

ENTREVISTA

DIVULGAÇÃO

Werner Braun Rizk



“O Brasil é considerado um país inseguro do ponto de vista comercial”

Integrante de grupo que debate reforma diz que defasagem secular na lei cria situações absurdas, eleva custos e **sabota competitividade**

/// RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

O Código Comercial Brasileiro, que tem 164 anos, é do tempo do telégrafo e um dos mais velhos do mundo. O resultado disso na prática é a insegurança jurídica nos negócios e a elevação dos custos, destaca o advogado capixaba Werner Braun Rizk. Ele integra a Comissão de Direito Marítimo Portuário da Ordem dos Advogados do Brasil seccional São Paulo (OAB-SP), formada para acompanhar e encaminhar propostas ao projeto de lei que atualizará o Código.

O relator é o deputado Vicente Cândido (PT-SP), e a votação deverá acontecer só no próximo ano. A comissão está no aguardo de sugestões, que podem ser encaminhadas por e-mail

(presidente@abdm.org.br) à Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM).

O Código Comercial Brasileiro é de 1850. O que há nesse conteúdo de 164 anos?

O Código foi revogado, quase inteiramente, e ficou só a parte do direito marítimo. O direito de empresa, o direito falimentar e o direito societário foram levados para o Código Civil de 2002. Essa uniformização ao Direito Civil não foi boa porque a relação de empresas não pode ser a mesma da pessoa física, que é mais frágil do que a empresa. É uma pessoa contra, por exemplo, uma operadora de telefone. Já entre duas empresas a relação é igual.

“

Nosso Código é inspirado no Código Napoleônico e precisa ser atualizado. É da época em que o transporte de cargas era em convés, em porão, e não havia, sequer, contêiner”

A ideia é voltar a ter o Código Comercial?

Sim, para que as matérias entre empresas estejam em um Código, e as matérias entre particulares, e particulares e empresa estejam no Código Civil. O Código Civil vai ser a base do ordenamento, e vamos ter um micro-sistema, ou seja, Código Comercial, do Consumidor, Aeronáutico. Vários microcódigos em cima com o Código maior, que é o Código Civil.

O que está ultrapassado no nosso código?

Na época, o transporte de cargas era em convés, em porão, e não havia, sequer, contêiner. Não havia e-mail, não havia telefone internacional. Os navios eram a vela, estava surgindo o vapor. Várias disposições do Código

são de caráter pessoal. Havia um ordenamento do sistema em que o interesse era eminentemente favorável aos estrangeiros para estimular que eles viessem ao Brasil praticar comércio. Tem dispositivos dizendo que não pode entrar navio estrangeiro; navio estrangeiro ou brasileiro com mais de um quarto da carga não pode ser arrestado. E hoje, uma operação que demorava um mês demora horas. Com a evolução tecnológica e comercial, hoje não se aplica mais.

Então é como se não existisse na prática o Código Marítimo hoje?

Ele teve uma importância muito grande, e é o que a gente tem hoje. É a nossa voz salva-vida. Ele cumpriu seu papel muito

bem, mas passou. Temos hoje um Código que tem o mérito de durar quase 200 anos. Boa parte dele está defasada.

E quais as implicações dessa defasagem para o direito marítimo, para as transações no comércio internacional?

O Brasil é considerado hoje um país altamente inseguro do ponto de vista comercial. Primeiro porque não ratificou quase nenhum tratado internacional. Os mais importantes não estão ratificados. Segundo, porque o Código tem um sistema normativo defasado. Então, lá fora somos vistos como um ambiente inseguro para negócios, e isso certamente impacta no custo do Brasil. No ranking do Banco Mundial de países com classificação



Medida anti-isolamento

Werner Braun Rizk, da Comissão de Direito Marítimo Portuário da OAB-SP, acompanha a reforma. “O país deve trazer ao direito brasileiro disposições comuns aos tratados internacionais para que isso não seja tão estranho aos olhos dos estrangeiros”

para negócios, um dos itens principais é a segurança jurídica. Um país que com Código de 1850, com várias disposições que a doutrina dos tribunais têm que forçar para aplicar ou não aplicar, é tido como um Código sem segurança jurídica.

Isso aumenta o custo e muitas vezes obriga as empresas brasileiras a fazerem contrato com foro de arbitragem em Londres, aplicando leis inglesas, o que as deixa em posição de desvantagem técnica evidente por estarem sendo obrigadas a contratar uma causa de foro no exterior, com leis do exterior. Além de tudo, o estrangeiro, quando vem ao Brasil navegar, sabe que é um país com risco alto e repassa os custos ao cliente dele.

Então é preciso fazer um Código Marítimo novo, começar do zero?

A ideia é não romper com o que já foi feito porque a origem das duas leis, a inglesa e a brasileira, e a latina atual é mais ou menos a mesma. Quer dizer da *lex mercatoria*, a lei do mercado. Tem que fazer uma atualização dos usos e costumes. Não é a partir do zero. É basicamente uma atualização da *lex mercatoria*, mantendo os mesmos paradigmas.

Quais as principais propostas em discussão para a atualização?

Trazar ao Código aquilo

que foi revogado por leis esporádicas, muitas vezes sem querer pelo Executivo. Por exemplo, havia um decreto lei que regulava o conhecimento de transportes (BL). Esse decreto foi revogado por um outro, sem número, no governo Collor, que revogou dois outros decretos de uma vez só. Tem que atualizar essa lei e trazer para o Código. No afretamento de navios é a mesma situação.

A ideia é trazer isso novamente para o Código atualizado. A parte de prescrição – para apresentar ação judicial e cobrar o valor da dívida – no Código Comercial está na parte geral. Revogaram e não perceberam isso, revogaram sem querer a prescrição no Código Comercial, que é do direito marítimo. Nosso Código Comercial ainda tem o abandono liberatório de navios.

O que significa isso?

Uma empresa que tem um navio que causa acidente ou prejuízo pode abandonar a embarcação, liberando-se de sua obrigação. Os credores, em tese, assumiriam esse navio, que seria vendido ou reivindicado por algum credor, e as dívidas seriam pagas. Isso se mostrou uma experiência péssima, porque na prática o devedor abandona o navio como ele está, ou seja, afundado, e isso vira um problema, e não uma solução. Ninguém recebe nada, e esse navio fica abandonado anos e anos.

Nós tivemos um exemplo desses aqui, com o navio Victory 8B.

Exatamente. Virou um problema que foi solucionado com o afundamento para se tornar um site de mergulho, e ninguém recebeu. Ninguém vendeu aquele navio para pagar dívida. Então, esse sistema ainda é do Código Napoleônico. Os outros países evoluíram com a criação de um fundo, e o devedor não se libera, mesmo com o afundamento.

Quais as prioridades discutidas para tornar mais claras, por parte do Brasil, as regras do comércio internacional?

O Brasil não ratificou muitos tratados internacionais, e o tratado serve para isso, para unificar as leis dos países. Se não ratificou, o que se deve fazer, pelo menos, é trazer ao direito brasileiro algumas disposições comuns aos tratados para que isso não seja tão estranho aos olhos dos estrangeiros nem aos olhos dos brasileiros.

Muitos países, em vez de optar por ratificar os tratados, fazem uma lei nacional, adaptando aquele tratado. No ano passado teve uma conferência em Dublin, e o professor que deu a palestra sobre limitação das atividades classificou os países de acordo com três ordens: quem ratifica tratado internacional; quem não ratifica, mas tem lei interna; e quem não tem uma coisa nem outra. Na terceira si-

tução ficaram o Brasil e o Senegal, apenas. Aos olhos estrangeiros, o Brasil ainda é um ambiente inseguro para negócios.

Insegurança jurídica, elevação dos custos, leis ultrapassadas. Isso acaba burocratizando e minando a competitividade das empresas.

Exatamente. Fala-se tanto em custo Brasil e em competitividade. Um dos componentes do custo é exatamente a indefinição jurídica. Se a empresa não sabe quanto vai gastar, provisiona mais, elevando o custo.

Como as mudanças beneficiariam o comércio exterior no Estado?

As empresas que operam com comércio exterior vão ter ganhos. Primeiro, pelo aumento da segurança, que em tese diminui o custo. Segundo, porque cria-se um ambiente mais favorável para negócios, com maior atração dos investidores estrangeiros, para empresas estrangeiras que querem investir por exemplo, em terminais portuários.

O investidor olha custo e risco e retorno do capital. Se ele sabe que o risco é maior, vai buscar maior remuneração. Risco muito baixo, uma baixa remuneração pode ser boa e risco mais alto precisa de boa remuneração e o produto fica mais difícil de vender. A segurança jurídica impacta muito o custo de operação e a atração de novos negócios.