, apresentando o contexto da elaboração da Convenção de Singapura, para ao fim destacar o seu papel desempenhado na solução de controvérsias que envolvam relações de direito comercial marítimo. O capítulo destaca a convenção como um marco normativo que confere segurança jurídica à mediação comercial internacional ao assegurar a executabilidade de acordos transnacionais, fator que certamente favorece a utilização da mediação em conflitos comerciais de direito marítimo. A análise histórica demonstrou que a ausência de um regime multilateral de execução limitava a adoção da mediação, lacuna preenchida pela Convenção, que foi desenvolvida com o intuito de simplificar o reconhecimento de acordos com requisitos flexíveis. Contudo, a eficácia da Convenção depende de sua ratificação por mais Estados, incluindo o Brasil, que a assinou em 2021, mas ainda não a ratificou.

A conclusão é que a Convenção fortalece a mediação como alternativa viável, promovendo confiança e estabilidade, mas sua consolidação exige esforços para ampliar sua adesão e integração ao ordenamento jurídico nacional.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ALBORNOZ, Maria Mercedes. *Aceso a la justicia em las relaciones privadas Internacionales: Intereses em juego*. Rev. secr. Trib. perm. revis. Año 5, Nº 9; Marzo 2017. p. 170 - 195.

ALEXANDER, Nadja; CHONG, Shouyu. *An Implied Ground for Refusal to Enforce iMSAs Under the Singapore Convention on Mediation: The Effect of Article 6*. Kluwer Mediation Blog, 2019. p 149-153.

ALEXANDER, Nadja; CHONG, Shouyu. *The Singapore Convention on Mediation. A Commentary*. Global Trends in Dispute Resolution, Volume 8, Kluwer, 2019. p. 149-153.

ALLSOP, Justice James. *International Maritime Arbitration: Legal and Policy Issues*. Disponível em: < <http://www5.austlii.edu.au/au/journals/FedJSchol/2007/7.html> >. Acesso em: 01 dez. 2023.

AMBROSE, Clare; MAXWELL Karen; PARRY Angharad. *London Maritime Arbitration*. Third Edition, 2009.

UNITED KINGDOM. *Arbitration Act 1996*. Disponível em: < <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/contents> >. Acesso em: 01 dez. 2023

ARAUJO, Nadia. *A Cláusula de Hardship nos Contratos Internacionais e sua Regulamentação nos Princípios para os Contratos Internacionais do UNIDROIT*. In: POSENATO, Naiara. (Org.). *Contratos Internacionais: Tendências e Perspectivas*. 1ed. Ijuí: Unijuí, 2006. p. 317-341.

ARRUDA, Gustavo Brasil de. *Arbitragem e Mediação nos conflitos Marítimos e Portuários*. Disponível em: < https://www.oasisbr.ibict.br/vufind/Record/UFOR_d1e40faac66ed1c6808d08e554d511ec >. Acesso em: 28 nov. 2023.

BAATZ, Yvonne. *Charteparties* In: BAATZ, Yvonne. *Maritime law*. 2ª Ed. Londres: Sweet & Maxwell, 2011.

BAATZ, Yvonne (coord.). *Maritime Law*. 5ª ed. Oxon: Inform Law from Routledge, 2021.

BACELLAR, Roberto Portugal; GOMES, Luiz Flávio; BIANCHINI, Alice. *Mediação e arbitragem*. Saraiva, 2012.

BAPTISTA, Luiz Olavo. *Contratos internacionais*. São Paulo: Lex Editora. 2010.

BARKER, Julie. *International Mediation—A Better Alternative for the Resolution of*

Commercial Disputes: Guidelines for a U.S. Negotiator Involved in an International Commercial Mediation with Mexicans. Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review, v. 19, jan 1996.

BARRAL, William. *O Comércio Internacional*. Del Rey, Belo Horizonte, 2007.

BERTOLI, Rubia Fiamoncini. BUSNELLO, Saul José. Métodos heterocompositivos e autocompositivos de solução de conflitos: a mediação como meio de efetivar a obtenção da justiça. Disponível em: < https://s3-sa-east-1.amazonaws.com/siteunidavi/revistaDireito/Artigo_Saul_R%C3%BAbia.pdf >. Acesso em: 07 out. 2024.

BIMCO. Paramount Clause General 1997. Disponível em: < https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/paramount_clause_general_1997/ >. Acesso em: 10 jun. 2023.

BORN, Gary B. *International Arbitration: Law and Practice*; Kluwer Law International 2012. pp. xxvii – xxviii.

BRUNETTI, Antonio. *Derecho marítimo privado italiano*. Tradução R. Gay de Montellá. Vol. I. Barcelona: Bosch, 1950.

BRASIL. Decreto nº 1.902, de 9 de maio de 1996. Promulga a Convenção Interamericana sobre Arbitragem Comercial Internacional, de 30 de janeiro de 1975. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1902.htm >. Acesso em: 28 nov. 2023.

BRASIL. Lei Nº 556, de 25 de junho de 1850. Institui o Código Comercial. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l1m/LIM556.htm >. Acesso em: 04 out. 2024

BRASIL. Lei n.º 9.307/96 de 23 de setembro de 1996. Institui a Lei da Arbitragem. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9307.htm >. Acesso em: 28 de nov. 2023.

BRASIL. Lei nº 10.460 de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm >. Acesso em: 14 fev. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.140/15 de 26 de junho de 2015. Dispõe sobre a mediação entre particulares como meio de solução de controvérsias e sobre a autocomposição de conflitos no âmbito da administração pública; altera a Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997, e o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972; e revoga o § 2º do art. 6º da Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2015/lei/l13140.htm >. Acesso em: 14 fev. 2023.

BUGDEN, Paul M.; LAMONT-BLACK, Simone. *Goods in transit and Freight forwarding*. 3ª Ed. Londres: Sweet e Maxwell, 2013.

CABRAL, Trícia Navarro Xavier. *Teoria da justiça multiportas*. Revista de Processo | vol. 343/2023 | Set / 2023 | DTR\2023\9332. p. 453 – 471.

CABRAL, Trícia Navarro Xavier. MEDEIROS, Livia Peres Rangel. *Análise econômica do direito e justiça multiportas*. Revista de Análise Econômica do Direito | vol. 3/2022 | Jan - Jun / 2022 | DTR\2022\9155.

CALMON, Petronio. *Fundamentos da mediação e da conciliação*. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2008.

CAPPELLETTI, Mauro; GARTH, Bryant. *Acesso à justiça*. Tradução Ellen Grace Northfleet, Porto. Alegre, Fabris, 1988.

CARMONA, Carlos Alberto. *Arbitragem e processo: um comentário à Lei n.º 9.307/96*, 3ª Ed. São Paulo: Atlas, 2009.

CASTRO JR., Osvaldo Agripino. *Breves notas sobre arbitragem marítima e portuária*. Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, São Paulo: Síntese, n. 20, maio/jun. 2014.

CHAGAS, Bárbara Seccato Ruis. *O tratamento adequado de conflitos no Processo Civil brasileiro*. 2017. 151 f. Dissertação (Mestrado em Direito Processual) - Programa de Pós-Graduação em Direito Processual, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2017.

CHERN, Cyril. *International Commercial Mediation*. Routledge: Informa Law. 2008.

COGHLIN, Terence; KIMBALL, John D.; BAKER, Andrew X.; BELKNAP JR, Thomas H.; KENNY, Julian; *Time Charters*, 7ª Ed. Nova Iorque: Informa Law, 2014.

COSTA JUNIOR, João Florêncio da. CABRAL, Eric Lucas dos Santos. SOUZA, Rosana Curvelo de. Um estudo sobre o uso da escala de Likert na coleta de dados qualitativos e sua correlação com as ferramentas estatísticas. *Contribuciones a Las Ciencias Sociales*, São José dos Pinhais, v.17, n.1, p. 360-376, 2024.

COGSA 1971” Carriage of Goods by Sea Act.

CNJ. *Justiça em números: estatísticas do Poder Judiciário*. Disponível em: < <https://painel-estatistica.stg.cloud.cnj.jus.br/estatisticas.html> >. Acesso em: 24 mar. 2025.

CNJ. *Manual de Mediação Judicial*. Disponível em: < <https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2015/06/f247f5ce60df2774c59d6e2dddbfec54.pdf> > Acesso em: 14

de abr. 2025.

CRETELLA NETO, José. *Contratos internacionais do comércio*. 2ª Ed. São Paulo: Letz Total Media Creative Projects, 2016.

_____. *Filosofia do direito internacional*. São Paulo: Letz Total Media Creative Projects, 2017.

DANJON, Daniel. *Tratado de derecho Marítimo*. Tradução Faustino Menendez-Pidal. 1ª Ed. Vol II. Madrid: Editora Reus S.A. 1932.

DANTAS, Francisco Wildo Lacerda. *Teoria Geral do Processo*. 2ª Ed. Editora Método. São Paulo: 2007.

DIAS, Ricardo Gueiros Bernardes e PEREIRA, Diogo Abineder Ferreira Nolasco. *Justiça multiportas e os conflitos envolvendo a Administração Pública: Arbitragem e os interesses públicos disponíveis*. Revista Jurídica, vol. 03, nº. 60, Curitiba, 2020.

DINAMARCO, Cândido Rangel. *Instituições de Direito Processual Civil*. Vol. 1. São Paulo: Malheiros. 2020.

DINAMARCO, Cândido Rangel. *Instituições de Direito Processual Civil*. Vol. 2. 9º Ed. São Paulo: JusPodivm, 2023.

DONATO, Roberta. *Maritime mediation*. University of Coimbra Institute for Legal Research. Julh, 2023.

E. L. OLDENDORFF & CO. G.m.b.H. v. TRADAX EXPORT S.A. (THE "JOHANNA OLDENDORFF") [1973] 2 Lloyd's Rep. 285.

ELISAVETSKY, Alberto. *A Convenção de Singapura: Uma grande contribuição para a mediação internacional e o direito processual civil dos países signatários*. Revista Eletrônica de Direito Processual – REDP. Rio de Janeiro. Ano 16. Volume 23. Número 1. Janeiro a Abril de 2022.

ESPLUGUES MOTA, Carlos Aurelio. *La Convención de Singapur de 2018 sobre mediación y la creación de un título deslocalizado dotado de fuerza ejecutiva: una apuesta novedosa, y un mal relato*. Revista Española de Derecho Internacional, v. 72, n. 1, 2020.

ESPLUGUES, Carlos Aurelio. *Some Current Developments in International Maritime Arbitration*. Disponível em: <
https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1952777>. Acesso em: 04 dez. 2023.

European Directive 2008/52/EC of the European Parliament and of the Council of 21

May 2008 on certain aspects of mediation in civil and commercial matters OFFICIAL JOURNAL OF THE EUROPEAN UNION.

FACCI, Lucio Picanço. *Meios adequados de resolução de conflitos e os desafios culturais para a sua efetivação*. Revista de Arbitragem e Mediação. vol. 71. ano 18. São Paulo: Ed. RT, out./dez. 2021. p. 237-255.

FACHIN, Odília. *Fundamentos da metodologia*. 5ª Ed. Editora Saraiva. São Paulo: 2006.

FALECK, Diego e TARTUCE, Fernanda. *Introdução histórica e modelos de mediação* Disponível em: < <http://www.fernandatartuce.com.br/wp-content/uploads/2016/06/Introducao-historica-e-modelos-de-mediacao-Faleck-e-Tartuce.pdf> >. Acesso em: 01 jul. 2023.

FONSECA, Pedro Paulo Corino da. *Mediação nas relações econômicas internacionais privada*. Disponível em: < <https://sapientia.pucsp.br/bitstream/handle/7811/1/Pedro%20Paulo%20Corino%20da%20Fonseca.pdf> >. Acesso em: 15 jun. 2023.

FORCE, Robert. MAVRONICOLAS, Anthony J. *Two Models of Maritime Dispute Resolution: Litigation and Arbitration*, 65 TUL. L. REV. 1461 (1990-1991).

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do Direito Marítimo*. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

GIRVIN, Stephen. *Carriage of goods by sea*. 2ª Ed. Londres: Law Quarterly Review, 2011.

GIRVIN, Stephen. *Bills of lading and straight bill of lading: principles and practice*. Journal of Business Law, vol. 1, 2006, p. 86-116.

GORETTI, Ricardo. *Gestão adequada de conflitos: Do diagnóstico à escolha do método para cada caso concreto*. Editora JusPodivm.

GREGORI, Marco. *Maritime Arbitration Among Past, Present and Future*. Revista New challenges in Maritime Law: *de lege lata et de lege ferenda*. Disponível em: < <https://www.researchgate.net/publication/324953844> >. Acesso em: 18 fev. 2023.

GUSMÃO, Paulo Dourado de. *Introdução ao estudo do direito*. Rio de Janeiro: Forense, 1986.

HATHAWAY, Oona A. *Do human rights treaties make a difference?* Yale Law Journal, v. 111, 2002. P. 1981. p 1936-2042.

HERBERT, William A. *International Commercial Mediation*, 45 INT'L L. 111 (2011).

Disponível em: < <https://scholar.smu.edu/til/vol45/iss1/9> >. Acesso em: 07 de jul. 2023.

HIGHTON, Elena I.; ÁLVAREZ, Gladys S. *Mediacion para resolver conflictos*. 2ª ed, Buenos Aires, Ad-Hoc, 2004.

HONNETH, Alex. *Luta por reconhecimento. A gramática moral dos conflitos sociais*. São Paulo: Ed.34, 2003.

IGREJA, Rebecca Lemos. Machado. *O Direito como objeto de estudo empírico: o uso de métodos qualitativos no âmbito da pesquisa empírica em Direito*. In: ROCHA, Maíra Rocha. *Pesquisar empiricamente o direito*. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. *Incoterms: Rules history*. Disponível em: < <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> > Acesso em: 24 set. 2024.

KRIESBERG, Louis. *The Evolution of Conflict Resolution. The Sage Handbook of Conflict Resolution*. Thousand Oaks, CA: Sage. 2009.

KRUIT, Jolien. *General average, legal basis and applicable law: the overrated significance of the york-antwerp rules*. Países Baixos: Paris Legal Publishers, 2017.

KUNTZ, Tatiele Gisch. PRIEBE, Victor. *O papel da mediação e da conciliação na qualidade da jurisdição*. Revista de Arbitragem e Mediação | vol. 64/2020 | p. 237 - 255 | Jan - Mar / 2020 | DTR\2020\1801. Disponível em: < <https://www.revistadoatribunais.com.br/maf/app/resultList/document?&src=rl&srguid=i0a89928e00000195806aaa5dd6c60852&docguid=i0abefbf053a111eaaaa1d8c427263481&hitguid=i0abefbf053a111eaaaa1d8c427263481&spos=1&epos=1&td=4000&context=19&crumb-action=append&crumb-label=Documento&isDocFG=true&isFromMultiSumm=true&startChunk=1&endChunk=1#DTR.2020.1801-n40> >. Acesso em: 03 mar. 2025.

LACERDA, J.C Sampaio de. *Curso de Direito Privado da navegação: Direito Marítimo*. 3ª Ed, Vol I, Rio de Janeiro: Livraria Freita Bastos, 1984.

LMAA. *LMAA/Baltic Exchange Mediation Terms 2009*. Disponível em: < <https://lmaa.london/lmaa-baltic-exchange-mediation-terms-2009/> > Acesso em: Acesso em: 01 dez. 2023.

LMAA. *The History of the LMAA*. Disponível em: < <https://lmaa.london/history/> > Acesso em: 01 dez. 2023.

LMAA. *The LMAA Mediation Terms*. Disponível em: < <https://lmaa.london/terms-mediation-terms/> > Acesso em: Acesso em: 01 dez. 2023.

LMAA. *Procedural Rules and Guidelines*. Disponível em < <https://lmaa.london/the->

[lmaa-terms/](#) > Acesso em: 01 dez. 2023.

LOPES, Dulce; PATRÃO, Afonso. *A executoriedade dos acordos de mediação em matéria civil e comercial*. Revista VOX, 13. 2021

LORENZO, Filippo. *International trade and shipping documents*. In: BAATZ, Yvonne. *Maritime law*. 2ª Ed. Londres: Sweet & Maxwell, 2011.

MACHADO, Jónatas E. M. *Direito da União Europeia*. 4ª ed. Coimbra: Gestlegal, 2022.

MARIONI, Luiz Guilherme. *Curso de processo civil, volume 1: Teoria do processo civil*. 8ª Ed. São Paulo: Thomas Reuters Brasil, 2023.

MARQUES, Lucas Leite. PAOLIELLO, Gabriela Júdice e ROCHA, Rafaela Brandão. *Maritime arbitration – Ad hoc and institutional methods: A view from a Brazilian perspective*. R. Bras. Al. Dis. Res. – RBADR | Belo Horizonte, ano 03, n. 06, p. 163-175, jul./dez. 2021.

MARTINS, Eliane M. Otaviano. *Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral*. 4. ed. v. 1. Barueri: Manole, 2015.

MARTINS, Eliane M. Otaviano. *Curso de Direito Marítimo: Vendas Marítimas*. 2. ed. v. 2. São Paulo: Manole, 2015.

MARTINS, Eliane M. Otaviano. *Curso de Direito Marítimo: Contratos e Processo*. 1. ed. v. 3. São Paulo: Manole, 2015.

MAZZEI, Rodrigo. CHAGAS, Bárbara Seccato Ruis. *Métodos ou tratamentos adequados de conflitos?* Revista Jurídica da Escola Superior de Advocacia da OAB-PR EDIÇÃO ESPECIAL - Ano 3 - Número 1 - Maio de 2018. Disponível em: < https://revistajuridica.esa.oabpr.org.br/wp-content/uploads/2018/05/revista_esa_6_13.pdf >. Acesso em: 03 mar. 2025.

MILLS, Alex. *Rethinking jurisdiction in international law*. The British Yearbook of International Law. Oxford University Press. 2014. Vol. 84. p. 187-239.

MOORE, Christopher. *O processo de mediação: estratégias práticas para a resolução de conflitos*. Porto Alegre: Artmed, 1998.

MORAIS, Jose Luis Bolzan; SPENGLER, Fabiana Marion. *Mediação e arbitragem: Alternativas à jurisdição*. 2ª Ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008.

MORRIS-SHARMA, Natalie Y. *The Singapore Convention is Live, and multilateralism, alive!* Cardozo Journal of Conflict Resolution. n.4. 2019.

MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. *A mediação comercial internacional na pauta da*

harmonização processual civil internacional: a Convenção de Singapura (2018). Revista Vox, n. 13, p. 68-96, jan.-jun. 2021.

MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. *Article 6 Parallel applications or claims*. In PALAO, Guillermo. *The Singapore Convention on Mediation*. Edward Elgar Publishing Limited. 13 Dec 2022.

MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. BARBOSA, Luiza Nogueira. *O processo civil internacional no CPC/2015 e os Princípios ALI/UNIDROIT do processo civil transnacional: Uma análise de consonância da harmonização processual*. Revista Eletrônica de Direito Processual – REDP. Rio de Janeiro. Ano 12. Volume 19. Número 2. Maio a Agosto de 2018. p 200-228.

MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. CANEIRO, Yandria Gaudio. BERNARDES, Livia Heringer Pervidor. *As ondas de acesso à justiça de Mauro Cappelletti e o acesso transacional à justiça*. Revista Vox, n. 12, p. 37-57, jul.-dez. 2020. P. Pp 37-57

MOURÃO, Juliana. *Mecanismos internacionais utilizados para a solução de controvérsias na OMC*. Disponível em: <
<https://www.jusbrasil.com.br/artigos/mecanismos-internacionais-utilizados-para-a-solucao-de-controversias-na-omc/253754490>>. Acesso em: 19 jul. 2023.

MUÑOZ, Javier L. Ochoa e MARTÍNEZ, Claudia Madrid. *Problemas de acceso trasnacional a la justicia en el derecho internacional privado. Perspectiva Latinoamericana*. p 281-346.

MUÑOZ, Javier L. Ochoa. *Principios globales del derecho procesal civil internacional: Comentarios a los Principios Asadip sobre el acceso transnacional a la justicia (Transjus)*. Fundación de Cultura Universitaria. 1ª Ed. 2024

NOVAES, Luiza Maria Gray. *Justiça Pacificadora e Mediação no Judiciário*. Disponível em: <
https://www.emerj.tjrj.jus.br/paginas/trabalhos_conclusao/2semestre2012/trabalhos_22012/LuizaMariaGrayNovaes.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2023.

PAIVA, Marcella; GUIMARÃES, Marcello; PAUSEIRO, Sérgio Gustavo de Mattos. *A cláusula escalonada nos contratos de afretamento e nas charter-parties*. Revista Brasileira de Alternative Dispute Resolution- RBADR, Belo Horizonte, ano 02, n.04.

PINHO, Humberto Dalla Bernardina de. *Teoria Geral do Processo Civil Contemporâneo*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

PIRES, Ressú Ferreira e OLIVEIRA, Fábio Fidelis. *A arbitragem e a teoria do direito e desenvolvimento: uma breve análise sobre a experiência da arbitragem marítima de Singapura e do Brasil*. Redes: R. Eletr. Dir. Soc., Canoas, v.6, n. 1, p. 287-301, mai. 2018.

QUEEN MARY UNIVERSITY OF LONDON. *2021 International Arbitration Survey: Adapting arbitration to a changing world*. Disponível em: < <https://www.qmul.ac.uk/arbitration/research/2021-international-arbitration-survey/> > Acesso em: 01 dez. 2023.

QUEIROZ, Bruna Bisi. *A execução dos acordos de mediação comercial internacional privada no Brasil e na França: um Estudo Comparado*. Dissertação (172 f.). Programa de Pós-Graduação em Direito Processual - Universidade Federal do Espírito Santo, 2023.

Resolução Nº 125 de 29/11/2010, DJE/CNJ nº 219/2010, de 01/12/2010, p.2-14 e republicada no DJE/CNJ nº 39/2011, de 01/03/2011, p. 2-15.

RIPERT, Georges. *Précis de droit Maritime*. Paris: Librairie Dalloz, 1939.

_____. *Traité élémentaire de droit comercial*. 2ª Ed. Paris: Generale de Droit et de Jurisprudence, 1952.

RIZK, Werner Braun. *O aviso de prontidão (notice of Readness) inválido e suas consequências*. In: SILVA FILHO, et al. *Direito Marítimo e portuário. Novas questões*. São Paulo, Quartier Latin, 2013, p. 229-248.

ROMANO, Cristina Schwansee. *The 1996 Brazilian Commercial Arbitration Law*. Annual Survey of International & Comparative Law: Vol. 5: Iss. 1, Article 4. Disponível em: < <http://www.digital.commonsworld.org/handle/document/10.21203/rs.3.rs-1000000/v1> >. Acesso em: 05 dez. 2023.

SALLES, Carlos Alberto de; LORENCINI, Marco A. G. Lopes; SILVA, Paulo Eduardo Alves da. *Negociação, Mediação, Conciliação e Arbitragem: Curso de Métodos Adequados de Solução de Controvérsias*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

SANTOS, Ricardo. *Os Meios Consensuais para Administração de Conflitos nas Relações Internacionais*. Revista de Formas Consensuais de Solução de Conflito, Curitiba, v.2, n.2, jul/dez. 2016.

SANTOS, Theophilo de Azeredo. *Direito da Navegação: Marítima e Aérea*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1968.

SARRE, Francis. *Maritime dispute resolution – a user's view*. International In-house Counsel Journal Vol. 2, No. 6, Winter 2009. p. 929–934.

SARTORI, Maria Betânia Medeiros. *Resolução de conflitos*. 1. ed. São Paulo: Contentus, 2020. E-book. Disponível em: < <https://www.plataforma.bvirtual.com.br> >. Acesso em: 10 mar. 2025.

SCHNABEL, Timothy, *The Singapore Convention on Mediation: A framework for Cross-Border recognition and Enforcement of Mediated Settlements*. Pepperdine

Dispute Resolution Law Journal, 19. 2019.

SCHNABEL, Timothy. *Recognition by Any Other Name: Article 3 of the Singapore Convention on Mediation*. Cardozo Journal of Conflict Resolution, 20. 2019.

SCHOENBAUM, Thomas J. *Admiralty and Maritime Law* (6ª ed.). St. Paul, MN: West Academic Publishing. 2020.

SILVA, Paula Paraguassu. *O tratamento adequado do conflito empresarial e o papel do advogado*. 2022 204f. Dissertação (Mestrado em Direito Processual) – Programa de Pós-Graduação em Direito Processual, Universidade Federal do Espírito Santo.

SINGAPORE. Mediation Act. Disponível em: < [https://sso.agc.gov.sg/Act/MA2017#:~:text=%E2%80%94\(1\)%20In%20this%20Act%2C%20%E2%80%9Cmediation%20agreement%E2%80%9D,form%20of%20a%20separate%20agreement.>](https://sso.agc.gov.sg/Act/MA2017#:~:text=%E2%80%94(1)%20In%20this%20Act%2C%20%E2%80%9Cmediation%20agreement%E2%80%9D,form%20of%20a%20separate%20agreement.>) >. Acesso em: 20 de março de 2025.

SINGAPORE CHAMBER OF MARITIME ARBITRATION. *SCMA Arb-Med Clause*. Disponível em: < <https://scma.org.sg/model-clauses#medarb> >. Acesso em: 14 abr. 2025.

SINGAPORE CONVENTION ON MEDIATION. Disponível em: < <https://www.singaporeconvention.org/> >. Acesso em: 14 abr. 2025.

STENGRE, Irineu. *Contratos internacionais do comércio*. 3ª Ed. São Paulo: Ed. TTR, 1998.

STRONG, S.I. *Beyond International Commercial Arbitration? The Promise of International Commercial Mediation*, Washington University Journal of Law & Policy, 45. 2014.

SUSSMAN, Edna. *The Singapore Convention. Promoting the Enforcement and Recognition of International Mediated Settlement Agreements*. ICC Dispute Resolution Bulletin, 3. ed. 2018.

TARTUCE, Fernanda. *Mediação nos conflitos civis*. 3 ed., rev., e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

TARTUCE, Fernanda. GOUVEIA, Lúcio Grassi de. *Mediação e Conciliação: Teoria e Prática no Cenário Brasileiro e Internacional*. São Paulo: Método, 2016.

The Berge Tasta [1975] 1 Lloyd's Rep. 422.

The Hill Harmony [2001] Lloyd's Rep. 147.

The mineral transporter [1985] 2 Lloyd's Rep. 303.

THE PRESIDENT OF INDIA v. METCALFE SHIPPING COMPANY, LTD. (THE "DUNELMIA") [1969] 1 Lloyd's Rep. 32.

The Scaptrade [1983] 2 Lloyd's Rep. 253.

The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, known as the Rotterdam Rules, adopted in December 2008. Disponível em: < <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law/rotterdam-rules> >. Acesso em: 10 jun. 2023.

TRINDADE, Antonio Augusto Cançado. *Princípios do Direito Internacional contemporâneo*. 2ª Ed. Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG). Brasília: 2017.

UNCITRAL. *Model Law on International Commercial Arbitration 1985 (the Model Law)*.

UNCITRAL. *United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation (New York, 2018) (the "Singapore Convention on Mediation")*. Disponível em: < https://uncitral.un.org/en/texts/mediation/conventions/international_settlement_agreements >. Acesso em: 17 fev. 2023.

UNCTAD. *Charter Parties - A comparative analysis*. p. 4 Geneva, 22 October 1990. Disponível em: < https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl55_en.pdf >. Acesso em: 01 out. 2024.

UNIFORM LAW COMMISSION. *Mediation Act*. Disponível em: < <https://www.uniformlaws.org/committees/community-home?CommunityKey=45565a5f-0c57-4bba-bbab-fc7de9a59110> >. Acesso em: 14 abr. 2025.

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

United Nations Convention on the Carriage Of Goods By Sea, 1978.

United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards 1958 (the New York Convention).

UNITED STATES OF AMERICA. H.R.3528 - Alternative Dispute Resolution Act of 1998. Disponível em: < <https://www.congress.gov/bill/105th-congress/house-bill/3528> >. Acesso em: 14 de abr. 2025.

YORK-ANTWERP RULES 2016. Rule A. Disponível em: < <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules->

[with-Rule-XVII-correction.pdf](#) >. Acesso em: 04 abr. 2023.