

A DISCIPLINA DE DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO

MARIA TERESA FERNANDES CORRÊA*

RESUMO

A disciplina de Direito Comercial Marítimo pouco contemplada nos Cursos de Direito de nosso país, possui relevante importância em virtude da utilização deste modal de transporte para o comércio nacional e internacional, diante dos atuais investimentos na área naval.

PALAVRAS-CHAVES: direito marítimo, ensino, relevância.

2 – INTRODUÇÃO

Para Demo¹, a atividade principal da universidade é a pesquisa e o professor tem a incumbência de incentivar o aluno para que ele seja um novo pesquisador, pois sem investigação o ensino se reduz à reprodução.

A Universidade, como fonte de conhecimento, tem buscado participar de maneira estreita no processo de desenvolvimento sustentável² nacional, rompendo com a prática de velhos saberes.

Nesse contexto o Curso de Direito da Fundação Universidade Federal do Rio Grande, tem desenvolvido papel importante na difusão e no enriquecimento cultural da região; somos um dos poucos Cursos de Direito, em nosso país, que contempla o estudo do Direito Comercial Marítimo em sua grade curricular e, assim atendemos às peculiaridades de nossa cidade diante da presença do Porto do Rio Grande, o segundo do país em movimentação³.

Hoje, 95% de todo o comércio exterior brasileiro utiliza este modal de transporte, em virtude dos custos e da segurança.

2 – BREVE HISTÓRICO DO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO

Na Antiguidade os vales fluviais eram pontos de convergência de

* Graduada em Direito pela Fundação Universidade federal do Rio Grande, Professora Substituta do Departamento de Ciências Jurídicas e aluna do Curso de Especialização de Gestão Ambiental em Municípios da Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

¹ DEMO, Pedro. PESQUISA: PRINCÍPIOS CIENTÍFICOS E EDUCATIVOS. São Paulo: Cortez, Autores Associados, 1990.

² *A sustentabilidade vem se firmando como um novo paradigma para o desenvolvimento da humanidade, através da ética, da igualdade e justiça social, do respeito à diversidade cultural e da integração ao meio ambiente.*

³ Dado disponível em: [www.antaq.gov.br/porta[portos/estudosrelatorios/anuario2004/pdf/17.pdf] acesso em 03.10.2005

populações, pois as civilizações dependiam sobremaneira das águas dos rios e mares para sua sobrevivência.

Historicamente, duas sociedades se destacaram por possuírem um comércio desenvolvido: a Babilônia e a Fenícia. Estas sociedades são responsáveis por desenvolverem esboços de sistemas bancários e de associações mercantis, sendo os Fenícios a civilização que mais se destacou nesta área, por combinar em suas embarcações velas e remos, o que facilitava o aumento da velocidade e o encurtamento das distâncias.

Além de assegurarem o seu predomínio no Mediterrâneo, os Fenícios foram os responsáveis pelo surgimento da escrita alfabética, pois o comércio é a atividade que mais exige o registro de suas transações: assinatura de contratos, recibos de mercadorias, etc.

O transporte marítimo foi o principal meio de comunicação entre as cidades fenícias e o exterior, os mercadores fenícios exportavam pescado, vinho, azeite, madeiras e a produção artesanal, além de negociarem escravos adquiridos nos países com que mantinham relações de intercâmbio.

Regras concernentes ao comércio marítimo foram surgindo com a evolução das civilizações, Código de Hamurábi entre outros, sendo que as Leis de Rodes possui significação maior, chegando a ser adotada pelos romanos, uma vez que os romanos entregaram o comércio marítimo aos estrangeiros. No *Corpus Jus Civilis*, de Justiniano havia alguns textos relativos ao direito marítimo.

É, na Idade Medieva, que encontramos um maior número de legislação marítima, uma vez que nesta fase histórica teremos um maior desenvolvimento da arte de navegar, principalmente por parte das cidades italianas, que paulatinamente criaram regras, como, por exemplo, o Consulado do Mar – direito consuetudinário publicado em Barcelona, em 1380 e, ainda os Rolos de Oléron – coleções de costumes marítimos compilados no século XI, em pergaminhos, regulando a *lex mercatoria*.

No período denominado pela História, como *As Grandes Navegações*, em virtude dos descobrimentos de novas terras, por parte de espanhóis e portugueses se fez necessário a normatização do comércio marítimo. Por isso, a França promulgou a Ordenação de 1681 – *Ordonnance touchant la marine* (outras leis existiam, mas sem muita importância ao comércio marítimo), até porque mediante a assinatura do Tratado de Tordesilhas (1494, entre Espanha e Portugal), os demais países europeus foram preteridos.

Após a Revolução Francesa, a edição do Código Comercial francês dedicou o Livro II (arts. 190 a 246) ao direito marítimo que, segundo Ripert foi a reprodução da Ordenação de 1681 não trazendo, portanto, inovações à legislação marítima.

No Brasil, as relações comerciais estiverem sujeitas ao pacto colonial do seu descobrimento até o ano de 1808, quando obtivemos a Abertura dos Portos às Nações Amigas decretado pelo futuro rei de Portugal, D. João VI; a partir deste decreto, o Brasil passou a comercializar com as diversas nações, obtendo sua liberdade comercial.

A normatização das transações mercantis se deu em 1750, durante o

Império de D. Pedro II, com a edição do Código Comercial regulando inclusive o comércio de escravos.

Com a edição do novel Código Civil (2002), a primeira parte do Código Comercial restou revogada, mas vigora, ainda, as questões relativas ao Direito Marítimo aliada às esparsas leis que regulam este modal mercantil.

3 – A IMPORTÂNCIA DO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO

A importância do estudo do Direito Marítimo se torna relevante à medida que o comércio internacional se tornou pedra basilar para a integração econômica entre os países, a partir da Segunda Grande Guerra.

A problemática que exsurge da infinidade de leis, normas e portarias esparsas regulatórias do comércio marítimo, em nosso país, faz com que o operador do Direito tenha dificuldades em navegar neste mar rico e próspero: o Direito Marítimo – temática envolvente e apaixonante para àqueles que vêem além mar, a possibilidade da troca de conhecimentos e riquezas em busca do desenvolvimento.

Ademais, o reaquecimento da indústria naval diante da construção de plataformas petrolíferas⁴, de embarcações de apoio e da expansão da navegação de cabotagem fará com que as empresas do setor busquem os serviços de bancas especializadas num setor desconhecido para muitos: o Direito Marítimo.

As peculiaridades do Direito Marítimo são imensas: possui um tribunal próprio para julgamentos de processos administrativos – o Tribunal Marítimo; uma agência reguladora – a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e cartórios específicos; o que nos faz defender a autonomia deste ramo do Direito.

As atividades dos operadores do Direito também são muitas: do auxílio em casos de financiamento para construção de embarcações, contratação de seguro de transporte internacional de exportação e importação, contratos de fretamento; aos procedimentos judiciais de arresto e seqüestro de embarcações, protestos marítimos; aos casos de hipoteca e penhora naval, acidentes em portos ou no mar.

Destarte, o Direito Comercial Marítimo coexiste ao lado do Direito Civil, recebendo, no entanto, profunda influência do direito público, assim, os operadores do Direito deverão dominar legislação específica cumulando com as legislações tributária, ambiental e social.

A dificuldade está na defasagem do Código Comercial, além disso, os contratos precisam ser adaptados às diversas convenções internacionais das quais nosso país não é signatário.

A importância dessas convenções para exportadores e importadores é óbvia, já que os Contratos de Transporte Marítimo⁵, em sua cláusula principal costumam vincular o contrato à lei do país do transportador, entretanto a

⁴ O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou neste ano financiamentos na ordem de US\$ 642 milhões para plataformas de petróleo. Dado disponível em: [www.bndes.gov.br/notas.asp], acesso em 05.10.2005.

submissão de um contrato de transporte celebrado no Brasil a uma lei estrangeira é considerado inadmissível pela lei brasileira, de acordo com o art. 9º da LICC – Lei de Introdução ao Código Civil⁶.

Portanto, um Conhecimento Marítimo emitido no Brasil estará sempre sujeito à legislação brasileira, já que a nossa legislação e doutrina não admitem a autonomia da vontade das partes para a escolha da lei a ser aplicada em um contrato.

Sendo assim, em se tratando de Conhecimento Marítimo emitido no Brasil, qualquer cláusula que remeta a uma lei estrangeira ou a uma convenção internacional não ratificada pelo nosso país, não terá validade.

Por outro lado, poderá ser aplicada uma das convenções internacionais ou a legislação de um país estrangeiro em Conhecimento Marítimo firmados fora do solo nacional.

Do exposto, é de vital importância que os operadores do Direito não só analisem detidamente as cláusulas contidas no verso de um Conhecimento Marítimo, mas também conheçam a fundo as convenções internacionais vigentes ou a legislação nacional aplicável em suas implicações nas operações de transporte marítimo que contratarem.

4 – O ENSINO DO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO

Ao promover uma incursão histórica nos currículos do ensino jurídico, no Brasil, se encontra referência à disciplina de Direito Marítimo, desde 1827 quando os primeiros cursos jurídicos foram criados, no Brasil, após determinação expressa na Carta Imperial de 1824.

Durante o Império, as Academias de Direito⁷ de São Paulo e Olinda, criadas em 1828, após a efetivação da Lei de 11 de agosto de 1827, ofereciam em seus currículos, no 4º ano a disciplina de Direito Mercantil e Marítimo.

Com o advento da República, a Lei 314, de 30.10.1895 fixou novo currículo prevendo o conteúdo de Direito Marítimo na disciplina de Direito Comercial, também contemplado no 4º ano, este currículo permaneceu inalterado até 1962 quando o Conselho Federal de Educação estabeleceu um currículo mínimo, através da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – Lei 4.024/61.

As LDB's (4.024/61 e 5.540/68) previam na disciplina de Direito Comercial a abordagem do Direito Marítimo, seguindo a esteira da primeira legislação republicana.

A Resolução do CFE 03, de 25.02.1972 adotou um novo currículo mínimo estabelecendo o oferecimento dentro das disciplinas de Direito Comercial (obrigatória) e de Direito da Navegação (Marinha e Aeronáutica),

⁵Também conhecido como Conhecimento de Embarque, Conhecimento de Frete, Conhecimento de Carga, Conhecimento de Transporte e, mais comumente, Conhecimento Marítimo. Universalmente se faz conhecido pela expressão inglesa Bill of Lading (B/L).

⁶ Art. 9º. Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem.

⁷ Em 1854, passaram a ser chamadas de Faculdades de Direito.

como optativa, esta última numa cristalina confusão do direito público (Direito do Mar) com o privado (Direito Comercial Marítimo).

Com a Portaria CES 1.886/94 as inovações no currículo do ensino jurídico se direcionam à realidade social e a integração dos conteúdos com as atividades; nesse compasso o Direito Comercial Marítimo é oferecido na 4ª série, segundo o quadro de seqüência lógica do Curso de Direito da FURG e, segundo o Plano Pedagógico⁸:

Para tanto, se fez necessária a abordagem de disciplinas que atendem ao atual estágio de humanização do Direito, caracterizado pelo surgimento de novos ramos do conhecimento jurídico, bem como de disciplinas que estudam a implantação do Mercosul e o papel a ser desempenhado pela nossa região, nesta nova realidade. Implantou-se, então, disciplinas como: Direito Ambiental, Direito Econômico, Direito da Integração, Direito do Mar, Direito Comercial Marítimo e Legislação Pesqueira e Portuária. Além disso, a necessidade de definir uma filosofia do Curso, levou a Comissão do Curso a, seguindo as características locais, os centros de interesse da atualidade e a própria filosofia da FURG, voltar-se para os ramos do Direito relacionados com os aspectos marítimo e ambiental⁹.

O Parecer CES/CNE 211/2004 homologado pelo então Ministro da Educação, Tarso Genro, em 22.09.2004 aprovou as Diretrizes Curriculares Nacionais dos cursos de graduação em Direito prevendo a adaptação às necessidades locais:

Art. 2º. (...)

§ 1º - O Projeto Pedagógico do curso, além da clara concepção do curso de Direito, com suas peculiaridades, seu currículo pleno e sua operacionalização, abrangerá, sem prejuízo de outros, os seguintes elementos estruturais:

I – concepção e objetivos gerais do curso, contextualizados em relação às suas inserções institucional, política, geográfica e social.

Diante da reformulação curricular⁹, relações e práticas social-pedagógicas serão postas em jogo, na atualização das propostas curriculares dos cursos de Direito e, que resultarão na construção da identidade dos cursos jurídicos, em nosso país.

5 – CONCLUSÃO

O Direito, como ciência social, exige de quem o estuda e o ministra, uma visão ampla e interdisciplinar. Nessa esteira se faz necessário romper com os modelos conservadores e tradicionais, para que se propicie na academia um ensino jurídico conectado com a realidade circundante e as necessidades locais.

A disciplina de Direito Marítimo, traz em seu bojo a interdisciplinaridade interagindo com normas de Direito Empresarial – contratos; Direito Ambiental – acidentes nos portos e mares; Direito Civil – avarias e sua responsabilização; Direito Processual Civil – protesto marítimo; Direito Internacional Privado –

⁸ Fundamentos e Justificativas do Projeto Pedagógico do Curso de Direito da FURG.

⁹ A reformulação curricular se encontra em plena discussão no Curso de Direito da FURG.

contratos internacionais; Direito do Trabalho – relação empregatícia; entre outros ramos do direito.

O oferecimento da disciplina, pelo Curso de Direito da FURG, busca a consonância com as Diretrizes Curriculares Nacionais dos cursos de graduação em Direito.

Partindo de nova conjuntura os cursos jurídicos devem adequar-se às mudanças ocorridas dentro da sociedade, privilegiando novo perfil do egresso:

(...) faz parte do perfil do profissional do século XXI as capacidades de: liderança, confiabilidade, comunicação, ousadia, criatividade, trabalho em equipe, conhecimentos técnicos, aprender a aprender, profissional cidadão e empreendedorismo¹⁰.

Dessa forma, é mister que o egresso possua ferramentas básicas e necessárias para ser capaz de protagonizar processos de sustentabilidade locais, e isso só será possível, no momento em que acadêmicos e docentes começarem a pensar e agir de forma sistêmica, concebendo um processo ensino-aprendizagem que privilegie a perfeita integração: direito – ambiente.

¹⁰ NEGRÃO, Sonia Maria Vieira. *O PERFIL DO PROFISSIONAL DO SÉCULO XXI*. Maringá: Ensino in Foco, 2002, p. 54