

A cláusula escalonada nos contratos de afretamento e nas *charter-parties*

Marcella Paiva

Professora universitária na Pós-Graduação de Processo Civil e Gestão Jurídica no Instituto Brasileiro de Mercados de Capitais (IBMEC). Professora Universitária do Curso de Direito na Universidade Salgado de Oliveira (UNIVERSO). Doutoranda em Direito no Programa de Pós-Graduação em Direito, Instituições e Negócios (PPGDIN), na Universidade Federal Fluminense. Mestre pela Universidade de Vigo, Espanha. Mestre em Justiça Administrativa, sob a linha de pesquisa Ética e Justiça, na Universidade Federal Fluminense. Pós-graduada no MBA em Direito Empresarial da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Membro do Grupo de Pesquisa de Arbitragem da Universidade Federal Fluminense (UFF). Coordenadora da Equipe de Arbitragem da Universidade Federal Fluminense. Bacharel em Direito da Universidade Federal Fluminense (UFF). Ex-membro da Equipe de competição em Arbitragem Comercial da Universidade Federal Fluminense.

Marcello Guimarães

Doutorando no PPGD UFF. Mestre em Direito e Economia pela UGF, Pós-Graduado pela UFF e pela FGV, Bacharel em Direito pela UFRJ e Advogado. Atualmente é Vice-Presidente Óleo e Gás para o Brasil e a América Latina da Hill International, Inc. Um dos cinquenta membros brasileiros do Dispute Board Resolution Foundation (DBRF), é palestrante e conferencista, especializado principalmente em Compliance, Claims, Mediação e Arbitragem. Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Direito Privado.

Sérgio Gustavo de Mattos Pauseiro

Professor Adjunto na Faculdade de Direito da Universidade Federal Fluminense-UFF, na disciplina de Direito Internacional Privado e Arbitragem nas Relações Privadas. Professor do Doutorado em Direito Instituições e Negócios – PPGDIN/UFF. Professor do Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais - IBMEC. Pós-graduação em Contencioso Administrativo (Petrobras), disciplina Arbitragem na Indústria do Petróleo. Doutor em Direito pela Universidade Federal Fluminense. Pesquisador do Grupo de Pesquisa Democracia, Estado de Direito e Cidadania. Líder do Grupo de Pesquisa Direitos Humanos sob a Perspectiva Discursiva. Coordenador da Linha de Pesquisa Arbitragem sobre o Prima Habermasiano.

Resumo: O Direito Marítimo Internacional possui normas, muitas das quais consolidadas pelas práticas reiteradas de mercado. Entre os contratos de afretamentos, um dos mais utilizados pela indústria de *shipping*, a previsão da cláusula arbitral aponta sempre para possibilidade de ampliação das despesas, quando da necessidade de resolução de litígios. O presente artigo analisa o cenário da utilização da cláusula arbitral nos contratos de afretamento utilizando como metodologia a pesquisa bibliográfica, sob a perspectiva do Direito Comparado. No decurso da análise, apresentaremos as vantagens e as implicações na utilização do procedimento escalonado nesses instrumentos de valores extremamente elevados característicos do Direito Marítimo.

Palavras-chave: Afretamento. cláusula arbitral. Escalonamento. Direito Marítimo. Direito Comparado.

Sumário: 1 Introdução – 2 Contratos de afretamento marítimos e as carta-partidas – 3 Taxonomia dos conflitos marítimos – 4 Cláusula compromissória nos contratos de partida internacionais – 5 Mediação nos contratos marítimos – 6 Cláusula escalonada nos contratos de afretamento – 7 Conclusão – Referências

1 Introdução

Os contratos marítimos internacionais de afretamento envolvem temas específicos e sensíveis que podem gerar uma série de efeitos dentro do mercado de *shipping*. A demora em se chegar a uma solução, assim como o vazamento de alguma informação confidencial, por exemplos, podem gerar prejuízos irreversíveis para os contratantes ou, até mesmo, para todo um sistema econômico.

As relações comerciais que envolvam o transporte marítimo de bens e mercadorias, assim como todas as operações que envolvem embarcações, são de extrema relevância, principalmente levando em consideração à movimentação econômica que é envolvida ao redor do mundo.

Sendo cada vez mais complexas, estas relações comerciais originam conflitos aos quais, muitas das vezes, se recorre ao Poder Judiciário em busca de solução. Em razão da morosidade e do sobrecarga da jurisdição estatal, há esferas em que esse meio não se mostra como o mais efetivo, sendo necessárias alternativas para que se alcance uma melhor solução.

No ramo do Direito Marítimo, os métodos alternativos de resolução de conflitos se apresentam como instrumentos aptos a garantir segurança, satisfação e celeridade, para as partes envolvidas na disputa, uma vez que cada uma possui características próprias.

As disputas decorrentes da contratação marítima internacional e, neste contexto, a escolha do foro é uma questão fundamental. Tanto as cláusulas de competência atributiva como as cláusulas arbitrais são dois mecanismos distintos que ajudam a garantir a imparcialidade e previsibilidade na resolução de litígios internacionais, devendo serem consideradas como saídas eficazes em lides envolvendo partes de diferentes nacionalidades, em face da neutralidade jurisdicional.

Destarte, a mediação e a arbitragem surgem como opções viáveis e efetivas para o enfrentamento das mencionadas disputas, sendo previstas no âmbito das principais instituições de solução de disputas relativas ao Direito Marítimo. Ademais, as cláusulas escalonadas, que combinam procedimentos, têm-se apresentado com relevantes para dirimir litígios de grande complexidade com eficiência.

Assim sendo, mediante tais questões, tem-se como objetivo à análise das cláusulas-modelo de resolução de conflitos de contratos de afretamento e de

carta-partidas, assim como das principais câmaras de arbitragem do setor marítimo, para a verificação da inserção da arbitragem e da mediação nestas.

Examinar-se-á, portanto, a possibilidade de adoção de cláusulas escalonadas para a solução de disputas decorrentes das referidas controvérsias, abordando as suas vantagens e problemas, a partir da metodologia bibliográfica e do método indutivo.

2 Contratos de afretamento marítimos e as carta-partidas

O afretamento consiste no contrato por meio do qual o fretador cede ao afretador, por certo período, direitos sobre o emprego da embarcação, podendo ou não transferir sua posse (FERNANDES, 2007, p.29). Tal modalidade contratual é bastante diversa e possui suas peculiaridades a depender do tipo de material de transporte e da modalidade de *charter party* adotada.

Dentre os *players* envolvidos estão o armador, conhecido também como fretador, e a do afretador. A armação é o ato pelo qual o armador apresta a embarcação, deixando-a preparada em todos os sentidos para operar comercialmente e empreender as aventuras marítimas (MARTINS, 2005, p. 360).

O proprietário da embarcação, não é necessariamente, o armador, podendo ser, portanto, armador proprietário e armador não-proprietário. O primeiro é aquele que arma e explora comercialmente a embarcação registrada em seu próprio nome, já o segundo, não-proprietário, é aquele que arma e explora comercialmente o navio de terceiros para o transporte de mercadorias (IBIDEM, p. 362). Tal aspecto traz complexidade para o contrato de afretamento e para os modelos de *charter parties*.

O afretador, por seu turno, é a pessoa física ou jurídica que toma a embarcação em afretamento, mediante o pagamento de uma compensação financeira, para explorar a atividade de transporte de mercadorias.

Trata-se de um negócio com grandes volumes de valores envolvidos, em que as partes não dispõem de muito tempo, em razão do desempenho dos negócios dentro da prática diária no âmbito das relações jurídicas.

Em razão dessa necessidade, são utilizados formulários ou contratos-padrão, utilizados para a celebração do contrato. No contexto do mercado internacional, é prática comum esses contratos serem formalizados por meio de cartas-partidas internacionais, de caráter *standarts*, que são espécies de contratos padrões.

A *charter party*, carta de afretamento ou carta-partida, é o instrumento no qual afretadores e fretadores estabelecem todas as condições do aluguel do navio para determinada viagem ou por tempo, cobrindo mais de uma viagem, em geral

estabelecendo demais termos como o estabelecimento de *demurrage*¹ e *despatch*.² É o instrumento que comprova a existência do contrato de fretamento e, em regra, é escolhida pelo afretador (MARTINS, 2015, p. 377).

Todavia, mesmo sendo contrato padrão, existe espaço para negociar as cláusulas adicionais, denominadas *riders*, desde que haja concordância das partes. Isso não implica que seja contrato de adesão; a negociação é possível, mas os contratantes normalmente se atêm aos modelos-padrão.

São tipos de contratos de afretamento: por viagem, por período e a casco nu. Sendo especializados para diferentes setores da indústria, podem ser citados como os mais utilizados para fretamentos a tempo: o modelo elaborado pelo *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) e pela *Association of Ship Brokers and Agents* (NYPE 1993). No caso do fretamento a casco nu, o BARECON (BIMCO) é um dos mais comuns. A GENCON (*Uniform General Charter*) também elaborado pelo BIMCO é um dos mais utilizados nos fretamentos por viagem.

O contrato de afretamento por viagem, conhecido no mercado internacional como *Voyage Charter Party* (VCP), é disposto na Lei Nacional n° 9.432 de 1997, em seu artigo 2°, III, como sendo o contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado.

A rota do navio determina a sua durabilidade, a ser cumprida pela embarcação, onde o ponto de partida é o porto de carga e finalizado no porto de descarga, sendo realizado quando as partes contratam todo ou parte do navio, pela quantidade de viagens acordadas, para o transporte de mercadorias, tendo como contrapartida o pagamento de uma compensação financeira.

Nesse contrato, a gestão comercial e náutica do navio ficam a cargo do armador, devendo a embarcação ser fornecida com tripulação, equipamento e as demais demandas necessárias para que a viagem seja realizada sem interrupções, como os custos de combustível. No que diz respeito à responsabilidade civil, essa também será do fretador, que responderá pelos eventuais danos ocasionados à carga e pelos prejuízos causados a terceiros durante a viagem (COOKE, 1993, p. 25).

Os contratos de afretamento³ a casco nu, conhecidos como *bare boat* ou *demise charter party*, são definidos legalmente⁴ como o contrato em virtude do

¹ A *demurrage* é uma multa por retenção do navio no porto além do prazo estabelecido para embarque e desembarque, visto que excedido esse prazo o armador estaria perdendo dinheiro a partir do frete combinado.

² O *despatch*, ao contrário, é um prêmio pago pelo armador ao embarcador pela eficiência no embarque e desembarque e por liberar o navio antes

³ Apesar de ser considerado por alguns autores como afretamento, o *bare boat charter* configura, na realidade, um arrendamento do navio.

⁴ A definição é dada pela Lei n° 9.432 de 1997, artigo 2°, I.

qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação. Ou seja, o proprietário do navio cede o uso e o controle do mesmo, por tempo determinado, ao afretador (SCRUTON, 1984, p. 47).

No contrato de afretamento a casco nu, é transferido para o afretador, além do direito de fruir, o direito de usar a embarcação. Por se assemelhar a um contrato de aluguel, cabe ao afretador a gestão náutica e comercial do navio, o recebendo desarmado, devendo então prover com equipamentos, tripulação, comandante e todas as demais providências para que o navio possa ser utilizado de forma plena, agindo como proprietário, inclusive, ao arcar com as despesas portuárias, combustível, salários da tripulação, entre outros (IBIDEM, p. 49).

Em relação à responsabilidade pelos atos do comandante e da tripulação do navio, ainda que alguns membros tenham sido contratados pelo proprietário, ela sempre caberá ao afretador. No âmbito da responsabilidade civil, o afretador também responde por eventuais danos à carga e prejuízos causados a terceiros durante a viagem, devendo arcar com os custos da contratação do *Protecting and Indemnity Club*, que consiste no seguro de responsabilidade civil do armador.⁵

Definido como contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado,⁶ o contrato de afretamento por período, conhecido como *time charter*, é um contrato de aluguel onde a embarcação é disponibilizada pelo fretador ao afretador por um certo período de tempo.

Neste contrato, o armador, que pode ser proprietário ou não do navio, coloca o navio à disposição do afretador de forma que possa cumprir seus compromissos comerciais transportando a carga de terceiros, durante o prazo contratualmente estabelecido (WILFORD, 1989, p. 88).

Nessa conjuntura, o proprietário é detentor da gestão náutica da embarcação, cabendo a ele a obrigação de contratar o comandante, a tripulação e providências que o armador, ou afretador, deverão realizar para que a embarcação seja apta para navegar, assim como possua condições de operar ao longo da vigência do contrato. Também caberá ao fretador a gestão comercial do navio, ficando a cargo do afretador apenas a função de instruir ao comandante, com informações comerciais como, por exemplo, a que porto se dirigir (IBIDEM, p. 89).

Quanto à responsabilidade civil, caberá ao afretador responder por eventuais danos ocasionados à mercadoria transportada, e o fretador responderá, em face

⁵ Geralmente, o seguro P&I cobre danos à equipamentos, acidentes pessoais e etc.

⁶ A definição é dada pela Lei n° 9.432 de 1997, artigo 2°, II.

terceira, pelos prejuízos e perdas ocorridas durante o percurso e o período de vigência do contrato em questão.

O tipo de contrato mais adequado é escolhido sempre de acordo com o caso concreto em questão, sendo definido pelos *players* as inclusões de cláusulas que se adéquam a realidade empírica.

3 Taxonomia dos conflitos marítimos

No âmbito das relações contratuais concernentes ao *shipping*, onde são frequentes os conflitos, as cláusulas e as previsões estipuladas funcionam como uma espécie de prevenção, uma vez que há a possibilidade de lides se originarem por inúmeros motivos diferentes gerando o inadimplemento e, até mesmo a resolução antecipada do contrato.

A primeira definição internacional unificada do que seria uma reclamação de natureza marítima teve origem na Convenção de Bruxelas de 1926. Já o conceito de disputa marítima, teve previsão na Convenção de Arresto de 1999 que, apesar de não ser ratificada em território nacional, traz em seu artigo primeiro a definição de reclamação marítima, *maritime claim*, sendo decorrente de eventos que lista em um rol. Como exemplo dessas reclamações, quantias devidas ao comandante, oficiais e outros tripulantes do navio, relativamente a seus empregos a bordo do navio, incluindo custos de repatriamento e contribuições de seguridade social pagáveis em benefício dos mesmos e qualquer acordo relativo ao transporte de bens ou passageiros a bordo do navio.

Os contratos de afretamento são instrumentos frequentemente expostos dentro do contexto internacional, podendo ser citados casos de navegabilidade, conhecidos como *seaworthiness*, atrasos no *delivery* ou *redelivey*, *bad performance*, no que diz respeito à velocidade e/ou consumo, e o *demurrage*.

Além desses, também podem ser citados inadimplementos contratuais, como o não pagamento das taxas de afretamento em razão do *off-hire*,⁷ disputas contratuais, como a cobrança de excesso de combustível nas embarcações pelo fretador, desequilíbrios contratuais, como em casos de *hardship*⁸ e *force majeure*⁹ e a rescisão antecipada do contrato (MARTINS, 2008, p. 325).

⁷ Suspensão do contrato por indisponibilidade da embarcação.

⁸ Quando a execução de um contrato houver se tornado inútil ou demasiado onerosa para uma das partes, em vista das modificações imprevistas de circunstâncias que embasaram o negócio.

⁹ *Force Majeure*, Força Maior, por um lado, aplica-se a casos em que o desempenho se tornou (temporariamente) impossível devido a um evento além do controle de uma parte, embora todas as medidas de precaução razoáveis tenham sido tomadas. *Hardship*, por outro lado, lida com casos onde o desempenho acordado é basicamente ainda possível. No entanto, os fatos subjacentes substancialmente alterada para que o cumprimento acordo seria economicamente prejudicial.

O *demurrage*, que na doutrina pátria é denominado sobre estadia ou sobre demora, consiste na quantia paga pelo afretador ao armador-fretador quando o navio ultrapassa o tempo de estadia (*laytime*) por fato não imputável ao armador-fretador (IBIDEM, p. 325-326). Consiste em uma espécie de multa contratual, tendo o caráter de cláusula penal de sanção econômica, contra parte infringente da obrigação (IBIDEM, p. 326). Em relação ao armador, a indenização possui caráter benéfico por ser caracterizada como uma compensação pela retenção do navio, por parte do afretador, servindo como *reparative function* (TIBERG, 1971, p. 42). Caso não haja essa previsão contratual, o armador tem o direito de sair com a embarcação assim que expira a estadia contratada, o que se denomina *retentive function*.

Em contrapartida, seguindo pelo lócus da parte que paga, o ponto negativo se manifesta em razão de seu caráter punitivo, tendo em vista que é devida por não ter realizado as operações de carga e descarga dentro do tempo de estadia estipulado (MARTINS, 2008, p. 327-328). Tais questões estão previstas em alguns modelos contratuais, porém dependem em diversos casos de acordo entre as partes ou, inclusive, renegociação pela extrapolação do prazo definido de estadia, gerando conflitos.

Outra questão são cláusulas *hire*, frete, na doutrina pátria, que consiste na contraprestação pecuniária pela utilização do navio pelo serviço de transporte marítimo de mercadorias, referenciando o frete-transporte (MARTINS, 2008, p. 328-329).

As regras do pagamento do *hire* são definidas na carta-partida, incluindo questões como a moeda, a unidade de medida a qual está relacionada, o local e a data em que deve ser efetuado, assim como todas as demais questões referentes ao seu adimplemento.

Existem três modalidades de cláusulas em relação ao momento em que o pagamento deve ser efetuado, as quais são: *freight payable at destination collect* (frete pagável no destino); *freight collect* (frete a pagar em local diverso daquele do embarque ou destino) e *freight prepaid* (frete pago antecipadamente) (IBIDEM, p. 397).

Em contramão, caso a carta-partida possua a cláusula *ship lost or not lost*, e a perda não resultar da in navegabilidade do navio desde o início da viagem, haverá de ser realizado o pagamento do frete. Em outras palavras, o frete será devido ainda nos casos em que o navio e a carga tenham se perdido, desde que por fatores que não decorram da falta pessoal do fretador e ou da comprovação da in navegabilidade desde início da aventura marítima (IBIDEM, p. 397-398).

No que concerne aos conflitos, além da possibilidade do não pagamento do frete, há também a questão da suspensão do contrato de fretamento em razão do

off-hire. Esse consiste na hipótese da suspensão com fundamento na colocação do navio fora de pagamento por indisponibilidade. Ocorre nos casos em que a embarcação se encontra fora de fretamento, ou seja, em inavegabilidade absoluta ou relativa, deixando assim de apresentar as condições acordadas no contrato de afretamento (IBIDEM, p. 398).

Cumprido destacar que a renegociação contratual e o inadimplemento do contrato se tornaram conflitos comuns pela crise gerada pela pandemia de COVID-19, resultando em procedimentos de mediação, arbitragem e judiciais, os quais devem se adaptar ao momento de distanciamento social e de restrições à circulação de pessoas. Adicionalmente, há entraves relacionados à quarentena obrigatória na chegada a determinados países, como Coreia do Sul e Turquia, o que acarreta atrasos nos contratos de afretamento e dificuldades no processo de carga e descarga (TOMMY THOMAS, *online*).

Diante do mencionado, verifica-se a especificidade dos temas relativos aos contratos de afretamento e às disputas marítimas, a qual é ampliada pela forte presença de modelos padrão de contratos e pela regulamentação por meio de convenções internacionais e por *soft laws* de associações internacionais especializadas, como a *Baltic and Internacional Maritime Council* (BIMCO).

Neste passo, controvérsias relacionadas ao tema gerariam grandes perdas caso submetidas ao processo judicial, em face da morosidade e da ausência de conhecimento específico sobre o tema. Portanto, é imprescindível a submissão de tais conflitos a métodos de resolução de litígios em que seja possível a escolha de *experts* para lidar com tema.

Conseqüentemente, a mediação e a arbitragem aparecem presentes nos modelos de contratos de afretamento e nos modelos de cláusulas de solução de controvérsias de entidades especializadas, como será analisado nos próximos tópicos.

4 Cláusula compromissória nos contratos de partida internacionais

4.1 Experiência internacional

Em relação às arbitragens marítimas internacionais, embora não seja incomum a opção por grandes centros arbitrais, como a *International Chamber of Commerce* (ICC), há muitas instituições especializadas na resolução de conflitos originados de contratos de afretamento envolvendo partes de diferentes nacionalidades. Verifica-se especialização de algumas entidades, como, por exemplo, a *The London Maritime Arbitrators Association* (LMAA), *Singapore Chamber*

of *Maritime Arbitration* (SCMA), e *Society of Maritime Arbitrators*, com sede nos Estados Unidos.

Dentre as cláusulas comumente incluídas nos contratos de afretamento e *charter parties* se encontra presente no rol a de leis e regras aplicáveis e a cláusula compromissória arbitral, internacionalmente denominada *Law and arbitration clause*. Podem ser citadas os seguintes modelos de cláusulas de resolução de conflitos: *V Bimco Standard Dispute Resolution Clause, Bimco Bulletin n. 1/2002 e Bimco Arbitration Clause*, jan.2001. Além dessas, existem outras cláusulas da BIMCO, como a *Dispute Resolution Clause, English Law, London Arbitration* e a *Dispute Resolution Clause*, da *Society of Maritime Arbitrators*.

A *Association of Ship Brokers and Agents* (U.S.A) elaborou a NYPE 93, uma carta-partida comumente utilizada nos contratos de afretamento marítimo por tempo, que prevê arbitragem institucional na *Society of Maritime Arbitrators* em Nova Iorque. Nelas se faz presente cláusula compromissória, a qual segue seu inteiro teor:

Todos os litígios emergentes deste contrato serão arbitrados em Nova York da seguinte maneira, e sujeito à lei dos EUA: I - Um Árbitro deve ser indicado por cada uma das partes e um terceiro pelos dois escolhidos. Sua decisão ou a de quaisquer dois deles será final, e para o propósito de executar qualquer prêmio, este acordo pode ser feito uma regra do tribunal. II - Os Árbitros serão homens comerciais, conhecedores dos transportes marítimos. Tal Arbitragem deve ser conduzido de acordo com as regras da *Society of Maritime Arbitrators Inc.* (SOCIETY OF MARITIMITE ARBITRATORS, 2020, p. 7)

No âmbito da *Society of Maritime Arbitrators* (SMA), as partes podem escolher entre a arbitragem standard ou a simplificada (*shortened arbitration*). Para ambas, a sede é, em regra, Nova Iorque, podendo ser alterado pelas partes de comum acordo. Com isto, aplica-se a lei estadunidense (*Title 9 of the United States Code*) para a interpretação dos poderes e deveres dos árbitros.

Ainda segundo a *Society of Maritime Arbitrators* (IBIDEM), a segunda consiste em um procedimento mais rápido para disputas com valor reduzido, com, normalmente, árbitro único e produção probatória diminuída, assim como prazos menores. Assim que o árbitro é indicado pelo requerente e sem oposição do requerido, o árbitro deve cumprir com dever de revelação e, posteriormente, definirá o calendário do procedimento. Caso haja discordância quanto à indicação, devem solicitar o apontamento pelo Presidente da SMA de um árbitro único e o procedimento segue como no caso de consenso mencionado anteriormente. Passa-se, em seguida, para a resposta do requerido e, depois, para a produção probatória, a qual é reduzida. Por fim, há a prolação da sentença arbitral.

O procedimento arbitral não destoa da prática da arbitragem internacional, seguindo os mesmos direcionamentos, com dever de revelação do árbitro, impugnação de membros do painel, indicação de árbitros etc. No tocante à sede de arbitragem, será, em regra, Nova Iorque, podendo ser alterada por vontade das partes (art. 7). Ademais, traz detalhamentos sobre a oitiva de testemunhas, depoimento das partes, apresentação de provas.

A câmara em questão apresenta regulamentos bastante completos, prevenindo consolidação de procedimentos, arbitragem simplificada, mediação, conciliação e código de ética.

As cláusulas da *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), como *Standard Bareboat Charter Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargos*, por seu turno, costumam prever a possibilidade de arbitragem institucional com duas câmaras. A cláusula abaixo do modelo de BARECON da BIMCO dispõe o seguinte:

Todas as controvérsias oriundas deste contrato serão arbitradas em Londres e, a menos que as partes concordem imediatamente com um único Árbitro, serão encaminhadas ao árbitro arbitral final de dois Árbitros que realizam negócios em Londres, que deve ser membro Baltic Mercantile & Shipping Exchange e envolvido com navegação, um a ser nomeada por cada uma das partes, com poderes para tais nomearem o terceiro árbitro. (BIMCO CLAUSES, *online*)

A *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) é uma organização privada formada principalmente por armadores e operadores que atuam no ramo do transporte marítimo internacional. A cláusula de resolução de conflitos, por meio de mediação e arbitragem pela *London Maritime Arbitrators' Association* (LMAA) com sede em Londres ou *Society of Maritime Arbitrators* (SMA), em Nova Iorque, se trata de uma cláusula compromissória cheia. O procedimento arbitral da SMA já foi detalhado acima ao tratar da cláusula modelo da *Association of Ship Brokers and Agents*.

No que tange à LMAA, seu regramento, revisado em 2017, dispõe sobre a arbitragem na câmara, com tratamento comum à arbitragem internacional, como ocorre na SMA. A arbitragem pode ser com um árbitro único ou com um painel arbitral formado por três árbitros, os quais podem ou não ser parte do rol da instituição (arts. 7 e 8). O regramento dispõe de forma expressa e organizada sobre os poderes dos árbitros (art. 16), os quais poderão ser modificados a depender da jurisdição de aplicação das regras processuais. Caso seja na sede da câmara em Londres, deverá seguir a lei inglesa, como ocorre com a SMA e a lei estadunidense. O regulamento de arbitragem da LMAA é trabalhado conforme as etapas do procedimento arbitral, trazendo previsões extensas sobre a produção probatória,

impugnação de árbitros, sentença arbitral, etc. (LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION, 2017)

O modelo da *Uniform General Charter* (GENCON) foi revisado em novembro de 1995 e é comumente usado para contratos de *voyage charter party*. Uma das cláusulas-padrão prevista é a convenção de arbitragem, que possui duas alternativas de câmara arbitral: SMA ou LMAA. O primeiro caso é para a arbitragem nos Estados Unidos, com sede em Nova Iorque, na *Society of Maritime Arbitrators* com aplicação das suas regras. Ou ainda há a possibilidade de arbitragem na Inglaterra, em Londres, na *London Maritime Arbitrators' Association*, com seu regulamento de arbitragem. Deste modo, segue os mesmos parâmetros do modelo mencionado acima, já que também foi elaborado pela BIMCO.

Segundo MARRELLA (2005, p. 1080-1081), há outros modelos no mesmo sentido, como: o *North American Grain Charter Party* (NORGRAIN 89), criado pela *Association of Ship Brokers and Agent Inc; Standard Coal Ore Charter Party* (OREVOY); *Polish Coal Voyage Charter Party* (POLCOALVOY) e *American Fertilizer Charter Party* (FERVIVOY).

Em relação à arbitragem marítima, é possível encontrar respeitáveis instituições brasileiras totalmente dedicadas a esse ramo, podendo ser citadas a Câmara de Arbitragem da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), o Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima (CBAM), a Câmara de Arbitragem da Associação Comercial de Santos, a Câmara de Arbitragem Marítima do Rio de Janeiro (CAMRJ). Contudo, ainda não se verifica uma tradição de opção por tais câmaras, já que os principais modelos de contrato de afretamento e de *charter party* estabelecem câmaras estrangeiras, como visto acima.

Por conseguinte, nota-se que há uma tradição da arbitragem nas *charter parties* e contratos de afretamento, seguindo, em sua maioria, as regras da *Society of Maritime Arbitrators* ou da *London Maritime Arbitrators Association*.

A arbitragem se mostra consolidada no Direito Marítimos desde o final da década de 1980 e segue sendo prevista nos modelos de contratos mais recentes. No entanto, o momento atual, pandêmico, pode gerar modificações nos métodos de resolução de conflitos, no que, desde 2005, Fabrizio Marrella (2005, p.1100) já apostava: mudanças no cenário da solução de disputas, em face da evolução dos meios digitais.

5 Mediação nos contratos marítimos

Desde a década de 1990, a mediação tem ganhado espaço no setor marítimo, aparecendo em cláusulas específicas das câmaras de arbitragem tradicionais na indústria em pauta, como a LMAA, a SMC e a SCMA, e em cláusulas escalonadas, as quais serão abordadas em tópico específico.

Foram incorporadas, por exemplo, cláusulas de mediação na *BIMCO Standard Law and Arbitration Clause* e no *EUROMED Charter Party* (MENON, 2015, p. 27). Nesta última, desde a revisão de 1997, há a inclusão a mediação no modelo do *Centre for Dispute Resolution*, em Londres, modelo este que prevê que não havendo um acordo em 35 dias, a controvérsia será submetida à arbitragem.

A *Society of Maritime Arbitrators* (2020, p.12) possui previsão de mediação e de conciliação na câmara e no regulamento. A primeira foi introduzida em fevereiro de 1999 na câmara, cujas regras foram atualizadas em 2016 e dispõe sobre a possibilidade de realização de mediação prévia ao procedimento arbitral.

O procedimento de mediação, previsto no Regulamento da SMA, segue a prática internacional, com mediação confidencial e voluntária. O mediador deve atuar com independência, imparcialidade e neutralidade, auxiliando a comunicação das partes e o estabelecimento de um acordo (art. 4). Quanto ao lugar de realização das sessões, em regra, ocorrerão em Nova Iorque, mas as partes podem acordar outro local (art. 6).

Em Singapura, tem havido o estímulo à mediação em disputas marítimas, principalmente pela atuação da *Singapore International Mediation Centre* (SIMC) e suas parcerias, como a feita com a *Singapore Chamber of Maritime Arbitration* (SCMA) e *Singapore International Arbitration Centre* (SIAC) (MENON, 2015, p. 29).

Embora o *Singapore International Mediation Centre* (SIMC) não seja uma instituição dedicada para a resolução de controvérsias marítimas, a sua parceria com a SCMA a tornou especializada para tais demandas. A SIMC, em face do COVID-19, adotou um protocolo para lidar com os conflitos acarretados pelo impacto político-econômico da pandemia, reduzindo custos e estabelecendo a realização da mediação por via *online*.

No tocante à SIMC, a submissão do conflito à mediação pode ser realizada diretamente no site da instituição e ocorrerá com base nas regras da câmara. O regulamento prevê a possibilidade de escolha de um mediador do rol da instituição ou externo, e o procedimento deve ocorrer em Singapura, conforme a cláusula padrão (SINGAPORE INTERNATIONAL MEDIATION CENTRE, online).

A *London Maritime Arbitrators Association* (LMAA), por seu turno, criou painéis de mediadores para a resolução de procedimentos de mediação em parceria com o BIMCO e um painel próprio. Ademais, apresenta *the LMAA Mediation Terms* de 2002 e *the LMAA/Baltic Exchange Mediation Terms* de 2009, os quais são similares: ambos apresentam a previsão de posterior procedimento arbitral ou processo judicial (LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION, 2017).

Diante do cenário atual, Parry e Owen (online) apostam na mediação para o momento de pandemia e para os meses subsequentes pela flexibilidade e celeridade do procedimento, principalmente, pela via virtual. Há o uso de *softwares*

de videoconferência que simulam a sessão de mediação presencial, inclusive, com salas virtuais próprias para as partes e seus representantes, a exemplo das medidas tecnológicas tomadas pela LMAA e pela SIMC.

6 Cláusula escalonada nos contratos de afretamento

6.1 Cláusula escalonada

Cláusulas escalonadas são cláusulas que preveem a utilização sequencial de meios alternativos de soluções de controvérsias, inseridos num contexto de múltiplas etapas, utilizando dois ou mais mecanismo de solução de conflito, como por exemplo, a negociação, a mediação e a arbitragem (LEVY, 2013, p. 173). São extremamente variadas, seguindo o desejo das partes com relação ao método de resolução de conflitos.

A experiência tem demonstrado que a utilização simultânea de mediação e arbitragem através da cláusula escalonada contribui bastante para preservar o bom entendimento entre os sócios, no ambiente comercial. A cláusula que prevê ambos os procedimentos mencionados em suas variações – med-arb, arb-med, arb-med-arb – traz vantagens pelo agrupamento de um método autocompositivo com um heterocompositivo (DEASON, 2013, p. 224).

Med-arb consiste em uma cláusula de resolução de conflito híbrida, que integra mediação e arbitragem, podendo ou não o terceiro figurar na função de mediador e árbitro. No Brasil, há vedação expressa no art. 7º da Lei n. 13.140/15 (Lei de Mediação) à atuação do mediador como árbitro no conflito em que atuou como mediador. Contudo, diversas câmaras de resolução de controvérsias não preveem tal proibição. De qualquer modo, caso a decisão passe por reconhecimento de sentença estrangeira no Brasil, as partes devem impedir a acumulação destas funções pelo terceiro, evitando eventual nulidade da sentença arbitral.

No âmbito do Direito Marítimo é essencial que esses conflitos sejam sanados o quanto antes, preservando a existência do contrato de afretamento, já que alguns possuem longa duração e envolvem alto risco (LEVY, 2013, p.174). Tal combinação pode gerar maior eficiência na solução dos conflitos e possui bom custo-benefício (BREWER, 1999, p. 34).

6.2 Cláusula escalonada, *charter parties* e contratos de afretamento

Frente às considerações feitas sobre a cláusula escalonada, cumpre abordá-la no campo do setor marítimo, apresentando os modelos utilizados e comentando-os.

A utilização da cláusula escalonada nas cartas partidas dos contratos de afretamento poderia reduzir os custos das empresas envolvidas na transação, já que a arbitragem é um procedimento caro. No âmbito dos conflitos marítimos na Ásia, a med-arb tem sido bastante utilizada devido à transição sutil de um procedimento para o outro, o que aumenta a suscetibilidade das partes à arbitragem (YANG, 2018, p. 804).

A arbitragem, método de costume do Direito Marítimo, tem gradualmente perdido espaço para a mediação e para as soluções multiportas, mas o poder vinculante da sentença arbitral e o reconhecimento do laudo conforme a Convenção de Nova Iorque ainda a mantém como um método relevante no setor (TEH, online).

A *Society of Maritime Arbitrators* redigiu uma cláusula modelo que prevê a mediação e a arbitragem, sendo na forma escalonada ou alternativa:

Model Mediation/Arbitration Clause:

If a dispute arises under this contract, the parties may agree to seek an amicable settlement of that dispute by mediation under the Mediation Rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. (SMA) of New York then in force. If there is then a mediation but it does not result in a settlement, or if the parties do not agree to mediate, the dispute shall be referred to arbitration before three commercial arbitrators under the Arbitration Rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. (SMA), one to be appointed by each of the parties and the third by the two so chosen and their decision or that of any two of them shall be final and binding. Alternatively, the parties may refer the dispute to one commercial arbitrator under the SMA Rules for Shortened Arbitration Procedure ("SMA Shortened Rules") whose decision shall be final and binding. In either case, judgment upon such arbitration award may be entered in the U.S. Federal District Court for the Southern District of New York.¹⁰ (SOCIETY OF MARITIME ARBITRATION, 2020, p. 14)

Neste caso, a mediação pode ser anterior ao procedimento arbitral ou as partes podem escolher por um método ou por outro para dirimir a controvérsia.

¹⁰ "Modelo de cláusula de mediação / arbitragem: Se surgir uma disputa sob este contrato, as partes podem concordar em buscar uma solução amigável para essa disputa por meio de mediação de acordo com as Regras de Mediação da Sociedade de Árbitros Marítimos, Inc. (SMA) de Nova York então em vigor. Se houver uma mediação, mas ela não resultar em um acordo, ou se as partes não concordarem em mediar, a disputa será encaminhada para arbitragem perante três árbitros comerciais de acordo com as Regras de Arbitragem da Sociedade de Árbitros Marítimos, Inc. (SMA), um a ser nomeado por cada uma das partes e o terceiro pelas duas assim escolhidas e a sua decisão ou a de quaisquer duas delas será final e vinculativa. Alternativamente, as partes podem encaminhar a disputa a um árbitro comercial de acordo com as Regras para Procedimento de Arbitragem Abreviada da SMA ("Regras Abreviadas da SMA"), cuja decisão será final e vinculativa. Em ambos os casos, o julgamento sobre a decisão da arbitragem pode ser inscrito no Tribunal Federal dos EUA para o Distrito Sul de Nova York". (tradução do autor)

O mediador não atuará como árbitro no procedimento subsequente, exceto se for de comum acordo das partes a continuidade do mesmo terceiro para a arbitragem, conforme o regulamento da SMA (SOCIETY OF MARITIME ARBITRATION, 2020, p. 3).

Esta restrição tem base no Código de Ética da SMA, no art. 4, prevendo que o árbitro não deve ser uma pessoa que tenha prévio contato com detalhes sobre o caso. Tampouco o mediador pode ser testemunha, representante ou consultor das partes em processo arbitral ou judicial posterior sobre a mesma questão (IBIDEM, p. 13).

Julia Yang (2018, p. 807) assevera que é ideal a escolha de indivíduos distintos para atuarem na função de árbitro e de mediados, já que a atuação e as habilidades necessárias são bastante distintas. Entretanto, há divergência na doutrina a respeito da questão.

De forma distinta, Baril e Dickey (2014, p. 4) consideram que a escolha de outra pessoa para executar a função de árbitro traria perda da eficiência devido ao aumento de custos e de tempo no procedimento de definição e concordância das partes.

O art. 12 da Regras de Mediação da SMA prevê a arbitragem ou o processo judicial posterior, no caso de cláusula escalonada (med-arb/ med-jud), disciplinando uma questão que gera debate na doutrina.

Resta definido no regulamento que o procedimento de mediação não deve atrasar o início da arbitragem ou do procedimento judicial, podendo serem iniciados ou continuados independentemente do seguimento da mediação:

Art. 12. Unless the parties agree otherwise, the submission to mediation shall not stay or otherwise delay the arbitration or litigation of a pending matter. Any arbitral or judicial proceeding in relation to the dispute may be initiated or continued notwithstanding the mediation if such proceedings are deemed necessary by a party for protecting its rights and/or defenses.¹¹ (IBIDEM, p. 14)

Adicionalmente, ressalta que não cabe a atuação do mediador em outros procedimentos, exceto se as partes e o mediador estiverem de acordo por escrito sobre a questão (art. 15).

A *London Maritime Arbitrators Association* (LMAA), por sua vez, também presta serviços de mediação, o quais são o *LMAA Mediation Panel* e o *LMAA/Bactic Exchange Mediation Panel*.

¹¹ Art. 12. A menos que as partes acordem de outra forma, a submissão à mediação não deve suspender ou atrasar a arbitragem ou litígio de uma questão pendente. Qualquer procedimento arbitral ou judicial em relação à disputa pode ser iniciado ou continuado, não obstante a mediação, se tal procedimento for considerado necessário por uma parte para proteger seus direitos e/ou defesas. (tradução do autor)

Conforme previsão do art. 9.4 do *the LMAA Mediation Terms* de 2002, o mediador, caso seja a vontade das partes, pode transformar o termo de mediação em sentença arbitral. Ou ainda, as partes podem submeter o acordo para a homologação do tribunal arbitral, caso a arbitragem tenha sido iniciada anteriormente ao procedimento. O art. 12 do regramento trata do procedimento arbitral posterior à mediação e da possibilidade de início da arbitragem no curso da mediação (LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION, 2017).

Desta forma, é possível o curso da mediação e da arbitragem concomitante, o que viabiliza a celeridade da resolução do conflito. Em mesmo sentido, dispõe *the LMAA/Baltic Exchange Mediation Terms* de 2009. (IBIDEM)

A cláusula de resolução de disputas da *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) com a LMAA prevê ambos os procedimentos, ou seja, a mediação e a arbitragem, os quais serão em conformidade com o regulamento de ambos. Com base nesta, as partes poderão, independentemente de a disposição relativa à arbitragem, submeter o litígio, a qualquer momento, à resolução por mediação, definindo aspectos específicos para o caso de concomitância dos métodos.

Uma vez iniciada a arbitragem, uma parte pode notificar a outra sobre a intenção de mediar, de forma escrita. Dentro de 14 dias, a outra parte deve se posicionar com relação à notificação. Caso estejam de acordo, se dá início ao procedimento com a escolha do mediador, e a mediação ocorrerá ao mesmo tempo que a arbitragem. Salienta-se que a mediação não é obrigatória, mas há o incentivo por parte da LMAA/ BIMCO, podendo o custo da arbitragem ser direcionado para a parte que recusou o método de autocomposição.

Singapore International Mediation Centre (SIMC), *Singapore International Arbitration Centre* (SIAC) e a *Singapore Chamber of Maritime Arbitration* (SCMA) se uniram e elaboraram um protocolo de AMA (Arb-Med-Arb), que aplica as regras das câmaras mencionadas e pode ser utilizado para conflitos marítimos.

Com isto, a gestão do procedimento é pela SCMA e são aplicáveis as regras da SIAC para arbitragem e da SIMC para a mediação. Os procedimentos, em regra, serão em Singapura, mas podem ser modificados pelas partes de comum acordo:

The parties further agree that following the commencement of arbitration, they will attempt in good faith to resolve the disputes referred to arbitration through mediation at [one of the following:]

[Singapore Mediation Centre (“SMC”)]

[Singapore International Mediation Centre (“SIMC”)]

[any other recognized mediation institution to be identified], [delete as appropriate], in accordance with the SCMA AMA Protocol for the time being in force [refer to Schedule C]. Any settlement reached in the course of the mediation shall be referred to the Arbitral Tribunal appointed in accordance with the SCMA Rules and may be made

a consent Award on agreed terms. (SINGAPORE INTERNATIONAL MEDIATION CENTRE, *online*)

Conforme o protocolo e a cláusula escalonada, primeiro se inicia o procedimento arbitral, no qual haverá a tentativa de mediação na SIMC. A arbitragem será suspensa durante a duração da mediação, que não deve ultrapassar oito semanas, evitando a morosidade na resolução do conflito. O eventual resultado será levado à arbitragem formando uma sentença por consentimento. Havendo insucesso na mediação, segue-se com o procedimento arbitral.

Além das câmaras mencionadas, outras instituições especializadas adotam modelos de cláusula e procedimentos que viabilizam a cláusula escalonada, em especial, a med-arb, como *International Chamber of Commerce (ICC)*, *Hong Kong International Arbitration Centre (HKIAC)*, Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem (CBMA), dentre outros.

7 Conclusão

O direito marítimo requer celeridade e eficiência, incompatíveis muitas vezes com o que encontramos na atividade jurisdicional, pouco especializada para tratar do mercado *shipping*.

Em virtude da frequência com a qual litigam em ações similares, é de se esperar que os players deste mercado de *shipping* acumulem *expertise* para melhor prever possíveis conflitos e assim estabelecer, já em suas *charter-parties*, modelos para a solução dos mesmos. Quando este instrumento prevê cláusula de afretamento que incorpore expressamente a cláusula compromissória, mediação, ou mesmo procedimento judicial as partes do contrato de transporte *a priori* se asseguram de seus interesses estarem estrategicamente protegidos por uma possível decisão mais célere e especializada, indispensáveis para o negócio marítimo.

Como dito, a arbitragem, usual no direito marítimo, vem cedendo espaço para a mediação e para as soluções multiportas, embora o poder vinculante da sentença arbitral ainda ser de extrema relevância.

Destarte, não raro, a cláusula escalonada prevê a possibilidade de mediação concomitante com a arbitragem e até mesmo o procedimento judicial.

A mediação no contexto do mercado de transporte marítimo, aplicada de maneira combinada com a arbitragem é meio eficaz e juridicamente seguro para a gestão de controvérsias e pode oferecer o melhor dos dois mundos à solução das controvérsias, produzindo efeitos jurídicos vinculativos em prol da solução que melhor atenda as reais necessidades e interesses das partes envolvidas.

A autonomia das vontades, exercida e transcrita na cláusula escalonada, seja ela relativa a duas ou mais possibilidades de métodos para dirimir conflitos

nos contratos de afretamento, vêm se demonstrando ser a escolha dos principais players envolvidos no mercado estudado, assim como também se apresenta como a base e inspiração principal os modelos de *charter parties* estudados.

Diante do cenário atual da economia mundial e aqui nos coube o estudo do mercado de transporte marítimo, como anteriormente citado, não há que se negar que as medidas alternativas para a resolução de conflitos pertinentes ao fretamento em muito se têm demonstrado como as escolhas mais eficientes e eficazes. Decisões emanadas de sujeito, turmas, e/ou entidades afetas ao tema a ser decidido tem se mostrado as mais aptas a satisfazer as partes envolvidas na demanda, tornando inclusive o mercado como um todo mais seguro e rentável.

The Scaled Clause in Charter Contracts and Charter Parties

Abstract: International Maritime Law includes rules, many of which are consolidated by repeated market practices. Among the charter contracts, one of the most used by the shipping industry, the provision of the arbitration clause always points to the possibility of expanding expenses, when presented to the need to resolve disputes. This article analyzes the scenario of the use of the arbitration clause in charter contracts using bibliographic research as a methodology, from the perspective of Comparative Law. In the course of the analysis, we will present the advantages and implications of using the scaled procedure instruments of extremely high values characteristic of Maritime Law.

Keywords: Chartering, arbitration clause. Scheduling. Maritime Law. Comparative Law.

Referências

BARIL, Mark Batson; DICKEY, Donald. *MED-ARB: The Best of Both Worlds or Just A Limited ADR Option?* Mediate, agosto de 2014.

BIMCO CLAUSES. Disponível em: <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/>>. Acesso em: 09 Ago. 2020.

BORBA, José Edwaldo Tavares. *Direito societário*. 14 ed. São Paulo: Atlas, 2015.

BREWER, Thomas J., MILLS, R. *Combining Mediation and Arbitration*. Dispute Resolution Journal, v. 4, n. 54, pp. 32-39, 1999.

BERTOLDI, Marcelo M., *Acordo de Acionistas*, 1ª Edição, São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

CARMONA, Carlos A., *Arbitragem e Processo*. 3ª Ed., Ed. Atlas 2009.

CARVALHOSA, Modesto. *Comentários à Lei de sociedades anônimas*. 6ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

COOKE, Julian et al. *Voyage Charters*. London: Lloyd's of London Press Ltd, 1993.

DEASON, Ellen E. *Combinations of mediation and arbitration with the same neutral. A framework for judicial review*. Y.B. on arbitration and mediation, v. 5, 2013.

FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. *Contratos de afretamento à luz dos Direitos Inglês e Brasileiro*. Rio de Janeiro, Renovar, 2007.

- FRANZONI, Diego. *Arbitragem Societária* in WAMBIER, Teresa Arruda Alvim; TALAMINI, Eduardo (Coord.). 1ª Ed. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais. 2015.
- GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.
- LEVY, Fernanda Rocha Levy. *Cláusula Escalonada: Mediação Comercial no Contexto da Arbitragem*. São Paulo. Saraiva. 2013.
- LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION. *Terms and Procedures*, 2017.
- MARRELLA, Fabrizio. *Unity and Diversity in International Arbitration: The Case of Maritime Arbitration*. American University International Law Review, v. 20, n. 5, pp. 1055-1100, 2005.
- MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. 3ª ed. rev., ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008.
- MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo, volume III: contratos e processos*. Barueri, SP: Manole, 2015.
- MENON, Sundaresh. *The Future of Maritime Dispute Resolution*. Singapore Chamber of Maritime Arbitration Annual Conference 2015, 23 de outubro de 2015.
- OWEN, David; PARRY, Angharad. *The Go-Between: resolving disputes in uncertain times. A mediator's perspective*. Arbitration classics, Twenty Essex, boletim, maio de 2020. Disponível em: <https://www.scma.org.sg/SiteFolders/scma/387/Articles/Arbitration-classics_The-Go-Between.pdf>. Acesso em: 09 Ago. 2020.
- SINGAPORE INTERNATIONAL MEDIATION CENTRE. *SIAC-SIMC Arb-Med-Arb Protocol* [20-?]. Disponível em: <<http://simc.com.sg/v2/wp-content/uploads/2019/03/SIAC-SIMC-AMA-Protocol.pdf>>. Acesso em: 09 Ago 2020.
- SOCIETY OF MARITIME ARBITRATION (SMA). *Maritimme and commercial dispute resolution*. 8 edition. NY: SMA, fev. de 2020.
- TEH, Lawrence. *Mediation of maritime disputes aided by Singapore Convention. Best Lawyers*. Publicado em 24 de set. de 2019. Disponível em: <<https://www.bestlawyers.com/article/mediation-of-maritime-disputes-aided-by-singa/2641>>. Acesso em: 09 Ago 2020
- TOMMY THOMAS. *Implications of COVID-19 on shipping contracts. Time and voyage charterparties*. Tommy Thomas Series. Malaysian MCO, parte 3, 01 maio de 2020. Disponível em: <https://www.scma.org.sg/SiteFolders/scma/387/Articles/TOMMYTHOMAS_IMPLICATIONS%20OF%20COVID-19%20ON%20SHIPPING%20CONTRACTS_TIME%20AND%20VOYAGE%20CHARTERPARTIES.pdf>. Acesso em: 09 Ago 2020.
- YANG, Julia Y. *Lessons from the South China sea ruling. Med-arb as the recommended dispute resolutin method for Asia'a maritime disputes under UNCLOS*, pp. 783-808. In: Cardozo Journal of Conflict Resolution, Benjamin N. Cardozo School of Law, v. 19, 2018.

Informação bibliográfica deste texto, conforme a NBR 6023:2018 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT):

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, p. 83-101, jul./dez. 2020.
