

A defesa da soberania da jurisdição brasileira e a saudável busca do ressarcimento em regresso, garantias fundamentais que se opõem ao casuísmo contratual e ao abuso das ações injuntivas no exterior.

O interessantíssimo caso envolvendo o navio Tanchou Arrow e o mercado segurador brasileiro.

Rubens Walter Machado Filho e Paulo Henrique Cremoneze¹

I

Brevíssima apresentação: a importância do estudo do caso concreto

Acreditamos firmemente que um das melhores formas de se estudar o Direito, senão a melhor, é a análise decantada do caso concreto.

Essa análise permite a visão interligada de muitas disciplinas e a aplicação prática das regras.

Aqui, propomos o estudo de caso concreto importante no qual postulamos a defesa dos legítimos interesses de seguradora sub-rogada e a envolver o Direito dos Seguros e o Direito dos Transportes.

¹ Os autores são sócios de Machado e Cremoneze – Advogados Associados e de Machado Cremoneze – Claims and Recovery e atual em defesa do mercado segurador.

Envolvimento que vai além dessas disciplinas e abraça, ainda, o Direito Civil, o Direito Processual Civil, o Direito Internacional Privado e o Direito Constitucional.

Um caso em que estamos a sustentar a primazia da jurisdição nacional, a não vinculação da seguradora sub-rogada aos termos de contrato do qual não é parte e o uso abusivo da *anti-suit injunction*.

Caso que, a depender dos seus desdobramentos, poderá ser paradigmático e a influenciar não só outros casos, mas, sim, o comportamento do mercado segurador brasileiro.

Pensamos ser fundamental defender enfaticamente a primazia da jurisdição nacional e o pleno exercício da garantia fundamental de seu acesso pelo jurisdicionado brasileiro e combater a prepotência de quem enxerga, sem bons argumentos jurídicos, a preferência de jurisdição estrangeira, fazendo-o por meio de ação injuntiva.

A ação injuntiva em um caso como este representa ofensa à soberania da Justiça brasileira e constitui ato de soberba que não tem mais espaço no tempo atual.

O bom combate a essa medida é relevantíssimo para a defesa dos direitos e interesses de donos de cargas e seguradores brasileiro e, a reboque, de toda a sociedade, uma vez que se revela meio eficaz de impedir que o direito seja usado de modo abusivo contra o próprio direito, por assim dizer.

II

Quando o próprio autor da arbitragem nega a própria decisão: o caso "Tanchou Arrow"

Há um tipo específico de inconsistência processual que chama atenção não pelo que tem de tecnicamente complexo, mas pelo que tem de simples: uma parte obtém, na

jurisdição e no procedimento que ela mesma escolheu, uma decisão que lhe é favorável em um ponto e desfavorável em outro — e, diante do ponto desfavorável, tenta reabri-lo por outra via, em outro fórum, como se a primeira decisão não existisse.

É o que parece estar ocorrendo no caso do navio "Tanchou Arrow", envolvendo carga de ureia transportada da China ao Brasil em 2024, sob conhecimentos de embarque emitidos em nome do transportador. O caso já passou por uma arbitragem em Londres, sob as regras da LMAA e da Arbitration Act 1996, que resultou em uma sentença arbitral parcial (Partial Final Award). E é exatamente o conteúdo dessa sentença — obtida a pedido do próprio transportador — que agora está sendo usado, de forma seletiva, contra os interesses da seguradora brasileira, ré na mesma arbitragem.

O transporte foi documentado por conhecimentos de embarque no formato CONGENBILL 2016, que incorporavam, por referência, os termos de duas booking notes firmadas entre o transportador e os embarcadores. Entre esses termos incorporados estava uma cláusula híbrida de lei aplicável e resolução de disputas: lei inglesa e arbitragem em Londres, sob a Arbitration Act 1996 e as regras da LMAA.

A seguradora/importadora figurava como consignatária nos conhecimentos de embarque e deles tomou posse física para retirar a carga no porto de destino — circunstância que, segundo o próprio árbitro reconheceu, é suficiente para atrair a ela, sob o direito inglês (Carriage of Goods by Sea Act 1992), a titularidade dos direitos de ação decorrentes do contrato de transporte, e, com eles, a vinculação à cláusula de lei aplicável e arbitragem.

A seguradora brasileira, por sua vez, nunca figurou nos conhecimentos de embarque, nunca os assinou, nunca deles tomou posse, e nunca recebeu qualquer cessão contratual de direitos. Sua única relação com a operação nasceu depois: do pagamento da indenização securitária à seguradora, pelos danos verificados na carga, e da consequente sub-rogação nos direitos desta.

III

O que a arbitragem decidiu: ilegitimidade da seguradora para figurar em arbitragem sobre contrato do qual não é parte e autonomia do direito de regresso.

O transportador requereu ao árbitro duas declarações:

- (i) que o tribunal arbitral teria jurisdição exclusiva sobre todas as disputas relativas à carga; e
- (ii) que as pretensões relativas à carga estariam prescritas pelo prazo de um ano previsto nas Hague-Visby Rules.
- (iii) que a seguradora "não é parte da cláusula de lei aplicável e jurisdição contida nos conhecimentos de embarque e não está sujeita à jurisdição deste tribunal arbitral".

Sobre o primeiro pedido, o árbitro fez uma distinção que é o cerne de todo este artigo. Reconheceu jurisdição sobre a seguradora/importadora, pelas razões já expostas. Mas, quanto à seguradora brasileira, chegou à conclusão oposta — e o fez não por um tecnicismo processual isolado, mas por um fundamento estrutural sobre a própria natureza do vínculo entre ela e o contrato de transporte.

O árbitro explicou que a seguradora, na qualidade de sub-rogada, nunca recebeu cessão de direitos — apenas se sub-rogou nos direitos da seguradora, "colocando-se em seus sapatos" ("stand in the shoes") para eventual ação de regresso. E, sendo assim, como matéria de direito inglês, a seguradora "não derivaria nenhum direito pessoal sob os conhecimentos de embarque; e não estaria pessoalmente sujeita a nenhum termo neles contido". A conclusão formal, registrada expressamente na parte dispositiva da sentença arbitral, foi que a seguradora "não é parte da cláusula de lei aplicável e jurisdição contida nos conhecimentos de embarque e não está sujeita à jurisdição deste tribunal arbitral".

Não se trata de uma nota de rodapé. É uma das três declarações que compõem o dispositivo final da sentença, ao lado do reconhecimento de jurisdição sobre a seguradora/importadora e da declaração de prescrição em relação a esta.

Pensamos ser extremamente importante destacar isto: o árbitro inglês provocado pelo armador decidiu que a seguradora sub-rogada não era parte legítima para figurar no procedimento arbitral e o fez de modo bastante taxativo.

Isso por si só deveria ser a pá de cal na pretensão do armador, o tiro que ele deu no próprio pé, porém, inconformado e com inegável intenção de prejudicar o legítimo litígio regressivo no Brasil, ele foi além e se valeu da *antisuit injunction*.

IV

A ausência de vínculo contratual, não um tecnicismo de foro

O ponto merece ser sublinhado porque costuma ser mal compreendido: o árbitro não disse que a seguradora escapa apenas da cláusula arbitral, como se fosse possível isolar essa cláusula do restante do vínculo contratual e discutir separadamente uma cláusula de jurisdição estatal. No conhecimento de embarque em questão, a cláusula de lei aplicável e a cláusula de resolução de disputas por arbitragem formam uma única estipulação, incorporada em bloco do contrato de afretamento ao B/L. O árbitro tratou as duas como inseparáveis precisamente porque a razão de decidir é anterior a qualquer uma delas: a seguradora simplesmente nunca foi parte do contrato. Não assinou, não recebeu cessão, não se sujeitou por qualquer via voluntária aos termos do transporte.

A sub-rogação — instituto de direito material que apenas transfere o crédito indenizatório do segurado para a seguradora (art. 94 da Lei nº 15.040/2024, o Marco Legal dos Seguros, que desde 11 de dezembro de 2025 disciplina a matéria em substituição ao revogado art. 786 do Código Civil) — não é, e nunca foi, fonte de consentimento contratual com uma cláusula de solução de controvérsias. Como já observou a doutrina especializada em Direito Marítimo, a sub-rogação não se equipara à cessão de direitos, tampouco a qualquer forma de sucessão contratual: não há, na sub-rogação, sucessão da seguradora na posição contratual que o segurado mantinha com o transportador — apenas a transferência do crédito relativo

à indenização paga. É essa mesma ausência de vínculo — e não uma leitura restritiva da cláusula arbitral isoladamente — que torna incoerente qualquer tentativa de alcançar a seguradora por outra via fundada no mesmo conjunto contratual do qual ela foi expressamente excluída.

Gostamos sempre de defender a sub-rogação e o direito de regresso como algo saudável ao negócio de seguro, pois é sempre levado em consideração quando de sua arquitetura, quando do cálculo atuarial, como é positivo para a sociedade, eis que o causador do dano não fica impune de sua conduta inidônea por causa da previdência alheia.

Há na sub-rogação e no seu corolário, o ressarcimento, inegável função social, pacificadora, de impacto econômico-financeiro, jurídico e, mesmo, moral.

V

A natureza de adesão do conhecimento de embarque — em qualquer de suas duas estruturas

Há ainda um ângulo complementar, menos discutido, mas relevante: o conhecimento de embarque, no transporte marítimo internacional de cargas, é tipicamente um contrato de adesão — e isso vale para as duas estruturas documentais mais comuns, com consequências ainda mais severas para o segurador sub-rogado na segunda delas.

Na primeira estrutura, o próprio B/L contém, impressa em seu verso, a cláusula de lei aplicável e resolução de disputas, redigida unilateralmente pelo transportador, emitente do documento. Nessa hipótese, embarcador e consignatário não têm qualquer margem real de negociação sobre o clausulado: a cláusula existe porque o transportador a impôs, não porque as partes a discutiram e a escolheram livremente.

A segunda estrutura é a do caso aqui tratado. O conhecimento de embarque do "Tanchou Arrow" foi emitido no formulário CONGENBILL 2016 — formulário impresso expressamente destinado "to be used with charterparties" — e não continha, ele próprio, a cláusula de arbitragem. O que continha era uma remissão: a cláusula 1 das condições de transporte incorporava "all terms and conditions, liberties and

exceptions of the Charter Party... including the Law and Arbitration Clause", identificado no próprio B/L pela data de um documento externo. A cláusula de arbitragem, portanto, não nasceu no B/L — nasceu em uma booking note (com função de charter party) firmada, meses antes, exclusivamente entre o transportador e o embarcador. O consignatário, destinatário nomeado no B/L, sequer figura como parte desse documento incorporado: sua vinculação, quando ocorre, decorre de mecanismo próprio do direito que rege o transporte (no caso, o art. 2(1) do Carriage of Goods by Sea Act 1992 inglês, que atribui ao detentor legítimo do B/L os direitos e obrigações do contrato de transporte), e não de qualquer manifestação direta de vontade sua em relação à cláusula incorporada.

Se já é discutível a adesão do consignatário a uma cláusula impressa no próprio documento que ele recebe, a situação torna-se ainda mais distante quando a cláusula sequer está no documento, mas em um instrumento separado, ao qual nem o consignatário — e muito menos seu segurador — jamais teve acesso direto ou deu qualquer assentimento. O segurador sub-rogado, nesse cenário, está duplamente apartado da cláusula: não participou do B/L, e tampouco participou do charter party ou da booking note para o qual o B/L remete. É precisamente essa dupla distância que a sentença arbitral reconheceu ao afastar a seguradora da arbitragem — independentemente de qual das duas estruturas documentais esteja em jogo, o resultado é o mesmo: quem não participou da negociação, em nenhuma das camadas contratuais, não pode ser tratado como se tivesse aderido a ela.

O Código de Processo Civil já reserva tratamento específico a essa situação. O art. 25, ao admitir a validade, em regra, da cláusula de eleição de foro exclusivo estrangeiro em contratos internacionais, remete expressamente, em seu § 2º, ao art. 63, §§ 1º a 4º — que autoriza o juiz a reconhecer de ofício, antes da citação, a ineficácia de cláusula de eleição de foro abusiva, especialmente em contratos de adesão. O Superior Tribunal de Justiça já aplicou essa combinação normativa para afastar cláusula de foro estrangeiro em contrato de adesão internacional, quando sua manutenção impusesse dificuldade desproporcional de acesso à Justiça à parte aderente.

Vale a ressalva técnica: a jurisprudência do STJ nesse sentido tem se desenvolvido, em grande parte, em relações de consumo, exigindo a comprovação de

hipossuficiência da parte aderente — requisito que precisa ser demonstrado caso a caso, e que não se presume automaticamente em relação a uma seguradora, agente sofisticado do mercado. O que se pode afirmar com segurança, sem depender dessa prova adicional, é o ponto mais estreito já sustentado neste artigo: independentemente de a cláusula ser ou não abusiva em abstrato, e independentemente de estar impressa no próprio B/L ou incorporada de um charter party externo, a seguradora sub-rogada não manifestou, em nenhum momento e em nenhuma das camadas contratuais, adesão ou consentimento a ela. E é exatamente essa ausência de manifestação de vontade, e não um juízo sobre a validade geral da cláusula, que a própria sentença arbitral já reconheceu ao excluir a seguradora da arbitragem.

Em síntese: mesmo em relação ao segurado, dono da carga, o contrato de transporte é, salvo em casos bem específicos, manifestamente abusivo, porque eivado de inegável dirigismo contratual.

O segurado, dono da carga, expressamente não anui com a arbitragem no exterior ou a escolha de foro estrangeiro. A ele uma ou outra das situações é imposta unilateralmente por cláusula de adesão.

O armador escolhe e determina, sem manifestação prévia de vontade do dono da carga. Logo, é errado falar-se em compromisso arbitral ou eleição de foro estrangeiro, pois não ocorre um ou outro. A voluntariedade é solapada pela imposição. O acordo prévio, livre e formal de vontades não ocorre, eis que uma das partes manipulada o desenho contratual.

Não pecamos por exagero pelo uso do verbo manipular porque no mesmo contrato em que o foro estrangeiro ou a arbitragem no exterior é imposta unilateralmente, o armador reserva-se ao direito de usar qualquer outro de sua livre preferência.

Em outras palavras: ao melhor estilo da sentença popular “faça o que eu falo, mas não faça o que eu faço”, o armador impõe arbitragem no exterior ou foro estrangeiro ao dono da carga, e o faz de modo bem específico, mas reserva a si mesmo a faculdade desimpedida de usar qualquer foro ou modo de solução de conflito que melhor lhe convier. Daí falarmos em abuso de direito, dirigismo e, conseqüentemente, ilegalidade.

Ora, se isso é ilegal ao dono da carga, parte do contrato de transporte, ainda mais ilegal o é ao segurador sub-rogado, que sequer é parte neste negócio jurídico, pouco importando sua ciência prévia ou não ao clausulado, eis que não se lhe é dado nenhum tipo de interferência negocial.

VI

A tentativa paralela em Londres: Anti-suit injunction

A seguradora promove, no Brasil, ação regressiva contra o transportador, buscando o ressarcimento dos valores pagos à seguradora/importadora a título de indenização securitária pelos danos causados à carga.

A peculiaridade da situação reside no fato de que os mesmos advogados do transportador que atuaram na arbitragem e obtiveram a decisão arbitral, tendo, portanto, pleno e inequívoco conhecimento de seu conteúdo e de seus efeitos, pretendem agora, perante a Justiça inglesa, obter medida destinada a compelir a seguradora a desistir da ação regressiva regularmente ajuizada no Brasil, invocando, para tanto, justamente a cláusula arbitral inserida no mesmo conjunto contratual.

A contradição é ainda mais evidente porque foram esses próprios advogados que suscitaram a questão perante o árbitro e, posteriormente, juntaram a decisão arbitral aos autos da ação regressiva brasileira, incorporando-a formalmente ao processo.

Assim, embora a arbitragem tenha reconhecido que a seguradora não estava vinculada à cláusula compromissória, busca-se agora utilizar essa mesma cláusula como fundamento para impedir que ela exerça, perante o Poder Judiciário brasileiro, seu direito de regresso.

É preciso reconhecer, com honestidade técnica, que essa iniciativa não é desprovida de qualquer fundamento jurídico abstrato. Há precedente inglês — citado, aliás, pelo próprio transportador perante o árbitro, no mesmo processo que excluiu a seguradora — em que uma medida antissuit foi concedida contra uma seguradora brasileira sub-rogada, não signatária de conhecimento de embarque com cláusula de arbitragem

em Londres, em circunstâncias descritas como "amplamente similares". Esse precedente mostra que a ausência de vínculo contratual pessoal, por si só, não impede automaticamente que um tribunal estatal inglês examine, sob sua própria jurisdição equitativa, se a conduta do terceiro em litigar alhures deve ser restringida.

Mas o próprio transportador, na ocasião, fez questão de esclarecer ao árbitro que "não sugere que a sentença do tribunal possa ter consequências diretamente comparáveis às de uma ordem antissuit de um tribunal em Londres" — reconhecendo, portanto, que a exclusão da seguradora da arbitragem e a possibilidade de uma medida antissuit são questões distintas, decididas por órgãos distintos, sob testes jurídicos distintos.

Ainda que distintas, essas duas questões não estão desconectadas do ponto central deste artigo. O precedente inglês invocado pelo transportador dependeu de circunstâncias específicas — entre elas, um compromisso formal (undertaking) que a seguradora envolvida naquele caso havia assumido perante a própria Justiça inglesa em momento anterior, e que ela descumpriu ao insistir no litígio brasileiro. Nada equivalente existe no caso do "Tanchou Arrow": a seguradora aqui nunca compareceu à arbitragem, nunca assumiu qualquer compromisso perante qualquer tribunal inglês, e sua ausência de vínculo com o contrato de transporte foi objeto de reconhecimento expresso — não de mera omissão ou default — por parte do próprio árbitro escolhido pelo transportador.

A ação injuntiva na Inglaterra, portanto, é abusiva e sua linha de argumentação deforma a verdade, uma vez que não é apresentado ao juiz local a realidade ontológica sobre a sub-rogação, o modo como o Direito e a Justiça brasileiros encaram o assunto e, especificamente no caso em estudo, o fato e a própria arbitragem inglesa declarar a ilegitimidade da seguradora sub-rogada na disputa.

Nossa oposição a essa ação é de longa data e vai além do casuísmo profissional. Ela assenta-se, mesmo, na ordem moral e até em saudáveis elementos de política internacional.

Da Europa trazemos uma decisão, no âmbito comunitário, de 10.02.2009, do TJCE, que afasta a possibilidade de um tribunal comunitário expedir ordem contra outro, para que este se abstenha de apreciar litígio em razão de cláusula arbitral.

A decisão nem leva em conta a ilegalidade da cláusula, ou seja, os vícios informadores que existem em profusão no caso do contrato internacional de transporte marítimo de carga. Dispõe que mesmo uma cláusula válida e eficaz de compromisso arbitral não justifica uma medida traumática de bloqueio de uma Justiça por outra, em virtude do exercício do direito de um jurisdicionado seu.

Evidentemente que a *ratio decidendi* se espraia para todos os sistemas judiciais do mundo e deve ser aproveitada para que se tenha por eficazmente combatida a medida de obliteração.

E a decisão acima não é a única. Há outras, como a que foi proferida pela mesma corte em 13.05.2015, em litígio entre a *GalProm OAO* e a Lituânia.

Dessas decisões e do que hoje se infere da academia do Direito em todo o mundo resulta que não há mais espaço para a *anti-suit injunction*, especialmente por conta de sua natureza contrária ao que de mais valioso se tenta preservar no cenário jurídico internacional: os direitos e garantias fundamentais.

Deve a arbitragem ser valorizada. Muito. Mas, para tanto, é imprescindível a voluntariedade. Sem liberdade de escolha, não se pode de modo algum admiti-la.

E, mesmo quando efetivamente convencionada, prévia, formal e livremente, pelas partes interessadas, impossível defendê-la por meio de medida judicial em um Estado com o objetivo de inibir o livre acesso à jurisdição em outro.

As discussões de jurisdição, de competência, de disposição contratual, não podem jamais autorizar medidas truculentas revestidas de uma pretensa juridicidade.

Os argumentos de outro ensaio para este trazidos, mais do que partes integrantes e inseparáveis, servem para apresentar proposta de combate intransigente a toda e qualquer *anti-suit injunction*.

Combate que não se presta apenas a mostrar que A e B não são a mesma coisa, ou que ela não merece prosperar em um dado caso concreto. Advoga-se mais além. A medida em si é errada, abusiva, contrária aos direitos fundamentais, agressiva e antijurídica. Deve ser de imediato repelida por todo e qualquer juiz.

Negar o uso de uma jurisdição por meio de outra é de um contrassenso terrível, prejudicial à própria dignidade da Justiça e ao garantismo a que aspira a cidadania. Não há cidadania plena nem liberdade se, antes, não se garantir, acima de qualquer argumento, o acesso ao juiz imparcial.

Quando posicionados contra a *anti-suit injunction*, colocamo-nos em defesa de tudo aquilo que há de mais importante no Direito contemporâneo, principalmente no respeito às tradições de longa data.

Tudo o que aí se expôs e aqui se referenda com entusiasmo torna imperioso o combate firme, geral e intransigente a essa antipática e abusiva medida jurídico-judicial. Mas a isso se acrescenta agora uma informação muito importante e positiva, que merece especial atenção e muito fortalece nossa antiga convicção. Falamos exatamente da decisão arbitral que informou o caso concreto aqui estudado.

Que essa decisão, somada aos argumentos de sempre e aos muitos e bons fundamentos jurisprudenciais ajude a fomentar entre os atores do Direito dos Seguros uma forte e sólida cultura de defesa da jurisdição nacional e tudo o que isso de bom implica, perfazendo verdadeiramente o ideal maior do Direito, naquilo que corretamente se confunde com a Justiça, como bem se exprime, há séculos, na máxima do Código Justiniano de “dar a cada um o que for seu”.

VII

A contradição de fundo

Há aqui uma contradição que não depende de nenhuma sutileza de direito processual internacional para ser identificada: a mesma parte que pediu — e obteve — uma declaração arbitral de que a seguradora não integra a relação contratual que sustenta a cláusula de arbitragem tenta agora, em outro fórum, invocar essa mesmíssima

cláusula contra essa mesmíssima parte, como se o vínculo que a própria sentença nega existir de fato existisse.

Não é apenas uma questão de coerência processual entre fóruns diferentes. É a tentativa de fazer valer, contra um terceiro, os efeitos de um contrato que a própria arbitragem — convocada pelo transportador, sob as regras que o transportador escolheu, com base em uma sentença que o transportador requereu — já declarou não alcançá-lo. Se a seguradora não é parte do contrato para fins de vinculação à arbitragem, não há fundamento consistente para que passe a ser tratada como parte dele para fins de restrição ao exercício de seu direito de regresso por outra via. A cláusula de arbitragem, tal como reconhecida pelo próprio árbitro, ou vincula, ou não vincula — não pode operar em um sentido para excluir e no sentido oposto para restringir.

O armador despreza a decisão arbitral que ele mesmo provocou e demanda ação injuntiva contra quem, agora mais do que nunca, à luz da própria arbitragem no exterior, exerce legítimo direito no Brasil.

VIII

Conclusão

O que este caso ilustra não é uma disputa técnica entre teses jurídicas igualmente plausíveis. É a tentativa de utilizar, de forma seletiva, os efeitos de uma decisão arbitral — aceitando-a onde convém e negando-a onde não convém — contra a mesma parte que essa decisão, em termos claros e sem ambiguidade, já reconheceu não estar vinculada ao instrumento que a sustenta. Se a coerência processual tem algum valor, ele começa por não pedir a um árbitro que declare um terceiro estranho ao contrato para, em seguida, tratá-lo como se a esse mesmo contrato estivesse preso.

Daí, insistimos, a importância de se enfrentar altivamente as ações injuntivas no exterior, garantindo-se o pleno exercício da garantia de acesso à própria jurisdição no Brasil e a busca do ressarcimento em regresso.

Ressarcimento em regresso que, defendemos e insistimos, é fundamental para a saúde do negócio de seguro e se reveste de elevada função social.

Pensamos ser errada qualquer orientação jurídica contrária ao enfrentamento da *antisuit injunction* porque prejudicial aos direitos e interesses do mercado segurador brasileiro.

Mais do que posição acovardada, incompatível com a boa advocacia, ela se traduz em renúncias indevidas ao exercício do ressarcimento em regresso, com acúmulo de milhões e milhões de reais em prejuízos.

O enfrentamento é oneroso, não raro seguido de dores, porém perfeitamente possível e com elevada chance de êxito.

Todas as poucas vezes em que foi levado a efeito, produziu resultados dignos de aplausos.

Nossa proposta, baseados em caso concreto até aqui bastante positivo, é o de recomendação de enfrentamento e busca de soluções que verdadeiramente atendam ao mercado segurador e não aquelas que indiretamente beneficiam armadores e seus pares por causa do temor submisso disfarçado de prudência.

Este artigo trata de fatos e conclusões extraídos de sentença arbitral parcial (Partial Final Award) proferida em processo arbitral relativo ao navio "Tanchou Arrow", sob a Arbitration Acts 1996 e 2025, de jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça sobre sub-rogação securitária e cláusulas de eleição de foro, e de doutrina especializada em Direito Marítimo e dos Seguros. Os nomes das partes e do árbitro foram omitidos para preservar o sigilo próprio do procedimento arbitral.