

DIREITO MARÍTIMO E COMERCIAL. CONSIDERAÇÕES. PROPOSTAS

Des. Antonio Carlos Esteves Torres

ATUALIZAÇÃO INTERPRETATIVA DA MATÉRIA

O Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro, nos primeiros momentos da primeira década do ano 2000, na madrugada do terceiro milênio, em ato (Resolução OE nº 19/2001) de organização judiciária, alterou a competência das Varas de Falências e Concordatas, inserindo na ordem decisória dos antigos juízos de quebra os litígios sobre sociedades anônimas, propriedade industrial, e direito marítimo. A posição do Órgão Especial, colegiado condutor dos destinos da Justiça no Estado do Rio de Janeiro, teve por escopo redistribuir processos em que se discutissem matérias pertencentes a esses ramos especialíssimos do direito, retirando as causas a eles correspondentes das Varas Cíveis, cujo acervo, na ocasião, gigantesco, como o é, ainda hoje, impedia que o magistrado destinasse aos litígios da espécie toda a atenção que o universo empresarial exigia.

Com essa medida, infundia-se na Magistratura Fluminense a possibilidade de aprofundamento no domínio técnico dos assuntos ligados à nova competência, o que se solidificou, ainda mais, com a criação, na ESCOLA DA MAGISTRATURA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – EMERJ, o FÓRUM PERMANENTE DE DIREITO EMPRESARIAL, que realiza seminários e exposições sobre os assuntos de interesse da empresa e de seus condutores, com a colaboração dos integrantes do cenário, entre magistrados, professores, membros do Ministério Público, defensores públicos e advogados em geral. Os alunos da EMERJ constituem o público-alvo primeiro.

Os resultados não demoraram. Decisões mais seguras e efetivamente mais rápidas passaram a atrair os que buscavam a prestação jurisdicional, com a preventiva eleição de foro contratual na Capital do Estado, na estratégia de conservação na Justiça Fluminense do curso processual de suas futuras causas.

A importância do campo científico, além da manifestação dos profissionais de direito, regozijados, se reflete no acolhimento de realizações de encontros e eventos dessa ordem, todos voltados à desmistificação doutrinária e teórica do mundo societário, da propriedade industrial, do direito marítimo. Anualmente, a EMERJ, através do Fórum Permanente de Direito Empresarial, abre suas portas para as mais instigantes palestras a respeito. Outras organizações da esfera empresarial têm-se associado ao empreendimento, participando das realizações.

ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

É nesse clima que se observa, com a devida atenção, o desenrolar de estudos e manifestações sobre os projetos que visam a atualizar o vetusto Código Comercial, fragmentariamente, em vigência, e mantenedor de aspectos especiais, conservada a parcela do direito marítimo e revogada a parte geral (Primeira Parte), como se colhe do resultado atualizador do Código Civil, Lei nº 10.406, de 10.1.2002.

São vastos os caminhos da nossa saga legislativa. Cada diploma legal tem a sua história. Em se tratando de Constituição e Códigos, batalhas se transformam em guerra. Em termos constitucionais, de 1824 a 1988, sucessão de regimes e emendas, estas, para a Carta vigente, a caminho da centena (hoje, são 83). Códigos resistem um pouco mais. No entanto, emendados aqui e ali.

São quase inúteis os ataques e as críticas lançados sobre os valorosos adeptos da codificação comercial e nem sempre bem esclarecidas as

razões de seus heroicos defensores. De toda sorte, têm algum prestígio os argumentos dos que obtemperam com as dimensões intencionais da reunião obrigacional do Código Civil de 2002, e não deixam de ser arrazoados os que apontam o horizonte principiológico estimulador dos projetos em andamento para o Código Comercial.

Neste embate, a mecânica legislativa não deixa de se movimentar. Segue seu caminho estruturador do arcabouço jurídico. O direito marítimo tem sido objeto de atualização - a nova legislação sobre portos, Lei nº12.815/13, ainda está por ser assimilada -, e de inúmeros atos administrativos e decisórios, garantidores do disciplinamento regulatório da espécie. Interesses científico-políticos e demandas teórico-doutrinárias põem em confronto os seguidores de ambas as linhas.

REVISITAÇÃO DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS

Todas as vezes em que o mundo do direito se põe em ação para realizações dessa ordem, inevitavelmente, as bases primeiras de qualquer de seus ramos são revisitadas. Reacendem-se polêmicas pretéritas não completamente resolvidas. Reexaminam-se conceitos. Para que se justificasse a alteração da competência das Varas de Falências e Concordatas no Rio de Janeiro, a Administração do Tribunal de Justiça Fluminense estabeleceu a competência das Varas Empresariais, incluindo o direito marítimo, como se encontra na Resolução nº19/2001. Antes da edição do ato, os organizadores fizeram reuniões em que se discutiram pontos fundamentais sobre Direito Comercial e a relação com os demais consectários, especialmente, o Direito Marítimo.

A vertente comercial da atividade marítima, difusa e tentacular, faz parte da história da civilização. O mar e o navio são os protagonistas da evolução e do progresso. As dimensões são ainda imprecisas, não definitivamente computadas. Vejam que, ainda hoje, mesmo com

instrumental de incrível sofisticação, ratificado o entendimento de que o mar é um mistério, não se têm notícia do aparelho Boeing 777, voo MH370, de companhia aérea malásia, desaparecido entre Kuala Lumpur e Pequim, cumprindo viagem resultante de, como dizem as notícias, aumento do comércio entre a Malásia e China. Aumento do Comércio. Este fator, é conveniente lembrar, serve de palco para a aventura de Vasco da Gama (caminho marítimo para as Índias, com a tomada de Constantinopla, pelos turcos, em 1453) e dos demais episódios dos Descobrimentos. Colombo também andava à busca desse destino. Mudava-se o Mundo.

Entre bússolas e cronômetros, vapor e contêineres, na feliz dicção de belo artigo publicado pela Revista italiana Focus, na edição de setembro deste ano (número 263), *“...as etapas da história da navegação que mudaram mesmo cidades e povos... Cinco milênios no mar. O mar parece isolar e limitar, no entanto, acontece o inverso: graças à navegação, tornou-se o elemento, que, mais do que qualquer outro, uniu os povos e fez a conexão com as culturas”*.

Épocas e costumes se fixam através da atividade comercial. A etimologia configura na palavra negócio – a negação do ócio – o início da mudança de toda uma filosofia de vida. O comércio de mercadoria não era mister para as classes mais altas, na Grécia, para os cidadãos que se entregavam ao ofício pensador, ao ócio intelectual. Meter a mão na massa era coisa de escravo ou de subalterno. Governar, segundo autorizados linguistas, na sua origem, significava pilotar navio. Os liames com objetivos comerciais são irrecusáveis. Está na gênese teleológica.

Se ainda se pudesse opor hesitação para reconhecimento do conceito especialíssimo do Direito Marítimo, bastaria percorrer episódios da patologia consistente na pirataria, de origens marítimas inegáveis. Corsários (oficiais), bucaneiros (Antilhas) e piratas (bandidos genéricos) famosos, como Francis Drake, Barba-Roxa e Henry Morgan não ficaram no passado. Há um ano, a Revista The Economist, novembro de 2013, desvendava segredos marítimos da pirataria somali, financiada

por facções oficiais, “investidoras” na ação criminosa, cuja renda vem de resgates milionários. O cinema demonstrou a mecânica na obra “Captain Phillips”, que retrata ocorrência da vida real.

DIREITO COMERCIAL E MARÍTIMO

Essas rápidas pinceladas na tela da História etimológica e semântica servem de suporte à tese de que o Direito Comercial e o Direito Marítimo são, na realidade, como está sugerido no texto do ato designativo de competência empresarial, no Rio de Janeiro, em alguma circunstância, fora da Marinha de Guerra e do exercício recreativo, Direito Comercial Marítimo.

Ao profissional do direito exige-se, na especialidade comercial, que saiba distinguir os fatores que caracterizam a matéria de sua vocação. A visibilidade do diferencial que torna única a matéria passa por diversas lâminas da sua ontologia. A troca da mercadoria, como hábito e meio de vida. O mar e o navio. Os acidentes marítimos que só se dão e se resolvem no universo da especialidade do assunto.

“Didaticamente, o que havia a ponderar era quanto à regularidade da inclusão de princípios de direito marítimo num código de direito comercial”.

“Além de que *naquelle* corpo de princípios se compendiam regras referentes a institutos de natureza civil, como todas relativas à individuação do navio (nome, capacidade, domicílio) propriedade, meios de aquisição, e alienação, *hypotheca*, seguros, abalroação, assistência, salvamentos de pessoas e de cousas, é notório que o direito marítimo se rege, na generalidade de seus institutos, mesmo em alguns que têm natureza mercantil, por normas próprias, diversas, quando não caracteristicamente divergentes, das normas gerais de direito”.

Os dois últimos parágrafos são reprodução *ipsis litteris* de excerto sobre discussão quanto à mesma matéria agora em voga, em instâncias das relações da atividade marítima, publicada em livro de Waldemar Martins Ferreira, O COMMERCIO MARITIMO E O NAVIO, de 1931. Inglez de Souza sugeria a nomenclatura *indústria de navegação* e era combatido por Rodrigo Octávio, que se inclinava para a expressão *commercio marítimo*, “consagrada pelo uso,” ... indicava ...”aproximadamente o *objecto* definido, sem gerar confusões com o direito marítimo internacional e com o direito público administrativo que rege as relações marítimas ou *fluviaes* entre os poderes públicos do Estado e entre estes e os particulares, e cuja regulação pertence às leis e regulamentos da marinha mercante”.

Nota-se, portanto, que o tratamento da classificação do particular marítimo, ao longo dos últimos oitenta anos, singra ao estilo pantográfico, reaparecendo no cenário divergente, de tempos em tempos, sem que ainda hoje se possa considera-lo completamente assentado. Se assim não fosse, as diatribes acerca de codificação não estariam no ar, como no presente momento, envolvendo nomenclatura, princípios e influências internacionais. Exatamente como se extrai da passagem reproduzida.

DIFICULDADES INTERPRETATIVAS

A Associação Brasileira de Direito Marítimo, seguindo iniciativa de Sampaio de Lacerda, reserva uma das suas vice-presidências a um magistrado. Cabe a nós, neste momento, exercer o cargo. Antes, além de outros desembargadores com ligação de qualquer ordem com a matéria, esteve a ocupar a cadeira Marcos Faver, em cujo período de chefia do Poder Judiciário, engendrou-se o ato administrativo que alterou a competência dos juízos falenciais, alargando-lhes o campo de atuação. A nós cabe a prerrogativa de pesquisa judicante, obrigatoriamente aprofundada na busca da melhor solução decisória.

Com esses dados e comemorativos, cumpre revelar que os magistrados, também os profissionais outros do mundo do Direito, advogados, integrantes do Ministério Público, transitam por zona de chão movediço, visto que o ordenamento legal que rege o direito marítimo é buliçoso como o mar. Começa pelas inevitáveis amarras com disposições internacionais inarredáveis, desde sempre. Alguns localizam as origens regulatórias internacionais na legislação babilônica (Hamurabi) e os fatos mais significativos do histórico marítimo, os acidentes, mantêm características próprias não encontradas em outro universo.

Corre no mundo jurídico a versão do Capitão Francesco Schettino, comandante do desafortunado Costa Concordia, sobre defeito elétrico no navio, que o teria levado a optar por variação (encalhe voluntário), no intuito de impedir que, estando à deriva, a embarcação viesse a ser lançada a mar alto, pondo em risco milhares de outras vidas, além das cerca de 30 que se perderam.

Ao capitão do navio, comandante, cabem decisões de peculiaridade operacional que não se amoldam a qualquer outra forma de condução de veículos. Desde as arribadas forçadas, entrada em porto distinto dos determinados na viagem; passando por abalroação, choque de navios, até abandono da nave ou de mercadorias, tudo com as consequências no desenvolvimento do contrato de seguro, também espécie negocial com espectro idiossincrásico acentuado, o Direito Marítimo e seu objeto compõem particularidade científica dificilmente afastada do âmbito comercial e exigente de dedicação específica, com trato em legislação internacional inarredável, até porque o cenário da singularidade contratual costumeira, no mais das vezes, se espraia por mais de um continente.

A IMO (Organização Marítima Internacional), seguindo os propósitos da Convenção STCW (Seafares' Training, Certification and Watchkeeping for Seafares), sobre falhas humanas no transporte marítimo, de que o Brasil é signatário, para o caso do Costa Concordia, já expediu recomendações, entre elas, o treinamento de passageiros

com o navio obrigatoriamente atracado ou imediatamente após a suspensão (partida), além da localização de instrumentos de salvação ao alcance do passageiro, eximido de voltar ao camarote.

A menção aos principais acidentes marítimos, as consequências nos contratos de seguro e a atuação de organismos internacionais são circunstâncias trazidas a lume para lembrar por que a especialização dos profissionais, incluindo juízes, se faz necessária e para auxílio aos que estiverem trabalhando nas alterações codificadas do comércio, para que estejam atentos a este imenso universo.

CAMINHAR DA MATÉRIA NO MUNDO

Ainda em julho deste ano que está por terminar, Sua Majestade, o Rey de España, sancionou a Lei 14/2014, sobre a Navegação Marítima. As disposições gerais daquele diploma legal mencionam ampla reforma del Derecho marítimo daquele país, contemplando não só atualização e codificação mas a coordenação com o Direito Marítimo internacional, buscando superar diferenças com o direito, público ou privado, interno.

De acordo com o caminhar dos trabalhos legislativos ibéricos, conjugam-se normas sobre a política portuária e o tratamento das embarcações (para os espanhóis, até um determinado tamanho, acima do qual passa a ser navio) nacionais e estrangeiras; atribui-se tratamento diferenciado a boias, balizas e demais artifícios flutuantes destinados à segurança da navegação.

Têm papel de destaque a coordenação com os dispositivos das convenções internacionais, especialmente a STCW, já comentada acima, bem como o SOLAS, sobre a segurança da vida humana, e o CTM, regulador do trabalho no mar. Conservam-se os regimes das Regras de Haya-Visby, sobre danos e avarias, que, segundo a OCDE, regulam 95% do comércio mundial, também respeitadas as regras de

York e Anvers, pela sua simplicidade e eficácia. São recepcionadas as disposições sobre abalroação, como se fixou no Convênio de Bruxelas, desde 1910. As normas de Roterdã são objeto de expressa manutenção. O Convênio sobre salvamento marítimo feito em Londres em 1989 é respeitado.

Esses dados andam em plena concordância com o comando regulatório de nosso interesse, sendo que, atendendo a reclamos que estão na linha de comentários sobre as alterações de nosso ordenamento jurídico, especifica-se a possibilidade de exoneração ou limitação de responsabilidade pactuada. Recomenda-se o uso da sistemática de arbitragem, que, entre nós, ainda encontra alguma resistência residual.

O modelo anglo-saxão de cláusulas de seguro marítimo, como já se tem observado nos contratos brasileiros, vai assumindo a tipologia redacional costumeira e abrangendo a fórmula negocial mais aceita. Examinem uma apólice deste ramo de acordo de vontades e vejam que, pelo avantajado número de cláusulas, esta política de ação veio para ficar.

Em tudo por tudo, verifica-se a assimilação do direito internacional pelo nacional, exatamente como temos em mente prosseguir no intento legislativo do nosso Direito Comercial Marítimo, num caminhar irreversível das necessidades brasileiras, embora, aqui e ali, encontremos alguma dificuldade, como as impostas pela Convenção de Arresto, já objeto de reprovação por parte do Jurídico do Ministério das Relações Exteriores, devido a colisões com o cenário processual brasileiro.

A esse respeito, aguça a curiosidade a quase ausência de abordagem mais clara sobre a extensão da Convenção de Viena de 1980 sobre contratos de compra e venda internacionais, internalizada recentemente, via do Decreto nº 8.327/2014, a meu sentir, aplicável à espécie marítima, o que demandará dos interpretes o exercício de conjugação com as demais normas e regras estrangeiras e das quais não se pode afastar, pena de distanciar o país do comércio no mundo.

Este ato convenial ostenta desenho abrangente e generalizado, de modo a facilitar a internalização. São expressos os indicativos uniformizadores e mantenedores dos princípios gerais do direito, da boa-fé, do respeito à intenção das partes, a par da observância da razoabilidade interpretativa.

CONCLUSÕES

Em conclusão e a título de pauta para a abordagem da matéria, cumpre asseverar que o intento de adaptação legislativa aos comandos internacionais é irreversível; subsiste, ainda alguma dificuldade para a consecução desse objetivo e mesmo para a efetivação da sistemática legislativa e interpretativa interna, ainda que iniciativas como as do Rio de Janeiro (também São Paulo especializou Câmaras para o Direito Comercial; eventos como este, bem como a política de ação das Escolas de Magistratura e de Advocacia devem merecer atenção redobrada) estejam em voga no país; projetos em andamento ainda necessitam de maior divulgação e explicações, para que a aceitação seja ampla e positiva; a cabotagem nacional, pelo ambiente altamente favorável, talvez esteja a reclamar revisão e medidas debelatórias de resistências injustificáveis.

São as sugestões e alternativas a serem consideradas e implementadas, com vistas ao propósito de ajuste e propiciação dos meios de desenvolvimento do país.