

Cláusula de Eleição de Foro nos Contratos de Transporte Marítimo

Renan Caseiro de Almeida¹

O Transporte marítimo é um dos principais meios de logística de produtos no comércio internacional. O fato de a Terra ser aproximadamente 71% coberta por água, sendo que, dessa quantia, cerca de 97,4% se encontra nos mares, acrescido do significativo custo-benefício em relação a outras modalidades de transporte, justifica o fascínio do homem por explorar a imensidão azul.

As navegações sempre foram muito exploradas, tanto que importantes civilizações antigas a tinham como bem desenvolvida para o seu tempo, v.g. os celtas, os vikings, os gregos e os italianos. Porém, foi a partir das Grandes Navegações, nas quais Portugal foi pioneiro, que se começou a tentar ir mais além - inclusive com um ambicioso plano lusitano de enfrentar o desconhecido para chegar a um caminho inédito às Índias, contornando o continente africano, como um modo de acabar com o monopólio das cidades italianas no comércio de especiarias orientais na Europa. Essa tendência de procurar um fomento econômico além-mar fez com que surgissem grandes potências, como a Espanha, Inglaterra e Holanda. Quanto aos flamengos, vale lembrar que grande parte da sua renda com as navegações advinha do frete de mercadorias para outros continentes - ou seja, o transporte marítimo, por si só, já se mostrava uma atividade bem lucrativa.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em 2014, os dados de navegação de Longo Curso no primeiro semestre daquele ano indicam o crescimento do comércio exterior do Brasil. Constata-se um crescimento de 17,3% da tonelagem transportada em relação ao primeiro semestre dos cinco anos anteriores, havendo um maior crescimento da importação em relação à exportação, tendência que se verifica desde 2012. Juntamente ao crescimento das relações mercantis internacionais, cresce também a complexidade das relações jurídicas, que muitas vezes envolvem agentes de até mais que dois países. Assim, torna-se mister estudar mais afundo as questões envolvidas nesses trâmites.

¹ Graduando em Direito pela Universidade Federal do Espírito Santo, pesquisador voluntário em Direito Internacional Privado, membro do *Grupo de Extensão e Treinamento em Advocacia Internacional – GETAI*, membro do Grupo de Pesquisa “*Labirinto da Codificação do Direito Internacional Privado*” e monitor de Direito Internacional Público.

O presente resumo faz parte de um projeto de iniciação científica, cujo corte metodológico estabelecido diz respeito aos contratos de transporte marítimo, mais especificamente no que tange ao instituto que envolve regras de processo civil internacional em matéria de competência e a tão aclamada autonomia da vontade, consolidada pelo pensamento liberal do século XVIII. Falo sobre a cláusula de eleição de foro, trazendo o foco para os contratos de transporte marítimo. Para fins didáticos e melhor exploração do tema, fez-se necessário destrinchar o tema em partes, começando pelo estudo do instituto da cláusula de eleição de foro, levando em conta o princípio da autonomia da vontade e, posteriormente, observando como ela tem sido usada no âmbito dos contratos de logística marítima, averiguando as razões pelas quais alguns foros são mais comumente eleitos que outros.

A autonomia da vontade teve sua origem no direito romano, mais especificamente, na Lei das XII Tábuas e na *Lex Privata*, que norteava as relações de direito privado celebradas no mundo romano. Com o tempo, foi perdendo força pelo advento do teocentrismo, segundo a vontade divina deveria ser privilegiada em detrimento da vontade humana. A concepção clássica voltou a ganhar forças com o surgimento do humanismo, que recolocou em evidência diversas ideias greco-romanas, dentre as quais estava a de que o homem tem liberdade de escolha. Um dos principais teóricos dessa corrente foi Hugo Grotius, o qual apresentou a ideia de que o direito originado da vontade humana seria a única fonte de obrigação verdadeira.

A concepção contemporânea da autonomia da vontade mudou, mas a sua essência continua a mesma. Juliano Cardoso Schaefer Martins nos aduz: "(A autonomia da vontade) seria a nova noção de liberdade da era moderna, que tem como princípio o livre arbítrio, uma qualidade da vontade expressa no querer, de que partilham todos os homens, independentemente do seu status".

No que tange à cláusula de eleição de foro, o princípio da autonomia da vontade está intimamente relacionado à sua existência. Trata-se da faculdade conferida às partes do contrato internacional para escolherem o foro competente para julgar as lides que por ventura vierem a surgir no curso do adimplemento das obrigações. Não obstante, tendo em vista a dicotomia do direito em *common law* e *civil law*, entende-se a chance de haver uma desuniformidade na aplicação e reconhecimento de competência de foro é grande, principalmente nos países de *common law*, v.g. Reino Unido e Estados Unidos, onde os juízes possuem um poder subjetivo muito maior ao proferir sentenças.

Assim, reconheceu-se a importância de se padronizar algumas normas, a nível internacional, nesse respeito. Destarte, destaca-se a Convenção de Haia de 30 de junho de 2005, sobre acordos de eleição de foro, assinada por 45 (quarenta e cinco) países.

O instituto já é adotado no ordenamento brasileiro e foi consolidado no Código de Processo Civil de 2015, no Título II, no que tange aos limites de jurisdição nacional e cooperação internacional. O artigo 25 prevê que "não compete à autoridade judiciária brasileira o processamento e o julgamento de ação quando houver cláusula de eleição de foro exclusivo estrangeiro em contrato internacional (...)". A aplicação da referida convenção não só trouxe, mas como continua trazendo uma maior facilitação na contratação internacional, o que por sua vez aumenta o fluxo de capital. Em contrato de transporte marítimo internacional, como via de regra envolvem-se duas ou mais nacionalidades distintas, a eleição de um foro é dada como certa. Isso faz com que passemos ao tópico dos ditos contratos em si.

Como já fora dito anteriormente, os contratos marítimos praticamente ensejam por si só conflitos de jurisdição. Não há convenção que opere mundialmente dando competência a uma corte específica, o que por sua vez destaca a importância da Convenção de Haia sobre eleição de foro. Em termos de União Europeia, a professora Yvonne Baatz, nos aduz: "*Maritime contracts, such as bills of lading, marine insurance policies and international sales contracts often provide for exclusive jurisdiction of the High Court in London*". A Suprema Corte de Londres seria o foro competente sempre que não se aplicassem as regras entre os países membros da União Europeia, ou seja, a competência seria exercida de forma subsidiária.

Há na União Europeia duas principais convenções nesse assunto: a Convenção de Lugano, de 1968 e a "*Jurisdiction Regulation*", celebrada em Bruxelas. Esta é mais amplamente aplicada entre os países da Europa continental. Consiste em uma série de regras que procuram determinar a jurisdição internacional das cortes dos países membros da União Europeia para que haja uniformização de normas e, conseqüentemente, maior celeridade no processo. O objetivo dela é que o requerente possa identificar com facilidade o foro em que deve processar o requerido. Via de regra, se aplica ao direito civil e comercial, com certas ressalvas, as quais inclusive abarcam algumas áreas mais específicas do Direito Marítimo, como a arbitragem.

A *Jurisdiction Regulation*, em seu artigo 23, traz expressas as condições para se eleger o foro por vias contratuais, o *caput* diz:

" If the parties, one or more of whom is domiciled in a Member State, have agreed that a court or the courts of a Member State are to have jurisdiction to settle any disputes which have arisen or which may arise in connection with a particular legal relationship, that court or those courts shall have jurisdiction. Such jurisdiction shall be exclusive unless the parties have agreed otherwise (...)".

Sobre esse artigo, Yvonne Baatz entende que se lidam com duas situações distintas. A primeira é quando pelo menos uma das partes é residente em algum Estado membro da União Europeia, hipótese na qual o foro eleito teria competência exclusiva. A segunda é no caso de nenhuma das partes serem nacionais europeus, mas escolheram o Tribunal de algum país membro da União Europeia para ser o foro competente. Nessa situação, prevista no Art. 23(3), não é obrigado ao Tribunal a aceitar a jurisdição. Entretanto, fica explícito que os demais Tribunais não têm competência. Para aceitar ou não a jurisdição, o país deve aplicar a lei nacional para deliberar sobre cada caso.

Em suma, é notável a tendência internacional em se preocupar com a dinamização do comércio internacional. No âmbito marítimo, faço meu juízo no sentido de que essa preocupação está intimamente relacionada a interesses em manter vivo esse tipo de logística, especificamente. Afinal de contas, o transporte marítimo tem baixo custo operacional, tem uma imensa capacidade de carga e um custo final bem baixo, ou seja, é imensamente lucrativo comparado aos transportes aéreo, que envolve um alto custo operacional; e terrestre, que se restringe aos limites geográficos continentais. A complexidade das relações jurídicas conferida pela cada vez mais intensa globalização fez necessária essa preocupação em legislar de modo a atender os interesses dos credores, gerando uma maior segurança jurídica internacional, que por sua vez estenderia os limites do comércio para um patamar ainda superior.

O poder de escolher o foro competente é uma faculdade dos contratantes que emprega não somente o princípio da autonomia da vontade, mas a autonomia privada de cada um deles. A escolha da lei aplicável no contrato pelas próprias partes faz com que se crie justamente essa segurança jurídica.

Apesar de a grande maioria dos Estados europeus adotarem a *Jurisdiction Regulation* de Bruxelas, ainda há alguns que se regulam pela Convenção de Lugano, v.g. Noruega, Islândia, etc. A intenção para a continuação dessa pesquisa é aprofundar nos estudos já realizados e adentrar nas esferas dessas nações europeias excepcionais e da América Latina, tendo o Brasil como foco principal.