POSSIBILIDADES DE EXCEÇÃO NA ARBITRAGEM: A RELATIVIZAÇÃO DA COMPETÊNCIA DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA PARA MANUTENÇÃO DA SATISFAÇÃO CREDITÓRIA EM SEDE MARÍTIMA

POSSIBILITIES FOR EXCEPTIONS IN ARBITRATION: THE RELATIVIZATION OF THE JURISDICTION OF THE ARBITRATION CLAUSE TO PRESERVE CREDIT RECOVERY IN MARITIME PROCEEDINGS

POSIBILIDADES DE EXCEPCIÓN EN EL ARBITRAJE: LA RELATIVIZACIÓN DE LA COMPETENCIA DE LA CLÁUSULA COMPROMISORIA PARA MANTENER LA SATISFACCIÓN CREDITICIA EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

Flávio Adriano Rebelo Brandão Santos[1]

Resumo

A questão central deste estudo reside na possibilidade de se excepcionar a cláusula que determina o exercício de arbitragem, através da cláusula compromissória, quando houver necessidade de uma medida excepcional para satisfação de créditos relativos à relação comercial marítima. Sustenta-se que, uma vez firmada cláusula compromissória, as partes integrantes na relação negocial encaminham sua divergência à competência administrativa exercida pelas Câmaras Arbitrais, negando-se a resolver a questão de direito por meio da intervenção judicial. Entrementes, embora a Lei de Arbitragem determine esta máxima, há previsões expressas que permitem ao Judiciário intervir, por meio de arresto face ao navio, evitando-se a perda do direito a execução, mesmo que as partes tenham enveredado a condução do contrato pela via arbitral. Avalia-se se o armador do navio, terceiro que detém a posse do navio para sua exploração comercial, pode ser parte legítima para sofrer os efeitos da execução, mesmo sem ser o titular do navio constrito. Para demonstrar esta tese, o estudo analisará, inicialmente, disposições legais que dão azo ao direito defendido, com supedâneo na jurisprudência brasileira e o direito internacional privado.

Palavras-chave: cláusula compromissória; adoção da arbitragem; arresto e exceção a condição arbitral

Abstract

This study examines the possibility of creating an exception to an arbitration clause when an extraordinary measure is required to secure the satisfaction of claims arising from a maritime commercial relationship. It argues that, once an arbitration agreement has been entered into, the parties submit their disputes to the jurisdiction of arbitral tribunals, thereby excluding judicial intervention in the resolution of legal controversies. Nevertheless, although the Brazilian Arbitration Act establishes this principle, certain legal provisions expressly allow judicial intervention through the arrest of a vessel to preserve a creditor's right to enforcement, even when the parties have chosen arbitration as their preferred dispute resolution mechanism. The study further assesses whether the ship operator, a third party in possession of the vessel for commercial purposes, may legitimately be subject to enforcement measures despite not being the owner of the arrested vessel. To support this argument, the paper analyzes the relevant legal provisions, Brazilian case law, and principles of private international law.

Keywords: arbitration clause; arbitration agreement; vessel arrest; exception to the arbitration agreement.

[1] Mestre em Direitos Humanos pela Universidade Tiradentes – UNIT/SE, Especializado em Direito Civil pela Sociedade Educacional do Nordeste – SEUNE, Maceió/AL Especializado em Direito Marítimo pela MLaw, Santos/SP

DOI: 10.22169/cadjud.v9n1.4022

Resumen

La cuestión de este estudio reside en la posibilidad de exceptuar la cláusula que determina el ejercicio del arbitraje, a través de la cláusula compromisoria, cuando exista la necesidad de una medida excepcional para la satisfacción de créditos relativos a la relación comercial marítima. Se sostiene que, una vez firmada la cláusula compromisoria, las partes integrantes de la relación negocial remiten su divergencia a la competencia administrativa ejercida por las Cámaras Arbitrales, negándose a resolver la cuestión de derecho por medio de la intervención judicial. Sin embargo, aunque la Ley de Arbitraje determine esta máxima, existen disposiciones expresas que permiten al Poder Judicial intervenir, por medio del embargo preventivo del buque, evitando la pérdida del derecho a la ejecución, aunque las partes hayan encaminado la conducción del contrato por la vía arbitral. Se evalúa si el armador del buque, tercero que posee el buque para su explotación comercial, puede ser parte legítima para sufrir los efectos de la ejecución, aun si ser el titular del buque constreñido. Para demostrar esta tesis, el estudio analizará, inicialmente, disposiciones legales que respaldan el derecho internacional privado.

Palabras clave: cláusula compromisoria; adopción del arbitraje; embargo preventivo y excepción a la condición arbitral.

1 Introdução

A arbitragem consolidou-se no ordenamento jurídico brasileiro e internacional como método heterocompositivo de resolução de disputas caracterizado pela celeridade, especialização técnica e eficácia, especialmente em litígios complexos envolvendo direitos patrimoniais disponíveis. Não obstante suas vantagens, o acesso a essa modalidade de justiça privada encontra limitação nos casos de lides executivas quando o Judiciário é provocado para tomar medidas acautelatórias, evitando o perecimento ou imprestabilidade da satisfação do crédito, uma vez que as relações envolvendo navios possuem natureza complexa e necessitam de manifestações urgentes para garantir sua eficácia. Porém, é possível que a relação contratual que integralize as partes esteja jungida por cláusula compromissória, algo que retira do foco do Judiciário o poder de resolver lides envolvendo partes preconizadas no instrumento, encaminhando-as às Câmaras de Arbitragem sua solução definitiva.

Para além do pedido de arresto ser deferido pelo Judiciário, mesmo estando eficaz a condição arbitral, outro ponto que ganha relevo se assenta na possibilidade do armador ser parte capaz de sofrer os efeitos da medida acautelatória, visto a hercúlea dificuldade de se identificar o titular da embarcação para cumprimento da medida requestada. Em conclusão, atesta-se que o Superior Tribunal de Justiça é partidário da consagração do arresto de navio permitindo ao Judiciário sua intervenção, mesmo diante da irradiação dos efeitos da arbitragem.

2 A escolha das partes pelo arbitramento: segregação total (ou parcial) da competência do judiciário?

Para resolução efetiva dos conflitos o Brasil adotou como regra a intervenção do Estado para dirimir possíveis contendas entre as partes através de uma pretensão resistida. Afere-se

que o monopólio da Justiça foi o instrumento que durante décadas perdurou como único meio de resolver os conflitos de interesse; contudo, à medida que a sociedade foi se desenvolvendo outras maneiras foram alinhavadas para dar solução a dissidências intersubjetivas.

Destaca-se a arbitragem como meio hábil para resolução, por uma condição insofismável: o consentimento das partes interessadas. De antemão, percebe-se que a adoção do direito a arbitragem possível tem natureza disponível e ampla aceitabilidade no Direito brasileiro.

Como pressuposto destacado, a adoção da arbitragem permite as partes derrogarem a atuação do juízo estatal para resolver o conflito aparente, restando ao Judiciário intervir em caso de nulidades ou ausência de parcialidade do árbitro (ou outros agentes congêneres) na consecução do resultado.

Figueira Jr. (2026. p. 53) anota que com a crescente utilização da legislação dispositiva esvaziou o equilíbrio entre os poderes, a hierarquia das leis, o controle de constitucionalidade, o princípio de legalidade e a segurança jurídica, configurando, no limite, um quadro de 'inutilidade das leis' posto que, quanto mais a intrincada manipulação de decretos, das portarias, das resoluções e das instruções normativas converteu-se num mecanismo *kafkiano* capaz de propiciar soluções conjunturais para conflitos estruturais, aprisionando o cidadão comum nas malhas do cipoal legislativo, menos a legislação ordinária e constitucional passou a ser respeitada por parte dos governantes – logo, mais se enfraquecem os tradicionais princípios jurídicos subjacentes ao modelo liberal de organização política e administrativa do Estado.

Afora tais questões, a aplicação da arbitragem gravita na senda da adesão das partes instaurando-se uma lide administrativa composta de pessoas, físicas ou jurídicas, cujos contornos eficacionais se submetem a interesses mútuos definidos através da: convenção de arbitragem (gênero), cujas espécies se assomam entre: a. cláusula compromissória e b. compromisso arbitral, tudo amparados nos auspícios da Lei 9.307/1996.

Urge destacar que a Lei 9.307/1996 (com as alterações trazidas pela Lei 13.129/2015) representa muito mais do que um microssistema específico; acima de tudo, é representativo de verdadeira revolução em nossa cultura jurídica, na medida em que coloca, lado a lado, a jurisdição estatal com a privada, à escolha do jurisdicionado que, pode se valer de uma cláusula que institui a insurgência da convenção de arbitragem demanda ser expressa e inequívoca, porquanto deve ser designada por escrito e capaz de promover o entendimento mútuo entre os consortes, consignando seus efeitos àqueles contraentes que embora não integrem a relação negocial originária, por efeito expansivo, estariam submetidos a composição contratual, decorrente o efeito externo dos contratos.

Efetivamente, muito embora a origem próxima da obrigação de submeter litígios à arbitragem seja a autonomia privada das partes, essa faculdade jurígena não opera em um vácuo normativo e institucional. Se assim fosse, não seria capaz, por si mesma, de fundamentar a exigibilidade forçada de direitos e pretensões.

Portanto, enfatiza Ramalho (2026, p. 49), a vontade dos particulares adquire força jurígena a partir do momento em que o ato negocial voluntário – declaração, manifestação ou comportamento concludente – é valorado e qualificado pelo ordenamento, que lhe confere significado jurídico e dele faz emanar efeitos obrigatórios. Os atos humanos são suportes fáticos de consequências e efeitos jurídicos abstratamente previstos no ordenamento normativo positivo. A vontade, a priori, não é fonte de obrigações, mas pode vir a sê-lo, se "entrar" para o direito, ao "preencher" a norma jurídica.

Nessa perspectiva, as questões que dizem com a regulação da arbitragem ficam naturalmente subordinadas à lei do foro, tais como a arbitrabilidade objetiva e subjetiva, os poderes dos árbitros, a forma de composição do tribunal arbitral e condução do procedimento, a escolha do direito aplicável à solução do litígio, os meios de impugnação da sentença arbitral e o *status* jurídico desta, quanto à sua força vinculante, autoridade de coisa julgada, efeitos e eficácia.

A propósito, em relação ao tema esposado, segundo entendimento do Superior Tribunal de Justiça, a previsão contratual de cláusula compromissória, espanca a ideia de que a convenção de arbitragem somente produziria efeitos em relação às partes que formalmente a subscreveram, sendo possível a adesão de terceiro não integrante formalmente na consecução do contrato ao juízo arbitral, consagrando-se pela existência de consentimento implícito à cláusula compromissória por terceiro.

Dessume-se que, quando houver cláusula arbitral, em regra, submete-se ao tribunal arbitral qualquer questão que envolva a existência, validade e eficácia da cláusula compromissória, logo se as partes aventaram a celebração da convenção de arbitragem, à possibilidade de submissão cogente da controvérsia se converge a um juízo arbitral, obrigando as partes da relação contratual a respeitar, para a resolução dos conflitos daí decorrentes, a competência atribuída ao árbitro, na dicção do artigo 337, X, do CPC.

Como regra, diz-se, então, que a celebração de cláusula compromissória implica a derrogação da jurisdição estatal, impondo ao árbitro o poder-dever de decidir as questões decorrentes do contrato e, inclusive, decidir acerca da própria existência, validade e eficácia da

cláusula compromissória (princípio da Kompetenz-Kompetenz), nos termos dos artigos 8º, parágrafo único e 20 da Lei 9.307/96.

Embora o fundamento da cláusula compromissória se estribe na regra disposta pela Lei de Arbitragem, seu compromisso entre as partes (e a terceiros que porventura se amolde ao seu contexto) ganha relevo de norma principiológica, mercê que seus conceitos se emolduram como um vetor mandamental de otimização como bem enfatizou ALEXY (2008. p. 87-91) ao promover estudo aferindo a diferenciação entre a regra e o princípio. Para o autor o ponto decisivo na distinção entre regras e princípios é que princípios são normas que ordenam que algo seja realizado na maior medida possível dentro das possibilidades jurídicas e fáticas existentes.

Princípios são, por conseguinte, mandamentos de otimização, que são caracterizados por poderem ser satisfeitos em graus variados e pelo fato de que a medida devida de sua satisfação não depende somente das possibilidades fáticas, mas também das possibilidades jurídicas. O âmbito das possibilidades jurídicas é determinado pelos princípios e regras colidentes.

Já as regras são normas que são sempre ou satisfeitas ou não satisfeitas. Se uma regra vale, então, deve se fazer exatamente aquilo que ela exige; nem mais, nem menos. Regras contêm, portanto, determinações no âmbito daquilo que é fática e juridicamente possível. Isso significa que a distinção entre regras e princípios é uma distinção qualitativa, e não uma distinção de grau.

Imperioso mencionar que o juízo arbitral prevalece até mesmo para análise de medidas cautelares ou urgentes, sendo instado o Poder Judiciário a atuar apenas em situações excepcionais que possam representar o próprio esvaimento do direito ou mesmo prejuízo às partes, a exemplo da ausência de instauração do juízo arbitral, que se sabe não ser procedimento imediato.

Por isso que Câmara (2005, p. 36) leciona que deve haver uma convivência harmônica entre a arbitragem e o Poder Judiciário, sendo absolutamente correta a assertiva segundo a qual para que haja tal harmonia será necessário estabelecer uma relação de cooperação entre ambos os sistemas, cujo entendimento é ratificado por Giusti (2005, p. 57) ao esclarecer que as atividades estatal e arbitral devem ser exercidas de forma coordenada e complementar, sempre que necessário à garantia da efetividade da tutela dos direitos.

Em suma, os autores realçam que o Poder Judiciário deve prestar auxílio à arbitragem. A utilização do verbo auxiliar para descrever a ação do Estado-juiz em apoio ao processo arbitral, registre-se, é encontrada até mesmo em sede legislativa.

Ao contrário, o que se pretende com isso afirmar é que a atuação do Estado é essencial para que a arbitragem seja efetiva. Em outros termos, sem a participação ativa do Estado, não será possível à arbitragem se desenvolver de forma a permitir a obtenção dos resultados justos a que a mesma se destina. Dito de outro modo, e não obstante ser a arbitragem um mecanismo alternativo à justiça estatal, sem a atuação do Estado, através de seus órgãos jurisdicionais, não poderá a arbitragem atingir os resultados pacificadores a que se destina, o que a inviabilizaria como mecanismo de resolução de conflitos.

Daí, pois, extrai-se a relevância da atuação do Poder Judiciário, que não é só o mais importante organismo de pacificação social conhecido, mas é também o de fundamental relevância para que os demais entes de pacificação social possam atingir seus escopos. Por isso, é preciso, pois, que se busque criar uma cultura arbitral, pois só assim a sociedade poderá descobrir que são confiáveis os mecanismos alternativos de resolução de conflitos, a arbitragem entre eles, e que tais mecanismos são essenciais para que se tenha verdadeiro acesso à ordem jurídica justa.

A criação de determinados procedimentos especiais (tutela diferenciada), a mudança dos métodos para a prestação dos serviços judiciais e a simplificação do direito, também incluem "a utilização de mecanismos privados ou informais de solução dos litígios".

Greco (2009, p.78) reconhece que a pacificação dos litígios e a atuação da vontade da lei podem ser também desempenhados por órgãos e sujeitos não estatais, através dos meios alternativos de solução de conflitos, entre os quais a arbitragem. O desenvolvimento dos métodos alternativos de resolução de conflitos, em especial da arbitragem, tanto no âmbito doméstico como no internacional, representa um novo caminho à disposição dos jurisdicionados para resolução dos conflitos de interesses e, dessa forma, um facilitador do acesso à justiça.

Destaque-se apenas que, dentre todos os mecanismos alternativos de composição de litígios, a arbitragem é o único que consegue obter o mesmo resultado em relação aos três prismas da jurisdição (político, social e jurídico), inclusive, e principalmente, em relação à atuação da vontade concreta do Direito, ainda que para isso, em alguns casos, seja necessário contar com o apoio do Poder Judiciário.

Contudo, no direito brasileiro, esta regra pode sofrer restrições em sua eficácia, em virtude de algumas especificidades que demandam medidas judiciais urgentes, necessitando da intervenção do judiciário como meio de promover o acautelamento de um direito, mesmo consagrado em cláusula compromissória.

3 Das medidas acautelatórias (arresto de navio) e sua possibilidade pré arbitral

De início, se assoma prudente tecer algumas considerações aos termos: embargo de navio, embargo de embarcação e arresto de navio, uma vez que são somente denominações distintas para o mesmo procedimento, cujo propósito é impedir cautelarmente a saída de um navio do porto através de uma ordem emanada por uma autoridade judicial com o fito de obter uma garantia para a cobrança de uma dívida do proprietário ou do afretador do navio, seja o crédito baseado em um privilégio marítimo ou não e esteja este já sendo cobrado judicialmente ou não.

No bojo, os institutos inquinados consistem na "imobilização temporária do navio", medida que não prejudica a propriedade, mas obriga o proprietário a conservá-lo como prenda eventual de seus credores. Porquanto, o termo embargo de navio é o utilizado pelo Código Comercial nos artigos 479 a 483 e depois nos artigos 548 - inc. 4, 550 e 607 a 609 e, por vezes, chamado também de detenção, como no artigo 483 que afirma que "nenhum navio pode ser detido ou embargado, ...".

As denominações embargo e arresto, por sua vez, foram grafadas como sinônimas no Capítulo I (Do embargo ou arresto), do Título VII (Dos processos preparatórios, preventivos e incidentes), do Decreto 737, de 18501, cujo artigo 321 precisava as hipóteses em que o procedimento seria cabível ("O embargo ou arresto tem lugar: ..."). Na dicção do Código Comercial, através de seu artigo 338, que "o embargo das embarcações só tem lugar nos casos e pela forma determinada no artigo 479 e seguintes do Código".

Embargo e arresto também são tratados como sinônimos na Lei 7.203, de 03 de julho de 1984, que dispõe sobre assistência e salvamento de embarcações em perigo, que no artigo 12, § 3º diz que "no caso da embarcação assistida ou salva não ter sido arrestada ou embargada em águas brasileiras, ...". Embargo de embarcação foi o termo escolhido para denominar o procedimento no texto do Projeto de Lei do Senado nº 487/2013, que propõe um Novo Código Comercial.

Galante (2015, p. 461), um dos redatores da emenda ao Projeto de Lei que, ao ser aprovada ao longo do processo legislativo, passou a fazer parte da redação do PLS 487/2013, ao esclarecer o termo Embargo de Embarcações num tópico de sua monografia sobre Processo Empresarial Marítimo esclarece: "Possivelmente em razão da terminologia da língua inglesa 'arrest of vessels' é comum referirem-se, tanto público especializado como profano, ao tópico de que ora nos ocupamos sob a denominação no vernáculo 'arresto de embarcações'".

No caso previsto no Artigo 394 – Arresto de navios e sua carga 1 - Tratando-se de arresto em navio ou na sua carga, incumbe ao requerente demonstrar, para além do preenchimento dos requisitos gerais, que a penhora é admissível, atenta a natureza do crédito. 2 - No caso previsto no número anterior, a apreensão não se realiza se o devedor oferecer logo caução que o credor aceite ou que o juiz, dentro de dois dias, julgue idónea, ficando sustada a saída do navio até à prestação da caução.

Vê-se, portanto, que a finalidade precípua da lei é impedir que um navio deixe o porto por força de uma ordem emanada por um Juiz provocado por um pedido cautelar. Quando a vontade da parte para pleitear tal detenção for a obtenção junto a esse navio de garantias para uma cobrança estaremos diante de um Arresto de Navio como aquela medida regulada pela Convenção de 1999.

Diante dessa miríade de termos a denominar o mesmo procedimento pode-se deduzir, portanto, que o nome que se dá à ação não é o que melhor a caracteriza. O fim que se persegue, ou seja, a manutenção do navio no porto com a finalidade de se obter uma garantia para uma ação de cobrança.

Conclui-se, então, que o arresto de navio é um procedimento cautelar especial, cuja finalidade é garantir a efetividade dos processos em que se busca um crédito, gravado ou não por um privilégio marítimo e, assim, está sujeito ao preenchimento de condições específicas constantes em lei ou em convenções internacionais e quer se utilize os termos arresto, embargo, detenção, apreensão ou impedimento ou qualquer outro nesse sentido, este deveria ser sempre acompanhado pela expressão “de navio” (ou “de embarcação”), de maneira a diferenciar este procedimento de outros assemelhados.

A propósito, o Código de Processo Civil retirou de seu texto o elenco de medidas cautelares com denominação própria e requisitos específicos para sua concessão, substituindo o livro do Processo Cautelar pelo livro da Tutela Provisória, fixando o procedimento entre os artigos 294 e 311. Dividiu as tutelas provisórias em situações de urgência (artigos 300 a 310) ou de evidência (artigo 311), que têm em comum o propósito de impedir que o tempo de duração do processo possa comprometer sua efetividade na eterna luta do sistema processual contra o tempo.

No entanto, não se deve descurar que há medidas de urgência administrativa quando os próprios agentes da Autoridade Marítima decidem que um navio deve permanecer no porto em razão da segurança da navegação eles prescindem de tal ordem judicial, tendo poderes para impor a permanência de um navio no porto por força do artigo 5º, da Lei nº 9.537/97, chamada “Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário” ou simplesmente “LESTA”.

Trata-se de uma medida administrativa que embarga a saída do navio, mas não é um arresto de navio, pois este se fundamenta num crédito e o poder da Autoridade Marítima para impedir a saída do navio tem como fundamento a segurança da navegação.

As medidas provisórias, assim denominadas tanto na lei modelo da UNCITRAL (seção 1) quanto no regulamento de arbitragem da UNCITRAL (art. 26), são essenciais para o êxito do procedimento arbitral e funcionais ao interesse da parte em obter uma sentença arbitral exequível.

Em geral, essas medidas são requeridas para proteger ativos e preservar provas que podem desaparecer rapidamente. Antes da sua constituição (medidas pré-arbitrais), as partes dispõem, em regra, de duas alternativas: (i) recorrer ao Poder Judiciário competente (na arbitragem comercial internacional, em geral, o tribunal do local da sede da arbitragem) ou (ii) recorrer à arbitragem de emergência, quando prevista no regulamento da instituição arbitral.

Assim, existem dois tipos de medidas provisórias: aquelas ordenadas pelo tribunal arbitral (após sua constituição) e aquelas concedidas pelo Judiciário (antes da constituição do tribunal, quando inexistente arbitragem de emergência). Em grande parte das jurisdições, o requerimento de medida provisória pré-arbitral não implica renúncia ao direito de arbitrar.

Impende consignar que o arresto de bens é medida excepcional, que tem cabimento quando devidamente comprovada sua necessidade, em razão de indícios concretos de dilapidação patrimonial, na condição de *fumus boni iuris*, demonstrando que existem motivos para crer que a tutela desse direito está respaldada em elementos, especialmente documentais, que demonstram de modo hialino à dívida requestada e a incapacidade de o devedor quitá-la; vale lembrar que o arresto de navios pode ser realizada incidentalmente ou em caráter antecedente, à luz dos artigos 305 e 310 do Código de Processo Civil.

Seu viés antecedente tem natureza eminentemente de tutela cautelar e visa proteger, principalmente, a cobrança de créditos elencados como privilégios marítimos nos artigos 470, 471 e 474 do Código Comercial e no artigo 2º do Decreto 351/1935, em razão e nos limites do que dispõem os artigos 479 a 483, também do Código Comercial, mas tais limites ao direito de arrestar navios foram sendo alargados ao longo do tempo, conforme veremos mais adiante.

No que tange o perigo da demora (periculum in mora) sua ocorrência decorre do risco iminente de não se tornar efetiva depois de encerrado o processo, uma vez que no caso dos navios essa demonstração se evidencia pela própria natureza do bem, marcados pela mobilidade e transitoriedade de sua estadia nos portos. Em suma, se o navio que se pretende arrestar sair do porto, provavelmente não mais retornará e não servirá, assim, de garantia para o crédito que se irá cobrar.

Galante (2015, p. 465) evidencia que dada a eficiência da medida quando concedida liminarmente, que acaba por forçar a apresentação de uma garantia pelo armador ainda no Juízo singular para ver seu navio livre para seguir viagem, seguindo este prisma a jurisprudência do Tribunal de Justiça de Santa Catarina tem costumeiramente fixado caução para que o navio possa deixar o especialmente quando sua proprietária não tenha sede no país, não possui outras embarcações e não tem rota regular para o Brasil.

Nesta senda, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo tem precedente remansoso no sentido de garantir a antecipação dos efeitos da tutela, fundamentada no poder geral de cautela do julgador, considerando a bandeira estrangeira do navio, a ausência de patrimônio no Brasil e os danos causados o deferimento (e manutenção) do arresto como medidas adequadas até o julgamento de mérito.

Destaca-se a adoção do arresto de embarcação como meio de se evitar prejuízos procedendo-se medidas acautelatórias previstas no Código de Processo Civil, na senda do artigo 799, VIII em compasso com as disposições aferidas nos arts. 470 e 471, 479 e 482 do Código Comercial tencionam situações legais que autorizam o arresto de navio nas disposições preconizadas em lei, invariavelmente correlacionadas à natureza do crédito e às circunstâncias operacionais do navio.

Adota-se o princípio da garantia quando contraposto ao princípio da continuidade da viagem. Martins Filho (2018, p. 390), explica que não tendo o Brasil ratificado as Convenções sobre Arresto de Navio e como o CPC somente regulou a tutela de urgência de maneira genérica, atípica ou inominada, o Código Comercial permanece sendo o único sistema normativo destinado à regulamentação das hipóteses normativas desta medida cautelar típica e nominada: o embargo de navio.

Por se tratar de créditos de natureza privilegiada, sua concepção permite ao poder judiciário se insurgir através de medidas acautelatórias, procedendo constrições liminares. Diante da natureza jurídica destes créditos, o Magistrado poderá tomar medidas excepcionais, com a constrição liminar, sempre que forem verificados, independentemente da necessidade de se demonstrar amiúde os elementos para concessão das tutelas de urgência, como insta o artigo 300 do CPC, na qual exige a demonstração da probabilidade do direito (*fumus boni iuris*) e do perigo de dano (*periculum in mora*) ou risco ao resultado útil do processo.

Como o arresto marítimo possui natureza especial, sua aplicação tem fulcro essencialmente naquilo que preconiza o Código Comercial, sendo o Código de Processo Civil como norma subsidiária. Cabe ao Código Comercial oferecer as premissas próprias do setor marítimo, portanto, o CPC confere a moldura processual geral à concessão de uma medida

cautelar particularmente adequadas, quando se considera a função prática do arresto no comércio marítimo.

Sobreleva destacar que o Brasil não se assoma signatário de nenhuma das Convenções sobre Arresto postas à disposição no Direito Internacional Privado (Convenção de Arresto de 1952 e Convenção de Arresto de 1999), na qual rege a **Convenção Internacional sobre a Prisão de Navios**, Genebra, 12 de março de 1999, levando-se a crer que o Judiciário brasileiro apenas analisaria pedidos de arresto caso tenha jurisdição para apreciar o mérito da demanda.

Acontece que devido a crescente utilização da arbitragem em contratos internacionais, acrescenta-se uma nova complexidade ao tema: com frequência, as partes elegem Tribunais Arbitrais - muitas vezes sediados no exterior - como foro para resolução de suas controvérsias. Essa escolha não afasta, contudo, a necessidade de concessão de medidas urgentes, especialmente quando o tempo necessário à constituição do Tribunal Arbitral se mostra incompatível com a urgência da situação fática.

4 Aplicação somente ao proprietário do crédito privilegiado? ocorrência de violação ao art. 8º da convenção de Bruxelas de 1926 (promulgada pelo 351/1935)

Na dicção do art. 8º da Convenção de Bruxelas de 1926 (promulgada pelo Decreto nº 351/1935), somente o proprietário do navio poderia ser demandado em ação fundada em crédito privilegiado, sendo indevida a aplicação de medidas acautelatórios a terceiros. Ocorre que o art. 28 assim disciplina o assunto da CNUDM, promulgada no Brasil pelo Decreto nº 1.535/1995, Jurisdição civil em relação a navios estrangeiros

O Estado costeiro não pode tomar contra esse navio medidas executórias ou medidas cautelares em matéria civil, a não ser que essas medidas sejam tomadas por força de obrigações assumidas pelo navio ou de responsabilidades em que o mesmo haja incorrido, durante a navegação ou devido a esta quando da sua passagem pelas águas do Estado costeiro.

Diante do texto convencional, observa-se que, apesar de o § 2º do art. 28 da CNUDM restringir a adoção de medidas cautelares ou executórias em matéria civil contra navio estrangeiro no mar territorial, o § 3º do mesmo artigo afasta a referida restrição quando o navio estiver detido no mar territorial ou proveniente de águas interiores, autorizando a adoção dessas medidas de acordo com o direito interno do Estado costeiro. Além disso, o direito interno brasileiro é claro ao autorizar a constrição de qualquer bem do devedor para pagamento de suas obrigações (art. 789 do CPC e 391 do CC).

Portanto, pode-se concluir que o Poder Judiciário brasileiro tem competência para determinar o arresto da embarcação estrangeira, ainda que a dívida seja decorrente de serviços

prestados a outro navio do mesmo proprietário, porquanto o bem encontrava-se em águas interiores nacionais e a legislação brasileira autoriza a constrição de quaisquer bens do devedor para garantia de crédito.

Nesse idêntico sentido, o afretamento a casco nu não afasta a possibilidade de arresto da embarcação para garantia de dívida das proprietárias, uma vez que o bem permanece de propriedade das armadoras-devedoras. A posse da afretadora não constitui óbice jurídico ao exercício do direito da credora de arrestar o bem, recaindo a medida constritiva sobre o direito de propriedade das devedoras, nos termos do regime de responsabilidade patrimonial ampla (arts. 789 do CPC e 391 do CC), uma vez que o mesmo assume sua gestão náutica e comercial, conforme o art. 2º, I, da Lei nº 9.432/1997.

Entretanto, o afretamento do navio não impede o seu arresto para garantia de dívida das proprietárias. Ou seja, a posse da afretadora não constitui óbice jurídico ao exercício do direito da credora de arrestar o bem para a satisfação do seu crédito, logo a medida constritiva incide sobre o direito de propriedade das armadoras-proprietárias, não afetando a validade do contrato de afretamento nem retirando do afretador a posse direta do navio, ao passo que compete à afretadora, na condição de legítima possuidora e operadora do navio, assiste o direito de buscar providências jurídicas junto às donas da embarcação, com quem celebraram o contrato de afretamento, destinadas a resguardar seus interesses contratuais.

Contudo, tais medidas não têm o condão de obstar ou invalidar a constrição, que se volta contra o patrimônio das devedoras, em consonância com o regime de responsabilidade patrimonial ampla previsto nos arts. 789 do Código de Processo Civil e 391 do Código Civil.

Embora o § 3º do art. 28 da CNUDM afaste as restrições à jurisdição civil do Estado costeiro previstas no § 2º quando o navio estrangeiro se encontra detido no mar territorial ou proveniente de águas interiores, autorizando a adoção de medidas executórias ou cautelares de acordo com o direito interno.

À guisa de exemplo, a embarcação encontrava-se atracada no Porto de Fazendinha - Rio Trombetas/PA, curso d'água que integra as águas interiores brasileiras, atraindo a jurisdição civil brasileira que sob a luz dos arts. 789 do CPC e 391 do CC, adota o regime de responsabilidade patrimonial ampla e autoriza a constrição judicial de qualquer bem do devedor, independentemente de a obrigação ter relação direta com aquela embarcação específica.

A propósito, o Superior Tribunal de Justiça envereda-se neste caminho, permitindo o arresto de navio estrangeiro mantido, ainda que a dívida decorra de serviços prestados a outra embarcação do mesmo proprietário.

O arresto de um navio não é um fim em si, mas um meio de obrigar a apresentação de uma garantia para uma dívida que está sendo ou que será cobrada judicialmente. Via de regra o arresto de um navio não se convola em penhora desse mesmo bem, que é substituído por uma carta de garantia ou por uma fiança bancária oferecida pelo réu.

O artigo 300, §1º, do CPC permite ao Juiz exigir a prestação de uma caução por parte do autor antes de conceder uma medida de urgência, a fim de ressarcir danos que o réu possa vir a sofrer. É uma faculdade e não uma obrigação e não deve constituir um óbice para a concessão da medida.

Nas lições de Wambier (2015, p. 500) trata-se de uma contracautela em favor do réu, visando assegurar-lhe o resultado útil de eventual responsabilização do autor pelos danos causados pela execução da tutela de urgência, uma vez que a medida liminar que impedirá a saída do navio será concedida antes de a parte contrária ser ouvida e o arresto permanecerá até que outra garantida seja apresentada pelo proprietário do navio arrestado, podendo causar-lhe danos decorrentes da demora na retomada da viagem.

Martins Filho (2017, p. 393) lembra que no CPC não existe regra expressa autorizando a substituição do bem sobre o qual recaiu o embargo, entretanto, não parece haver dúvida de que uma vez demonstrado pelo réu que outra garantia lhe será menos gravosa e, tão bem quanto o próprio navio, possa garantir futura e eventual execução por expropriação, a substituição deverá ser autorizada.

Mas haveria um limite de valor para essa garantia substitutiva? Sim, há. O limite mínimo da garantia a ser apresentada pelo proprietário do navio com vistas em vê-lo livre para seguir viagem depois de arrestado deve ser equivalente ao valor da dívida que está sendo objeto da cobrança, acrescida das custas judiciais e dos honorários advocatícios até 20% sobre o valor cobrado, ou, a teor do art. 848 do CPC, acrescido simplesmente de 30%.

Porém, o valor máximo que se pode impor para uma garantia em substituição ao navio arrestado, diferentemente do que diz o parágrafo único, do art. 848, do CPC, é o montante que se alcançaria com a venda do próprio navio arrestado, ainda que o valor seja inferior ao montante da dívida cobrada. O motivo é óbvio, pois se o navio arrestado se presta a garantir o valor de futura execução, não se pode exigir uma garantia financeira substitutiva com valor superior ao do bem arrestado, pois se o arresto viesse a se convolar em penhora esse seria o montante que se alcançaria com a venda judicial, lembrando que a imobilização do navio no porto não interessa nem às partes litigantes e muito menos aos terceiros (importadores, exportadores, tripulantes, autoridades portuária e marítima, etc.) que terão suas esferas de direitos alcançada pela ação, ainda que não façam parte dela.

Busca-se com o arresto um valor, que será, no máximo, o valor que o próprio navio alcançaria em uma venda judicial e não mais, uma vez que o navio parado passa a cada dia valer menos do que no dia anterior, causando, de qualquer forma, a frustração do direito. O artigo 4 da Convenção de 1999 detalha a forma de liberação de um navio depois de arrestado, mencionando inclusive os casos em que o navio tenha sido arrestado em um país e a garantia tenha sido oferecida em outro. Um navio que tenha sido arrestado poderá ser liberado quando houverem sido fornecidas garantias suficientes, de uma forma satisfatória, exceto nos casos em que um navio tenha sido arrestado em função de quaisquer das reclamações marítimas enumeradas no artigo 1, parágrafos 1 (s) e (t).

Nesses casos, a Corte poderá permitir que a pessoa que detenha a posse do navio continue a explorá-lo, caso essa pessoa tenha fornecido garantias suficientes, ou tenha resolvido de alguma outra maneira a questão da operação do navio durante o período do arresto. Não havendo um acordo entre as partes quanto à suficiência e à forma das garantias, o Tribunal deverá estabelecer a sua natureza e o seu montante, que não deverá ultrapassar o valor do navio arrestado.

Qualquer solicitação no sentido de que o navio seja liberado ao serem fornecidas as garantias não deverá ser interpretada como um reconhecimento *vide* Art. 848. As partes poderão requerer a substituição da penhora se: ... Parágrafo único. A penhora pode ser substituída por fiança bancária ou por seguro garantia judicial, em valor não inferior ao do débito constante da inicial, acrescido de trinta por cento.

Se um navio for arrestado num Estado que não seja Parte desta Convenção e não seja liberado, embora tenham sido fornecidas garantias com relação a aquele navio num Estado Parte com relação à mesma reclamação, deverá ser determinado que aquela garantia seja liberada, em atendimento a uma petição encaminhada à Corte do Estado Parte. Se o navio for liberado num Estado que não seja Parte desta Convenção mediante o fornecimento de garantias satisfatórias com relação àquele navio, deverá ser ordenado que qualquer garantia que tenha sido fornecida num Estado Parte com relação à mesma reclamação seja liberada, na extensão em que o valor total da garantia fornecida nos dois Estados ultrapasse: (a) a reclamação pela qual o navio foi arrestado, ou (b) o valor do navio o que for menor. Esta liberação, entretanto, não deverá ser ordenada a menos que a garantia fornecida no Estado que não é Parte desta Convenção esteja realmente à disposição do reclamante e seja livremente transferível.

Quando, de acordo com o parágrafo 1 deste artigo, tiver sido fornecida uma garantia, a pessoa que a forneceu poderá, a qualquer momento, requerer à Corte que aquela garantia seja reduzida, modificada ou cancelada.

Não há nenhuma previsão específica nesse sentido em nosso ordenamento processual, mas tampouco há um impeditivo, de modo que o juiz deve liberar o navio para prosseguir a viagem assim que o réu apresente uma garantia considerada idônea. Exceção para a liberação do navio seriam as hipóteses de o arresto ter sido proposto em razão de uma demanda em torno da própria propriedade do navio ou em uma disputa entre sócios ou "condôminos" acerca do emprego da nave ou das contas em torno de sua operação.

Nesse caso, para que a liberação seja feita, segue-se o mesmo modelo do artigo 864 do CPC, ou seja, aquele que detém a posse do navio poderá seguir operando, desde que apresente um seguro específico para cobrir um eventual dano que cause o perecimento do navio. O inciso 2 estabelece que o Juiz terá poder de decidir sobre a natureza e o montante da garantia caso as partes não cheguem a um consenso, mas limita esse "livre decidir" ao valor do navio.

Como se mencionou, limitar a garantia ao valor de avaliação do navio tem lógica, pois se não for apresentada outra garantia, o arresto se convolar em penhora e esta resultar no leilão judicial do navio, a garantia que se obterá será o valor arrecadado pelo leilão. Nem mais, nem menos. Há previsão semelhante no artigo 477 do Código Comercial, que estabelece que a responsabilidade do navio se extingue com sua venda judicial, subsistindo essa responsabilidade apenas sobre o valor arrecadado, mesmo que o somatório das dívidas ultrapasse o valor do navio.

Martins Filho (2017, p. 395) destaca-se que os diversos créditos que resultem de um mesmo acidente ou a respeito dos quais o valor do navio tenha de ser determinado em um mesmo porto concorrem entre si, no montante que representar o valor do navio. Já o inciso 3 é uma defesa do proprietário do navio arrestado, que lhe dá o direito de apresentar uma garantia para ver seu navio livre para navegar sem que tal atitude represente reconhecimento do direito do credor que o arrestou. Segue o navio em viagem e segue a demanda para se definir com quem está o Direito.

Em sentido semelhante, o inciso 6 prevê a possibilidade de o proprietário do navio ou de um terceiro (um clube de P&I ou uma seguradora, p. ex.) rever o valor dado em garantia ainda no curso do processo, levantando-a no todo ou em parte ou substituindo-a por outra. Tal modificação na forma de garantir o processo não depende do trânsito em julgado da demanda, mas de uma decisão fundamentada do Juiz que determinou sua arrecadação. Os incisos 4 e 5 tratam das hipóteses de a garantia ter sido oferecida em um país e o processo estar em curso em outro, prevendo formas de liberação da garantia, ato jurídico sem paralelo em nosso ordenamento, que obriga que a ação principal seja apreciada e julgada pelo mesmo juiz que

deferir o arresto do navio, conforme discorreremos mais detalhadamente na resposta ao quesito seguinte.

Desse modo, uma vez arrestado o navio esse será liberado para seguir viagem tão logo sejam apresentadas garantias calculadas pelo valor do crédito que dá fundamento à demanda, mais custas e honorários. O valor da garantia substitutiva tem limites, entretanto, no valor de avaliação do navio arrestado, ainda que esse não seja suficiente para cobrir toda a dívida (ou dívidas). A forma de apresentação dessa garantia é de livre negociação entre as partes, sendo plenamente aceitas Cartas de Garantia fornecidas pelos Clubes de P&I, as tradicionais Fianças.

5 Da adoção da jurisdição mesmo vigente cláusula compromissória: da adoção da medida acautelatória excepcional para preservação da satisfação da dívida nas relações de crédito marítimo

Nesse contexto, o art. 22-A da lei 13.129/15 concede jurisdição para que o Poder Judiciário brasileiro aprecie medidas de urgência antes da instauração da arbitragem, assegurando a utilidade do procedimento, ganhando suma importância nas lides que envolvem o âmbito marítimo, haja vista que a embarcação pode deixar a jurisdição brasileira pela forma itinerária de se conduzir este contrato de transporte, ou se tornar inacessível durante o período necessário à formação do Tribunal Arbitral. O STJ já decidiu, em diversos precedentes, que os tribunais inferiores podem e devem conceder tais medidas, desde que estritamente observados os requisitos da urgência.

Em outras palavras, a atuação provisória do Judiciário, em cooperação com a arbitragem, somente se justifica quando presente a urgência, caracterizada pelo risco de perecimento do direito antes da constituição do tribunal arbitral.

O art. 22-B do referido dispositivo complementa esse regime ao estabelecer que, uma vez instituída a arbitragem, caberá ao Tribunal Arbitral manter, modificar ou revogar a medida anteriormente concedida pelo Poder Judiciário brasileiro. Trata-se de mecanismo que evidencia o caráter transitório da atuação jurisdicional e a transferência subsequente da jurisdição ao juízo arbitral, que é quem detém o poder para a adjudicação de mérito da controvérsia posta.

Ainda que exista previsão regulamentar de árbitro de emergência e que a cláusula compromissória não exclua expressamente sua aplicação (*opt-out*: na arbitragem de emergência é aplicável se existir previsão no regulamento da câmara eleita pelas partes e se as partes não optarem expressamente pela sua exclusão em convenção de arbitral), o STJ já decidiu ser possível a utilização do Judiciário para a concessão de medidas urgentes, reconhecendo-se, contudo, que essa competência é precária e subsidiária, logo a decisão proferida pelo juízo

estatal produz efeitos apenas até que o tribunal arbitral ou o árbitro de emergência se pronuncie, nos termos do art. 22-B.

Em síntese, o Judiciário brasileiro reconhece e referenda a validade e a eficácia das decisões proferidas em sede de arbitragem de emergência, em consonância com a lógica de cooperação entre a jurisdição estatal e a arbitral.

Na linha de raciocínio do STJ há adoção em caráter provisório da tutela pré-arbitral permitindo a atuação do Judiciário até a efetiva instauração da arbitragem, momento a partir do qual a competência para apreciação das medidas de urgência passa a ser do Tribunal Arbitral, preservando-se a autonomia da vontade das partes e a lógica do sistema arbitral.

Porquanto, o ajuizamento prévio de medidas urgentes perante a Justiça Estatal conta com previsão expressa na Lei de Arbitragem cabendo aos árbitros manter, modificar ou revogar a medida cautelar ou de urgência concedida pelo Poder Judiciário.

Neste diapasão, a utilização do arresto de embarcação em sede pré-arbitral permite compatibilizar a necessidade de proteção imediata do crédito com a escolha das partes pela arbitragem. A atuação coordenada entre o Poder Judiciário e o Tribunal Arbitral contribui para evitar a ineficácia da tutela jurisdicional almejada e assegurar a utilidade da futura decisão arbitral.

O arresto de embarcação, quando inserido no contexto da tutela pré-arbitral, delineada pelos arts. 22-A e 22-B da lei de Arbitragem, assume papel relevante na garantia de resultados úteis em disputas contratuais. Trata-se de instrumento que viabiliza a proteção do crédito sem afastar a centralidade da arbitragem como um relevante mecanismo de resolução de controvérsias no âmbito do comércio internacional, em um ambiente marcado pela mobilidade dos bens e pela necessidade de respostas jurisdicionais céleres e eficazes.

6 Conclusão

Cumpre observar que a inobservância da cláusula compromissória gera a incompetência do Judiciário analisar e julgar questões cuja deliberação das partes designe a matéria para esfera administrativa. Trata-se de verdadeiro pressuposto de validade do processo arbitral, inserindo-se no âmbito da ordem pública, cuja violação dessa exigência fundamental, configura vício originário capaz de contaminar a própria higidez da sentença.

Entretanto, a Lei n. 9.307/96 permite que em situações anômalas, e no intuito de preservar a prestabilidade da satisfação creditória que se promova arresto do navio, mesmo a relação em vertente estar amparada pelas regras da arbitragem, haja vista que nas relações de

direito marítimo há uma dificuldade acentuada de garantir a efetivação de atos de constrição face ao devedor.

O árbitro de emergência, por sua vez, examinará a convenção de arbitragem de forma preliminar e rigorosa antes de proferir qualquer decisão e poderá concluir que a arbitragem de emergência não é a via adequada para a tutela pretendida, em razão dos limites objetivos e temporais da cláusula compromissória. Com apoio na jurisprudência pátria, o arresto pode ser devidamente cumprido na figura do armador que pode se insurgir em regresso para garantir devolução de possíveis prejuízos quando a medida aferida for dirigida a sua pessoa embora seja direcionada ao proprietário da embarcação.

Dessarte, pode-se concluir que o arresto marítimo é medida compatível com os anseios do credor e requisito inafastável para assegurar a efetividade no ordenamento jurídico, comprometendo a integridade do sistema arbitral sem descurar da satisfação do crédito, garantindo à arbitragem a preservação da credibilidade institucional que justifica sua existência como método legítimo de solução de controvérsias.

Referências

ALEXY, R. **Teoria dos direitos fundamentais**. Tradução de V. A. da Silva. São Paulo: Malheiros, 2008.

BRASIL. Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. Código Comercial. **Coleção de Leis do Império do Brasil**, Rio de Janeiro, 1850. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM556.htm. Acesso em: 4 jun. 2026.

BRASIL. Lei nº 7.203, de 3 de julho de 1984. Dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 4 jul. 1984. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7203.htm. Acesso em: 10 ago. 2026.

BRASIL. Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996. Dispõe sobre a arbitragem. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 24 set. 1996. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9307.htm. Acesso em: 4 jun. 2026.

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 12 dez. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm. Acesso em: 10 ago. 2026.

BRASIL. Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015. Código de Processo Civil. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 17 mar. 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm. Acesso em: 4 jun. 2026.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (Segunda Seção). Conflito de Competência n. 165.678/SP, 2019/0129774-2. Relatora: Min. Maria Isabel Gallotti. Segunda Seção. Julgado em 14 out. 2020. **Diário da Justiça Eletrônico**, Brasília, DF, 3 nov. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (Terceira Turma). Recurso Especial n. 2.061.149/SP. Relator: Min. Moura Ribeiro. Terceira Turma. Julgado em 13 abr. 2026. **Diário de Justiça Eletrônico Nacional**, Brasília, DF, 16 abr. 2026.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (Terceira Turma). Recurso Especial n. 1033714-57.2024.8.26.05626. Relator: Min. Ricardo Villas Bôas Cueva. Terceira Turma. Julgado em 12 ago. 2024. **Diário da Justiça Eletrônico**, Brasília, DF, 14 ago. 2024.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina. **Agravo de Instrumento n. 0232562-64.2012.8.26.0000**. Relator: Des. Egídio Giacoia. Terceira Câmara de Direito Privado. Julgado em 15 jan. 2013.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Agravo Interno Cível n. 2203616-91.2025.8.26.0000**. Relator: Des. Afonso Celso da Silva. 37ª Câmara de Direito Privado. Núcleo 4.0 Direito Marítimo. Julgado em 12 ago. 2025.

FIGUEIRA JR., J. D. **Arbitragem**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book.
GALANTE, L. F. Processo empresarial marítimo. *In:* COELHO, F. U. (org.). **Tratado de direito comercial**. São Paulo: Saraiva, 2015. v. 8.

GIUSTI, G. O árbitro e o juiz: da função jurisdicional do árbitro e do juiz. **Revista Brasileira de Arbitragem**, Porto Alegre, v. 2, n. 5, p. 13-27, jan./mar. 2005.

GRECO, L. **Instituições de processo civil**. Rio de Janeiro: Forense, 2009. v. 1.

MARTINS FILHO, M. S. Embargo de navio: valor da garantia financeira substitutiva. **Revista de Processo**, São Paulo, v. 43, n. 276, p. 383-398, fev. 2018.

RAMALHO, A. R. **Arbitragem comercial internacional:** determinação do direito aplicável. São Paulo: Almedina Brasil, 2025. E-book.

WAMBIER, T. A. A. *et al.* **Primeiros comentários ao novo Código de Processo Civil:** artigo por artigo. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015.

Data de submissão: 21/07/2026
Data de aceite: 22/07/2026