



CRISE DOS CARGUEIROS IRANIANOS E O DIREITO MARÍTIMO

IRANIAN CARGO SHIPS CRISIS AND MARITIME LAW

Issam Rabih Menem¹

Resumo

Este artigo tem como objetivo explorar um incidente comercial internacional que resultou em um constrangimento diplomático entre o Brasil e a República Islâmica do Irã. Em junho de 2019, a Petrobras, prevenindo-se de sanções estadunidenses, recusou-se a abastecer dois cargueiros iranianos contratados por uma empresa brasileira para fins comerciais. Neste contexto, explorou-se a contribuição de mecanismos advindos do Direito Marítimo e como estes contribuíram para a resolução do impasse que resultou no abastecimento dos cargueiros persas.

Palavras chave: Brasil; Irã; Direito Marítimo.

Abstract

This article aims to explore an international trade incident that resulted in a diplomatic embarrassment between Brazil and the Islamic Republic of Iran. In June 2019, Petrobras, preventing US sanctions, refused to supply two Iranian freighters hired by a Brazilian company for commercial purposes. In this context, the contribution of mechanisms arising from Maritime Law was explored and explained how they contributed to the resolution of the impasse that resulted in the supply of the Persian freighters.

Keywords: Brazil; Iran; Maritime Law.

¹ Mestrando em Integração Contemporânea da América Latina (UNILA) e Especialista em Negócios Internacionais (PUCPR). E-mail: issam_menem@hotmail.com



INTRODUÇÃO

A navegação marítima foi umas das atividades que mais influenciaram a humanidade e seu desenvolvimento. O homem sempre buscou o mar para satisfazer diversas necessidades, como a busca de recursos naturais e alimentícios, expansão territorial e principalmente o comércio. Com o passar dos anos, foi vista a necessidade de criar uma legislação específica para controlar as atividades que eram realizadas no mar. As primeiras normas foram escritas em meados do século XXXIII A.C. em obras como no Código de *Hamurabi*, onde se encontrava medidas na construção de naval, fretamento de navios, responsabilidade de fretador, abalroamento e indenizações (ZANIN, 2010, p. 83).

O processo de globalização dos mercados, a progressiva liberalização do comércio Internacional junto ao processo de crescimento da economia internacional conduzem a integração de diferentes economias do mundo já que o transporte marítimo assume grande importância para o crescimento da economia mundial, uma vez que o transporte marítimo assume 90% do comércio internacional. Este fato é o reflexo do demasiado crescimento do tráfego marítimo, onde observou-se nos últimos 30 anos um crescimento superior a 130% (DE CASTRO JUNIOR, 2010, p. 86).

Dois cargueiros iranianos da *Sapid Shipping* contratados pela empresa brasileira Eleva Química Ltda.² passaram quase dois meses ancorados na área de fundeio do porto de Paranaguá (PR) aguardando o abastecimento para seguir trajeto rumo seu país de origem. Os navios *Termeh* e *Bavand* chegaram ao Brasil carregados de ureia (produto usado como fertilizante agrícola) e voltariam ao Irã carregando cerca de 100 mil toneladas de milho brasileiro. O produto importado pela empresa brasileira fora entregue normalmente, porém, ao iniciarem a logística do retorno, solicitou-se o abastecimento dos navios na costa paranaense, porém, a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), temendo sanções internacionais³, recusou-se a abastecer-los. No dia 24 de junho de 2019, o presidente do Supremo Tribunal Federal, Dias Toffoli, determinou que a Petrobras fornecesse o combustível. Três dias após a determinação judicial, os cargueiros zarparam da costa paranaense rumo ao seu país de origem após quase 50 dias de impasse (BBC, 2019).

Rodrigo Cotta, advogado que representa a empresa *Eleva*, pronunciou-se sobre a decisão:

A decisão do STF garantiu a conclusão de uma operação comercial de exportação de milho ao Irã por uma empresa brasileira não sujeita a sanções pelas autoridades americanas. O entendimento foi de que a Petrobras não poderia sofrer sanções por fornecer esse combustível aos dois navios, até porque está cumprindo uma decisão judicial. (EBC, 2019).

² “Empresa catarinense que afretou os navios fabrica produtos químicos, opera no comércio desses produtos, por meio da importação e exportação de diversos produtos” PORTOSENÁVIOS, 2019.

³ Sanções impostas pelos Estados Unidos da América de forma unilateral contra o Irã.



Para compreender este intrincado episódio, buscou-se neste artigo analisar implicações geoeconômicas e jurídicas em torno do litígio. Deste modo, realizou-se uma breve introdução ao agronegócio brasileiro e sua relevância para a economia do país e em seguida aprofundou-se na temática do Direito Marítimo e contratos de fretamento de navios. Temas como as obrigações implícitas; diferenças entre o contrato de fretamento; tipos de contratos de frete; obrigações e responsabilidades e tipos de regimes jurídicos e apresentar as convenções internacionais ao qual estes contratos estão submetidos serão apresentados no artigo para compreender este incidente.

AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

Inicialmente, o modelo agroexportador latino-americano fora desenvolvido e fomentado pelas grandes metrópoles europeias com a finalidade de abastecer os seus mercados internos. Posteriormente, as ex-colônias, agora independentes, apegaram-se na cultura agroexportadora de modo estratégico como meio de inserção na economia internacional (LERSCH; TOCCHETTO; HOSCHEIDT, 2014, p. 14-15). Desta forma, delineou-se um esforço político em torno da agroeconomia, para Cervo (2013): “a diplomacia da agroexportação retrata a essência da funcionalidade do Estado na área externa”.

No cenário brasileiro atual, o agronegócio compõe o setor produtivo mais moderno do país. Este setor é reconhecido por ser o vetor do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro além de empregar de modo direto e indireto cerca de 30,5 milhões de brasileiros (32%). No ano de 2017, o agronegócio representou cerca de 41% das exportações brasileiras, ocupando o posto de quarto maior exportador de produtos agropecuários do mundo. Dentre os principais produtos deste setor, destacam-se a produção de: café, açúcar, carnes, soja e milho (CNA, 2019).

Especificamente sobre o milho, o Brasil é o terceiro maior produtor mundial (81,36 milhões de toneladas na safra 2017/18) e o segundo maior exportador do mesmo (representou no ano de 2017 cerca de 20% de participação no comércio internacional). Esta cultura econômica representa o quarto maior valor bruto de produção do agronegócio brasileiro (R\$536,5 bilhões) alcançando um valor aproximado de R\$49 bilhões. Dentre os principais destinos deste produto, ressalta-se a República Islâmica do Irã, o maior comprador do mesmo (CNA, 2019).



Tabela 1 – Produtos brasileiros mais relevantes no comércio bilateral com a República Islâmica Do Irã - 2018

| COMÉRCIO BILATERAL ENTRE BRASIL E REPÚBLICA ISLÂMICA DO IRÃ EM 2018 | |
|--|---------------|
| PRODUTOS | Valor em US\$ |
| Todos os Produtos | 2,267,926,00 |
| Milho | 1,095,698 |
| Soja | 511,283 |
| Carne Bovina | 328, 221 |
| Bagaços e outros resíduos sólidos | 198,422 |
| Chassis equipado com motores para tratores, veículos a motor para o transporte de dez ou mais pessoas, veículos a motor para o transporte de mercadorias | 56,391 |

Fonte: Trade Map, 2018.

DIREITO MARÍTIMO

Uma economia complexa engloba o transporte marítimo, tanto pela quantidade de serviços como de indústrias como os grandes valores indispensáveis para as expedições. A sinergia entre as diferentes cadeias de fornecedores com as de produtos e prestadores de serviços faz que o papel do Estado seja fundamental por meio da regulação setorial independente (DE CASTRO JÚNIOR, 2015, p. 86). Por sua relevância, é crucial a existência tanto de órgãos fiscalizadores e reguladores como de um aparato jurídico e pessoas especializadas na área do Direito Marítimo.

Perante o crescimento do tráfego marítimo internacional e o aumento das relações transnacionais, os contratos de transportes marítimos nacionais e internacionais de mercadorias são considerados a ferramenta mais eficaz da atividade comercial da comunidade internacional. Assim, surgiram necessidades de determinação do direito aplicável aos contratos de transporte marítimo de mercadorias. As divergências decorrentes destes contratos são submetidos a arbitragem internacional ou a algum tribunal jurisdicional de um determinado país.

A CNUDM (Convenção Das Nações Unidas Sobre Direito Do Mar) consagrou a visão atual do direito do mar ao insistir as coordenadas básicas. Emitiu novas leis, para todos os



países que ratificaram, sobre todo o espaço oceânico e seus usos: tráfego, exploração de recursos, conservação, navegação, pesca, contaminação e etc. 320 artigos estruturam a convenção e é considerada a “Constituição do Mar” (MARTINS, 2015). Existem no Brasil vários órgãos para fiscalizar e administrar as atividades marítimas, como: Ministério dos transportes; Departamento da Marinha Mercante. Secretaria de Transportes Aquaviários; Tribunal Marítimo e o Departamento de Portos e Costas.

O contrato é um dos institutos mais difundidos do Direito Civil em nossa sociedade e é um elemento fundamental para o fomento da propriedade e a circulação de riquezas. A doutrina e a jurisprudência entendem ser um contrato de transporte, onde uma das partes, no caso o transportador, se obriga a transportar pessoas ou mercadorias entre dois locais diferentes por algum tipo de retribuição.

O contrato é qualificado como bilateral pois a obrigação de pagar pelo transporte surge ao lado da obrigação de deslocar do transportador. Assim, este tipo de contrato gera obrigações para ambas as partes, no dever de prestar de uma parte e na contraprestação da outra (ALVES, 2014, p. 12).

Pode-se destacar três principais tipos de contrato de afretamento, estes contratos têm como instrumento contratual entre as duas partes (fretador e afretador) a carta-partida. Os principais tipos de contratos são:

- **Afretamento de Navio a Casco Nu**

Contrato onde o afretador tem o uso, posse e controle de toda a embarcação por um tempo determinado. Estes contratos são normais em empresas de navegação como a Mediterranean Shipping Company (MSC).

- **Afretamento por Tempo**

Contrato onde o afretador recebe o navio armado e tripulado. A gestão náutica continua ainda permanece por conta do armador além de ser responsável pelo seguro, tripulação e mantimentos.

- **Afretamento por Viagem**

Neste contrato, o fretador se obriga a colocar toda ou parte da embarcação. O navio é contratado para uma única viagem pré-estabelecida com o fretador sendo responsável pela gestão náutica e comercial do navio, como também por custos como seguros, despesas portuárias, mantimentos, combustível (LOSTADO, 2016).

OBRIGAÇÕES IMPLÍCITAS EM UM CONTRATO DE AFRETAMENTO

Segundo Pinto (2007), as obrigações implícitas de acordo com o *Common Law* são:



- 1- Obrigação de disponibilizar uma embarcação em condições de navegabilidade é inegociável;
- 2- Obrigação implícita nos contratos de transporte é exigência de que o fretador não cause atrasos (o custo diário de *demurrage*/sobrestadia beira os US\$ 15 mil);
- 3- Obrigação de manter a rota acordada sem desviar o navio para rotas alternativas.
- 4- Obrigação de nomear portos seguros por parte do afretador.
- 5- Obrigação de não embarcar carga perigosa sem notificar o fretador.

REGIME JURÍDICO

Segundo Martins (2015), têm se consolidado no direito contratual internacional o princípio da autonomia da vontade como um dos paradigmas fundamentais do comércio internacional. O sistema de resolução de litígios no âmbito judicial predominante em sede de contratos internacionais em geral considera:

- 1- A competência internacional;
- 2- A multinacionalidade do contrato sub judice;
- 3- Questões prévias, as qualificações, as conexões determinantes do direito aplicável;
- 4- A *lex causae* e possíveis limitações ao direito estrangeiro.

A aplicação de uma convenção internacional dependerá da aceitação do princípio da autonomia da vontade pelo tribunal no qual foi interpretada e das respectivas regras de conflito do sistema do Direito Internacional Privado. Após a comprovação efetiva de que determinado contrato de transporte não se encontra englobado no âmbito de aplicação das convenções de natureza material, decorre a normativa conflituosa. Em contratos internacionais de transporte sob o regime de conhecimento de embarque, a *Paramount clause* constante da *Bill of Lading* (BL) determina a legislação aplicável e é comum remeter a aplicabilidade de um regime convencional (MARTINS, 2015).

CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

As convenções internacionais são consideradas relevante fonte do Direito Internacional Privado, quando ratificadas pelos países, se sujeitam a cumprir a função de lei dentro de tal sistema jurídico, tendo como objetivo gerar deveres e obrigações no mundo jurídico dos países que ratificaram. Segundo Dolinger:

As convenções de Direito Internacional privado, como acontece com os tratados e as convenções em geral, levam anos em seu processo de discussão, formulação, aprovação e ratificação, sendo que parte considerável das que foram elaboradas após a Segunda Guerra Mundial ainda não entrou em vigor, tanto no continente europeu como no latino americano por falta do número mínimo de ratificações. No entanto, a assinatura de um diploma legal internacional pelos delegados dos países participantes de uma Conferência



internacional ocorre após demorados estudos e negociações entre os Estados interessados (DOLINGER Apud ALVES, 2014, p. 34.)

Entre as principais convenções internacionais, pode-se destacar a Convenção de Bruxelas (1924), Convenção de Hamburgo (1978) e Convenção de Rotterdam (2006).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Irã é um importante parceiro econômico do agronegócio brasileiro. Sanções unilaterais impostas pelos Estados Unidos ao país persa geraram um importante constrangimento entre o governo brasileiro e iraniano. Em meio a crise dos cargueiros, o embaixador iraniano declarou que se for preciso, seu país poderia boicotar os produtos brasileiros e abastecer facilmente seu mercado com produtos de outras nacionalidades.

Como grande parte das trocas resultantes de relações transnacionais são transportados pelo mar, foi percebida a necessidade de criar e desenvolver mecanismos e órgãos para controlar e administrar este intenso tráfego para evitar e lidar com conflito. Neste sentido, os contratos marítimos de fretamento estão consolidados no sistema internacional deixando por escrito as resoluções pré-acordadas entre o fretador e o afretador para que caso ocorra alguma violação.

Deste modo, o contrato firmado entre a empresa brasileira *Eleva* e o fretador iraniano, certificou a natureza do negócio; o responsável pelas embarcações e resguardou a credibilidade da empresa. A justiça brasileira entendeu, através do contrato estipulado que apesar dos navios serem iranianos, era a empresa brasileira a responsável pela administração dos mesmos durante o trajeto Irã-Brasil-Irã. Como a *Eleva* não faz parte da lista de agentes sob efeito de sanções dos Estados Unidos, Fora determinado o abastecimento dos mesmos preservando a Petrobras de quaisquer sanções estadunidenses.

Referências

ALVES, Sandra. **Contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias no direito cabo-verdiano**. 2014.

BBC. **Impasse com navios iranianos no Paraná pode ter 'impacto desnecessário' e prejudicar exportações, dizem especialistas**. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-49092133>>. Acesso em: 02/09/2019.

CERVO, Amado Luiz. Política exterior e relações internacionais do Brasil: enfoque paradigmático. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 46, n. 2, p. 5-25, 2003.



DE CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Direito Marítimo, Lex Mercatoria e Lex Marítima: breves notas.** Direito, v. 1, n. 12, 2015.

DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmen. **Direito internacional privado.** Forense, 2017.

EBC. **Após abastecimento, navio iraniano deixa o Porto de Paranaguá.** Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-07/apos-abastecimento-navio-iraniano-deixa-o-porto-de-paranagua>>. Acesso em: 02/09/2019.

LOSTADO, Sidnei. **Contratos de Afretamento de Navio.** Lostado. 2016. Link: <<http://lostado.com.br/afretamento-de-navio/>> Acessado dia: 13/09/2017.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo.** Vol III- Contratos E Processos. 2015.

PINTO, Marianna Rebello Dos Santos. **Contratos de Afretamento á Luz da Common Law.** 2007.

SANTOS, Herez. Introdução ao direito marítimo. **Boletim Jurídico**, v. 24, 2003.

TRADE MAP. **Bilateral trade between Brazil and Iran, Islamic Republic of in 2018.** Disponível em:< <https://bit.ly/2klzszZ>>. Acesso em: 01/09/2019.

ZANIN, Renata Baptista. O Direito do Mar e a legislação brasileira: a influência da Convenção de Montego Bay na Constituição Federal. **Revista brasileira de direito constitucional**, v. 16, n. 1, p. 83-97, 2010.

*Recebido em 08/09/2019
Aprovado em 14/11/2019*