

COMÉRCIO MARÍTIMO E NAVEGAÇÃO

Carlos Eduardo Bulhões Pedreira

O comércio marítimo entre os povos, desenvolvido através dos séculos, e a navegação marítima e interior não poderiam deixar de ser regulados por leis devido aos aspectos econômicos, sociais e jurídicos que lhes são concernentes. Essa regulação tornou-se mais relevante em razão da globalização das economias nacionais, cujas trocas (importação e exportação) de mercadorias são efetuadas principalmente através de navios de bandeiras nacionais e estrangeiras. O comércio internacional e a navegação marítima e interior no mar territorial e vias navegáveis (como os rios) de uma nação envolvem aspectos que não podem ficar sem normatização, tais como: espécies de navegação; registro de propriedade e gravame de navios; direito e deveres da tripulação; contratos de transporte e fretamento; seguros em geral; acidentes com embarcação e salvados; responsabilidade civil e penal; e serviços portuários.

O comércio marítimo não se restringe a trocas de mercadorias entre países e entes de um país, mas em seu conceito amplo abrange o turismo marítimo feito em grandes e modernos navios, que nas últimas décadas tem apresentado acentuado desenvolvimento, gerando elevada receita para os países e entes de um país receptivos e criando milhares de postos de trabalho. Esse desenvolvimento tem sido sentido no Brasil pelo contínuo aumento de cruzeiros marítimos (internacional e interno), contribuindo para o crescimento econômico e social do país.

O Direito Marítimo (incluída no seu âmbito a navegação marítima e interior) é formado por normas de direito público, privado e internacional. Na sua Segunda Parte, o nosso Código Comercial de 1850 sistematizou, sob o título "Do Comércio Marítimo", o regime jurídico daquele ramo do Direito; e desde então, principalmente ao longo do século XX, leis especiais ou extravagantes e diversos decretos atualizaram ou

complementaram aquele regime jurídico, em particular em matérias de direito público (ou administrativo), como a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e a navegação de cabotagem no Brasil.

Normas do Código Comercial de 1850 foram revogadas ou derogadas por leis especiais ou extravagantes, mas há normas de direito privado desse Código que continuam vigentes e compondo o atual sistema normativo daquele ramo do Direito. Isso significa que na aplicação e interpretação daquele sistema não se pode abandonar as normas vigentes do Código Comercial de 1850.

O atual Código Civil, após tramitar por mais de 25 anos no Congresso Nacional, revogou a Primeira Parte do Código Comercial, que, entre outras matérias objeto de leis posteriores, tratava dos comerciantes em geral; mas, no Livro II, intitulado “Do Direito de Empresa”, sob novas nomenclaturas (empresários e sociedades empresárias) o Código Civil regula as figuras dos antigos comerciantes e sociedades comerciais. A unificação no Código Civil de institutos de Direito Comercial que constavam da Primeira Parte do Código Comercial de 1850 e de leis extravagantes posteriores, defendida por muitos, apenas se justificaria se o sistema econômico não estivesse em contínua evolução, com o surgimento de novos institutos jurídicos ou a necessidade de adaptação de institutos existentes, o que acaba por fragmentar ou desestruturar um Código – como já vem ocorrendo como o nosso novíssimo Código Civil.

Parece que o Brasil sofre da síndrome da codificação, da “patologia legislativa” de regular-se institutos e matérias de um ramo do Direito em apenas uma lei, como se suas normas pudessem ser perenes. Ora, a realidade mostra que, em razão da contínua intensificação da globalização das economias nacionais e da evolução tecnológica, impõem-se constante adaptação e modernização do nosso ordenamento jurídico. Apenas aquela “patologia legislativa” explica que, não tendo o Código Civil completado

dez anos de vigência, já tenha sido submetido ao Congresso Nacional (onde tramita) Projeto de Lei (nº 1.572, de 2011) propondo a instituição de novo “Código Comercial”, que no art. 669 revoga diversos dispositivos do Código Civil (inclusive do Livro “Do Direito de Empresa”) e da recente lei que regula a recuperação judicial, a recuperação extrajudicial e a falência de empresário e sociedade empresária (de 2005) – fracionando diplomas legais em prejuízo da sua exata e segura aplicação e interpretação (Quando no âmbito da comunidade jurídica ainda se debate sobre normas desses diplomas legais).

Pior. O Projeto do novo Código Comercial contém omissão inexplicável, injustificável: embora revoque no art. 669 o que resta do Código Comercial de 1850, não contempla no seu texto normas de direito privado sobre institutos e relações jurídicas próprias do Direito Marítimo e de Navegação, o que, aprovado o Projeto como está, deixará sem normatização parte desse ramo do Direito. Essa lacuna germinará infundáveis debates doutrinários e afetará o comércio marítimo e interno do Brasil, com prejuízo à economia nacional.

O Congresso Nacional levou mais de 25 anos para promulgar o novo Código Civil e certamente levará bom tempo na discussão do Projeto de um novo Código Comercial que contém falhas como a apontada. As normas de direito privado do Direito Marítimo e de Navegação em vigor não podem ser simplesmente revogadas, pois elas são relevantes para o desenvolvimento do comércio marítimo (de trocas de mercadorias e serviços turísticos).

Advogado no Rio de Janeiro; sócio sênior da Bulhões Pedreira Advogados; membro da Comissão Permanente de Direito Empresarial do Instituto dos Advogados Brasileiros

O texto publicado não reflete necessariamente o posicionamento do IAB