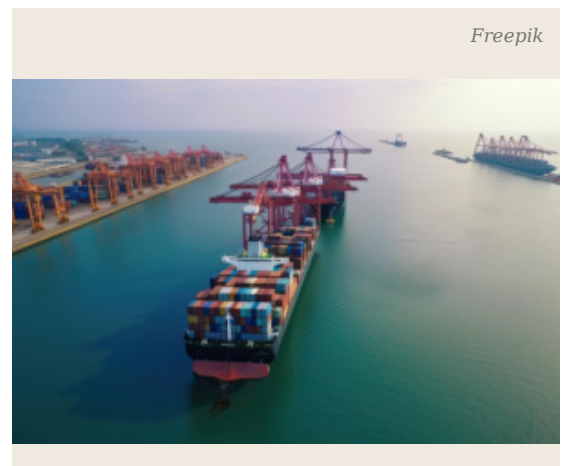


O agronegócio nas águas da legislação nacional e internacional da Lex Marítima

23/07/2024

É fato que agronegócio brasileiro responde por 44% do total das exportações do Brasil, sendo o maior exportador mundial de soja, café, carne de frango, celulose de fibra curta, suco de laranja e, recentemente, de algodão. Nessa medida, é grande tomador dos serviços de transporte marítimo de mercadorias. Por outro lado, tendo essas *commodities* preços geralmente definidos em bolsas estrangeiras, uma boa gestão da logística e, em especial do custo do frete marítimo, é essencial para o bom resultado das empresas exportadoras. Dessa forma, não é de se estranhar que os exportadores dediquem grande atenção aos contratos marítimos, em especial ao afretamento de navios.

Mas esse cuidado não deve ficar limitado aos grandes exportadores ou às *trading companies* na medida em que, independentemente de quem contrata o transporte da mercadoria, muitas das provisões do contrato marítimo vão se refletir diretamente nos contratos de compra e venda de *commodities*, criando direitos e obrigações específicas para vendedor e comprador, tais como a obrigação de dar o aviso de prontidão (*Notice of Readness — NOR*), a contagem do prazo para carregamento e/ou descarregamento (*laytime*) e a consequente obrigação de pagar sobrestadia (*demurrage*), entre outros.



Além disso, a utilização nos contratos internacionais de venda e compra de *commodities* de expressões próprias dos contratos marítimos, como é o caso da frequente utilização dos Incoterms® FOB e CIF, servem para definir o momento de transferência do risco da mercadoria entre vendedor e comprador.

Em outras ocasiões, já tivemos oportunidade de discorrer sobre a venda e compra internacional de *commodities* agrícolas ^[1] e da utilização dos contratos padrão utilizados pelo mercado a partir da sua divulgação por associações comerciais tais como o Gafta, Fosfa, ICA, entre outros, assim como o papel da arbitragem na solução das disputas a eles referentes.

O que gostaríamos de chamar a atenção especificamente aqui é para o fato de que muitas dessas disputas têm como pano de fundo questões relacionadas ao transporte marítimo daquelas *commodities*, em especial discussões sobre contagem do *laytime*, sobre a validade da nomeação de navio ou do seu aviso de prontidão, cobrança de *detention* e *demurrage*, entre outros assuntos tipicamente de direito marítimo.

Por outro lado, especificamente para os contratantes do transporte marítimo, subsiste, ainda, a necessidade da devida atenção à questão da atribuição de responsabilidade pela avaria ou perda da mercadoria durante o transporte, os limites à reparação dos danos e o papel dos clubes P&I nessa reparação.

Assim como ocorre no mercado internacional de *commodities*, os contratos no mercado *shipping* também exigem celeridade em sua formação na mesma medida em que exigem segurança às partes contratantes que são de países diversos e culturas diversas. Por esses motivos, é comum a utilização de contratos padronizados ou *standard forms*, elaborados por associações de fretadores, associações de *shipbrokers* (agenciadores de compra, venda e afretamentos), assim como grandes empresas permitindo tanto ao fretador como ao afretador acessar melhor os riscos e custos da contratação, sem prejuízo da inserção de cláusulas extras, chamadas *rider clauses* ^[2], que muitas vezes já têm sua redação também padronizada, sendo assim *standard clauses* ^[3].

Direito marítimo exige grande especialidade

As disputas marítimas podem atrair diversas jurisdições e legislações aplicáveis em razão das nacionalidades de fretadores, afretadores, transportadores, embarcadores e consignatários envolvidos em um contrato marítimo, além das jurisdições envolvidas em caso de acidentes e fatos da navegação. Por outro lado, casos marítimos demandam grande especialidade, atendimento imediato dos advogados e técnicos (engenheiro naval ou comandante), produção de provas *in loco* (vistorias conjuntas — judiciais).

Por esta razão, os contratos marítimos padrão adotam a arbitragem como meio ideal de solução dos conflitos que os envolvam.

Nos contratos Bimco, por exemplo, encontram-se cláusula de solução de conflitos por meio de mediação e arbitragem pela LMAA (*London Maritime Arbitrators' Association* — Londres) ou pela SMA203 (*Society of Maritime Arbitrators* — Nova York).

Normalmente, as cláusulas de arbitragem nesses contratos padrão dispõem que o contrato será regido e interpretado pelas leis da Inglaterra. E qualquer disputa dele decorrente ou a ele relacionado será submetida à arbitragem em Londres, em conformidade com a Lei de Arbitragem (*Arbitration Act*) de 1996 e conduzida em conformidade com as regras da associação dos árbitros marítimos de Londres (*London Maritime Arbitrators' Association*) — LMAA em vigor quando do início do processo de arbitragem.

Como se vê, os atores que hoje atuam no agronegócio brasileiro, produtores, *trade companies*, advogados, executivos, não podem ignorar a importância de conhecer o direito marítimo e os

Spacca



seus impactos nas diversas cadeias de produtos.

Uma último alerta, no entanto: diferentemente de outros Estados marítimos, como Estados Unidos, Inglaterra, China, França, Japão, Grécia e Noruega, para citar alguns, o Brasil, ao longo de sua história, nunca teve uma legislação marítima autônoma e sistematizada, tampouco a matéria foi estudada de forma programática nas faculdades de direito como disciplina fundamental obrigatória nas grades curriculares. Mas, ao contrário, o direito marítimo sempre foi tratado como um apêndice do direito comercial, em um dos capítulos de sua normatização, ostentando hoje o inútil título de ser a única parte do Código Comercial de 1850 que permanece em vigor.

A legislação brasileira que trata do direito marítimo é um compilado de leis, decretos e portarias, tratados incorporados, que leva a um sistema confuso e pouco seguro e absolutamente desorganizado. Isso pode ser constatado nos movimentos legislativos recentes, temos um código defasado, suplantado pela realidade, com um catálogo fragmentado de legislações, comprometendo a eficiência e a segurança das operações marítimas como também colocando o Brasil em desvantagem competitiva no cenário internacional [4].

Por isso é preciso que os atores do agronegócio busquem profissionais brasileiros que possam navegar tanto nas águas da legislação nacional quanto nas águas internacionais da *Lex Maritima* [5].

[1] FAVACHO, F. G. S. C. Contratos internacionais de *commodities* agrícolas. In: FAVACHO, Frederico; PERES, Tatiana Bonatti (org.). *Agronegócio*. 1. ed. Lisboa: Chiado, 2017. v. 1, p. 375-430.

[2] *Rider clauses* são cláusulas extras, adicionadas ao contrato, desde que o contrato principal preveja essa situação. Geralmente essa cláusula é simples, prevendo apenas a adoção das cláusulas que estiverem em anexo ao contrato ("*Rider Clauses as attached hereto are incorporated in this Charter*"). Como o contrato padrão geralmente não aceita alteração nas suas cláusulas, faz-se necessário que as alterações sejam incluídas por meio de um documento em anexo.

[3] Moisés Filho, 2017.

[4] Cf. MENEZES, Wagner. Por Um Direito Marítimo Autônomo no Brasil. Disponível em confira-se em <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/por-um-direito-maritimo-autonomo-no-brasil-01052024?non-beta=1>

[5] Para saber mais sobre a relação entre Agronegócio e Direito Marítimo cf. em FAVACHO, F. G. S. C. *Agronegócio e Direito Marítimo*. In: Rafaela Aiex Parra. (Org.). *AGRONEGÓCIO*. 3ªed.Londrina: Toth, 2022, v. , p. 223 e seguintes.