

Navio e navegação internacional

A toda construcção destinada a fluctuar sobre agua dá-se em portuguez o nome generico de embarcação.

Ao Direito Commercial Internacional interessam apenas as grandes embarcações destinadas ao commercio de transporte de cargas e passageiros, commummente conhecidas pela denominação de *navios*.

As pequenas embarcações, taes como rebocadores de barra dentro, canôas, botes, catraias, igarités, charlanas, balsas e outras semelhantes, não são navios, e regem-se pelas disposições relativas ás cousas moveis e aos contractos em geral, salvo certas excepções para as empregadas no serviço publico.

—A importancia commercial dos navios, como vehiculos de transporte, firmou-se desde os mais antigos tempos. Coube-lhes o mais importante papel no progressivo desenvolvimento commercial dos povos de todas as epochas, e certamente foram os seus notaveis aperfeiçoamentos que, na era actual, intensificando o commercio nautico, tornando mais frequentes as relações pacificas entre as mais longinquoas nações, de raças e civilizações

mais dispaes, apressaram a constituição dessa maravilhosa communhão juridica internacional contemporanea.

NATUREZA JURIDICA DOS NAVIOS. — Os navios são moveis, pois como vehiculos, sua maior perfeição está exactamente na sua maxima mobilidade, a qual, longe de lhes prejudicar a integridade material a isso mesmo adequada, contribue para augmentar intensivamente a sua funcção economica.

Esta qualidade de moveis lhes é reconhecida por quasi todas as legislações do mundo, entre as quaes os codigos commerciaes brasileiro (art. 478), francez (art. 190), italiano (art. 480), portuguez (art. 485), hespanhol (art. 585), chileno (art. 825), mexicano (art. 665), o codigo civil brasileiro (art. 47) e muitos outros.

A importancia, porém, a que ultimamente tem attingido o commercio nautico com o grande desenvolvimento da arte da navegação, das construcções navaes e das relações commerciaes maritimas, tem levado as diversas legislações a consagrarem aos navios normas especiaes, que os fazem apresentar-se como moveis excepcionaes. E' assim que, por um lado ellas os assemelham ás pessoas, pois que lhes attribuem um *estado civil*, e por outro lado, aos immoveis, pois que, não só exigem a transcripção para a transferencia de sua propriedade, mas tambem permitem sobre elles operações hypothecarias.

O *estado civil* de um navio comprehende o seu nome, domicilio, nacionalidade e capacidade. Estes elementos o individualisam.

No Brazil, embora a lei reconheça a natureza movel do navio, trata-o como immovel, considerando-o susceptivel de ser objecto de hypotheca e submettendo-o, nas vendas judiciaes, ás normas estabelecidas para os immo-

veis (cod. com., art. 478; reg. 737, de 25 de nov. de 1850, art. 512).

Para que seja alienado um navio brasileiro, destinado á navegação de alto mar, é necessaria uma escriptura publica, que deve trazer o teor do registro com as suas annotações (cod. com., art. 468; decreto n. 11.505 de 4 de março de 1915, art. 359). (1)

O SUBMARINO PODERA' SER CONSIDERADO COMO EMBARCAÇÃO MERCANTE? — Uma questão de muita actualidade é a de saber si os submarinos poderão entrar na classe das embarcações mercantes. Si bem que uma tal embarcação venha trazer innumeradas difficuldades á fiscalisação por parte das autoridades maritimas, pela facilidade com que poderão occultar-se no seio das aguas, a resposta não pode deixar de ser affirmativa, por falta de uma expressa disposição prohibitiva no direito actual.

Actualmente não ha submarinos commerciaes. Ha bem pouco tempo, porém, um submarino com este caracter—o *Deutschland*—navegou entre os portos de Hamburgo e Nova York. Elles devem num tal caso submeter-se a todas as exigencias feitas ás embarcações commerciaes em geral, sendo-lhes applicavel tudo o que a ellas se referirem.

E' certo que não ha receio de que o submarino seja communmente usado como navio mercante, taes são as despesas elevadas com a sua construcção, a sua difficil direcção, e os perigos constantes que apresenta.

Pelas suas pequenas dimensões seria mesmo de pouca utilidade para o commercio nautico.

(1) O Ministro da Fazenda expediu ultimamente uma circular ás repartições fiscaes prohibindo o recolhimento do imposto de transmissão de navios vendidos sem licença previa daquelle ministerio.

Entretanto parece-nos, que, para evitar surpresas, melhor seria que os Estados maritimos convencionassem em não permittir jamais o emprego do submersivel como vehiculo commercial.

O HYDROPLANO E' UMA EMBARCAÇÃO? — Algumas vezes elle assume esse aspecto, pois fluctua sobre a superficie das aguas. Como quer que seja, suas condições são em tudo identicas ás da embarcação. E' verdade que actualmente não ha hydroplanos que possam ser incluídos na categoria dos navios, mas si um dia tal acontecer, pensamos que, na falta de uma legislação especial, nada se oppõe a que a elles, como tambem a todos os vehiculos aereos, se estendam as disposições juridicas proprias á navegação aquatica, apenas com as excepções impostas pela differença do elemento em que elles se movem.

A todos os paizes se deve reconhecer jurisdicção sobre a parte da atmospherica correspondentemente ás suas terras e aguas jurisdiccionadas.

E' claro que para o exercicio dessa jurisdicção, é indispensavel que elles tenham pontos de atterro e desembarque com alfandegas e armazens, policia aerea, etc.

As aeronaves de guerra reger-se-ão por disposições analogas ás consignadas para os navios de guerra. (2)

NACIONALIDADE DOS NAVIOS. NECESSIDADE E VANTAGENS DA NACIONALIDADE. — A nacionalidade constitue a primeira e a mais importan-

(2) CATELLANI, *Il diritto aereo*; CLOVIS, *Dir. Pub. Int.*, §§ 63 e 212; BONFILS-FAUCHILLE, *Droit Int. Pub.*, ns. 531 e segs.; GEORGES BRY, *Droit Int. Public*, ns. 183 e 184; RENÉ

te das garantias offerecidas pelo direito internacional aos navios. Todo navio deverá ter uma nacionalidade para que, sem incorrer na suspeita de pirata ou corsario, possa gozar da liberdade plena dos mares. Ella permittirá além disso que, em qualquer ponto do globo e em qualquer tempo, fazendo valer o seu character de nacional de um dado paiz, elles possam obter o auxilio do seu consul, gozando sempre do prestigio e respeito que lhes assegura a sua nacionalidade nos varios mares mundiaes. Por convenção da doutrina e do direito positivo dos differentes povos, o navio viaja circumdado por uma athmosphera nacional, que comprehende em seu derredor uma parte da superficie maritima e da columna aerea a ella sobreposta: é uma porção destacada do territorio da mãe patria.

Ha um accordo de vistas entre todas as Nações do globo relativamente ao estabelecimento de especiaes preceitos juridicos para as suas naus nacionaes, distinguindo-as das estrangeiras.

Si modernamente a grande penetração reciproca dos povos, o progresso intenso dó cosmopolitismo commercial e scientifico, dirimindo grandemente as arraigadas pretensões nacionalistas dos antigos tempos, aplainando sensivelmente o isolamento sombrio das fronteiras, veio diminuir a importancia de uma tal distincção sob certos aspectos, todavia utopico seria sonhar que, mesmo no futuro, chegue a desaparecer por completo a necessidade da distincção nacionalista.

O sentimento nacional é um necessario excitante suave do desenvolvimento ordenado e progressivo da Sociedade e do Estado.

Os diversos paizes maritimos reservam para os seus navios nacionaes, a navegação de cabotagem e tambem o exercicio da pesca em suas aguas territoriaes.

Além disso a nacionalidade traz utilidades geraes. O

Estado fiscalisa a construcção e a navegabilidade de seus barcos, garantindo desse modo a segurança da navegação, e tem na sua marinha mercante as necessarias reservas para a sua armada nacional.

Em direito internacional privado a determinação da nacionalidade é de summa importancia, pois só com o seu conhecimento é que se poderá determinar o regimen juridico a que deve estar sujeita a náu estrangeira, isto é, a lei que lhe será applicavel assim como á equipagem e á carga, si goza das vantagens de algum tratado, etc.

CONDIÇÕES PARA A NACIONALIDADE. —

Todo Estado maritimo consigna sempre na respectiva legislação diversas exigencias que a náu deve satisfazer para gozar dos beneficios de sua nacional. Essas exigencias, são quasi sempre as seguintes: ser propriedade de nacionaes no todo ou em parte; —ter capitão e grande parte da tripulação nacionaes; estar registrada em porto nacional.

No Brazil rege o assumpto a lei n.º 123 de 11 de novembro de 1892, regulamentada pelo decreto n.º 10.524 de 23 de outubro de 1913, que susbtituiu o decreto n.º 2.304, de 2 de julho de 1896.

Para que uma embarcação mercante seja considerada brasileira e possa gozar dos privilegios que se relacionam com esse titulo, deverá reunir as condições seguintes:

a) ter sido construida no Brazil, resalvadas as excepções adeante enumeradas.

b) ser propriedade de cidadão brasileiro na forma da Constituição (art. 69) ou de sociedade ou empreza com séde no Brazil, gerida exclusivamente por cidadão

brazileiro na forma estabelecida pela lei n.º 123, de 11 de novembro de 1892. (3)

e) serem brasileiros o capitão ou mestre, o machinista e pelo menos $2\frac{1}{3}$ da tripulação.

Poderão também obter o título de nacional e gozar dos privilegios d'elle decorrentes:

a) as embarcações de construção estrangeira, legalmente adquiridas;

b) as capturadas ao inimigo e consideradas bôa presa;

c) as encontradas em abandono em alto mar;

d) as confiscadas por contravenção das leis do Brazil;

e) as adquiridas por brasileiros em virtude de doação, venda ou acto judicial.

Em qualquer destes casos deverão ser satisfeitas as condições referentes á nacionalidade dos proprietários, capitão e equipagem.

A embarcação perderá a nacionalidade brasileira:

a) pela venda a estrangeiro;

b) sendo capturada pelo inimigo em caso de guerra, quando a captura fôr considerada bôa;

c) por ter sido confiscada no estrangeiro;

(3) Considera-se nacional:

a) a sociedade em nome colectivo, em commandita simples, ou de capital e industria colectiva, constituída em territorio da Republica, não podendo, porem, fazer commercio maritimo de cabotagem sem que seja cidadão brasileiro o gerente, socio ou não;

b) a sociedade em nome colectivo ou em commandita simples, constituída exclusivamente por brasileiros, fóra do territorio da Republica, si tiver o seu contracto archivado no Brazil, a firma inscripta e a gerencia confiada a brasileiro;

c) a sociedade anonyma ou em commandita por acções constituída em paiz estrangeiro, si, obtida a autorização para funcionar na Republica, transferir para o territorio della sua séde e tiver por directores ou socios-gerentes cidadãos brasileiros.

e) por ter perdido o seu proprietario a qualidade de cidadão brasileiro.

O cancellamento deverá ser requerido pelo interessado ou seu representante legal dentro em seis mezes da data em que o navio tiver perdido sua qualidade de brasileiro, ficando a embarcação sujeita á apprehensão e venda judicial, considerada, para todos os effeitos, como contrabando, passado aquelle prazo. (Decreto 10.524 de 23 de outubro de 1913, cap. IV, *Estado civil das embarcações mercantes*, arts. 16 a 19).

LEGISLAÇÃO COMPARADA SOBRE A MATERIA ANTERIOR. — Na França, um navio para ser considerado como francez deve ser propriedade, pelo menos quanto á metade, de um francez (lei de 9 de junho de 1845, art. 11), devendo tambem serem francezes o capitão, todos os officiaes e pelo menos tres quartos da equipagem (dec. de 21 de setembro de 1793, art. 2.º)

Na Inglaterra uma só condição é exigida pelo *Merchant Shipping Act* de 1894, art. 1.º—que o navio pertença inteiramente a inglezes.

O mesmo se dá na Allemanha: o navio allemão deve ser propriedade exclusiva de nacionaes allemães, entre os quaes se acham aquellas sociedades que cumprirem certas condições legaes (lei de 22 de junho de 1899, lei de 29 de maio de 1901).

Nos Estados Unidos da America o navio deve ter sido construido em estaleiro do paiz, fazendo-se comtudo uma excepção para o que tomado ao inimigo tenha sido considerado bõa presa. Deverá ainda pertencer inteiramente a nacionaes e ter todos os officiaes e dous terços da equipagem nacionaes.

Na Italia o estrangeiro pôde possuir, em parceria comitalianos, até a terça parte do navio nacional, e po-

derá mesmo ser o seu unico proprietario desde que tenha mais de cinco annos de domicilio no paiz (*Codice de la marina mercantile* de 1877, art. 40).

Na Belgica o navio nacional deve pertencer pelo menos na metade de seu valor, ou a belgas, ou a estrangeiros autorisados a fixar domicilio no paiz, ou a estrangeiros nelle residentes ha um anno pelo menos, ou ainda a sociedades com séde no Reino (lei de 20 de setembro de 1903).

Na Suecia um navio é considerado como sueco quando dous terços pelo menos deste navio constituem propriedade de subditos suecos, ou quando pertence a uma sociedade por accões cuja administração tenha sua séde no Reino, sendo tambem suecos os seus accionistas. O gerente deverá ser sempre sueco e tér domicilio no paiz (*Cod. do Commercio Maritimo (Sjolagen)*, de 12 de junho de 1891, art. 1.º).

PROVAS DA NACIONALIDADE. — Quando se trata de um navio de guerra é bastante para provar a sua nacionalidade o pavilhão arvorado no topo do mastro grande e mesmo em casos de duvida a simples palavra de honra do commandante.

Com referencia aos navios mercantes, porém, o direito exige, além da prova do pavilhão, a dos papeis de bordo.

O pavilhão deve ser sempre respeitado pelas autoridades nauticas do logar onde se encontre o navio, sejam quaes fôrem as circumstancias. Este procedimento tem sido adoptado e proclamado no Brazil. (4).

Durante a actual conflagração os navios mercantes neutros adoptaram trazer pintado no costado o respecti-

(4) CLOVIS BEVILAQUA *Dir. Publ. Int.*, § 62, n. IV.

vo pavilhão e em grandes caractéres o respectivo nome e o do paiz a que pertencem. A' noite estes lettreiros são illuminados.

—A prova fornecida pela bandeira é importante, mas é de ver que muitas vezes não pode ser considerada sufficiente, pela facilidade com que por um tal meio poderia ser disfarçada a verdadeira nacionalidade do navio.

Por isso, quando ha necessidade de uma prova incontestavel de nacionalidade, recorre-se aos papeis de bordo,—geralmente constituídos pelo certificado do registro e matricula, de uma autorização official feita ao capitão, que lhe permite utilizar o pavilhão nacional. Contém esta autorização: o nome e o domicilio do armador; o nome, o porto de origem e a tonelagem do navio; o nome, o domicilio e o porto de origem do capitão. O rol da equipagem, o titulo de propriedade, o certificado do *Lloyd's register*, etc., completam a lista dos documentos de bordo.

Entre nós, o Codigo Commercial, art. 466, exige que toda embarcação brasileira em viagem tenha a bordo:

- 1.º O seu registro;
- 2.º O passaporte do navio;
- 3.º O rol da equipagem ou matricula;
- 4.º A guia ou manifesto da Alfandega do porto brasileiro de onde houver sahido, feito na conformidade das leis, regulamentos e instrucções fiscaes;
- 5.º A carta de fretamento, nos casos em que este tiver logar, e os conhecimentos da carga existente a bordo, si alguma existir;
- 6.º Os recibos das despesas dos portos donde sahir, comprehendidas as de pilotagem, ancoragem e mais direitos ou impostos de navegação;
- 7.º Um exemplar do Codigo Commercial.

Quanto á prova da nacionalidade, estabelece o *Regulamento da marinha mercante e navegação de cabotagem*, que será feita pela exhibição do titulo passado pela repartição que tiver feito o registro (Decreto 10.524, de 23 de outubro de 1913, art. 18).

DO REGISTRO DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES. — Todas as legislações maritimas exigem a inscripção dos navios de commercio nacionaes em registros especiaes, assim como a entrega de um documento que a certifique.

No Brazil toda embarcação nacional destinada ao serviço de navegação de longo curso, grande e pequena cabotagem ou interior, construida no paiz ou no estrangeiro, deverá ser registrada nas Capitancias dos Portos onde fôr domiciliado o seu proprietario.

Nos portos onde não houver capitancias o registro da embarcação poderá fazer-se:

- a) nas delegacias das Capitancias dos Portos;
- b) nas alfandegas, mesas de rendas ou outro qualquer posto fiscal quando não existirem aquellas;
- c) nos consulados brazileiros, si as embarcações tiverem sido adquiridas no estrangeiro.

Quando o proprietario da embarcação, que deve ser registrada, tiver a sua residencia fóra do paiz, o registro se fará onde lhe fôr mais conveniente, de accordo com o decreto n.º 10.254 de 23 de outubro de 1913.

Nenhuma embarcação será registrada antes de ser submettida a vistoria.

O registro deverá conter:

- a) o nome da embarcação, typo de construcção, sua classe, armação e numero de cobertas;
- b) as dimensões principaes, em medidas metricas,

tonelagem bruta, abaixo do convez e liquida, comprovadas por certidão de arqueação com referencia á sua data;

e) o logar onde foi construida, nomes dos constructores, qualidade dos principaes materiaes empregados na sua construcção e data em que foi lançada ao mar;

d) o nome do constructor da machina, typo e força em cavallos nominaes, typo e numero das caldeiras, com indicação de pressão, de regimen e systema de propulsor e do combustivel empregado;

e) a nação a que pertencia, nomes que teve anteriormente e o titulo por força do qual passou a ser propriedade brasileira, si tiver ella sido construida no estrangeiro;

f) o nome do proprietario ou dos proprietarios, com indicação da parte que couber a cada um dos associados e seus respectivos domicilios;

g) a especificação do quinhão de cada comparte, si for de mais de um proprietario, e a epoca de sua aquisição, com referencia á natureza e data do titulo, que deverá acompanhar a petição do registro;

h- a epoca de sua aquisição com referencia á natureza e a data da escriptura que tambem deverá ser apresentada;

i) as lotações de passageiros de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes.

São isentas de registro as embarcações de pesca costeira, os rebocadores de barra a dentro, as embarcações a vela ou movidas por machinas, destinadas ao serviço interno dos portos, as embarcações da praticagem, de *sport* ou recreio, as canôas, os botes, as catraias, os igarités, as charlanas, e outras semelhantes movidas por qualquer meio. Estas embarcações comtudo deverão ser arroladas nas Capitancias dos portos ou nas repartições em que se faz o registro, na falta daquellas, e sem esse arrolamento não poderão ser utilizadas sob pena de multa.

Quer o registro, quer o arrolamento serão feitos a

requerimento dos interessados. (Decreto n.º 10.524 de 23 de outubro de 1913, cap. VIII, arts. 30, 31, 33, 34 e 41; decreto n.º 11.505, de 4 de março de 1913, arts. 330, 333, 335 e 341).

Depois de feito o registro de um navio, a capitania do porto ou a repartição que fizer o seu registro, dará um documento denominado "Titulo de registro", em, que serão feitas as declarações relativas á sua entrada no livro respectivo; esse titulo servirá tambem para comprovar a nacionalidade do navio. (Dec. 11.505 cit., art. 350).

—UM ESTADO CENTRAL PODE POSSUIR MARINHA MERCANTE? — E' uma questão de grande importancia internacional saber si um Estado central, sem portos maritimos ou fluviaes, pode possuir marinha mercante.

Um caso é citado pelos autores. Alguns suissos estabelecidos em portos maritimos de varios paizes enviaram em 1864 á Assembléa Federal do seu paiz, uma representação solicitando a permissão de usarem em navios de sua propriedade um pavilhão commercial suisso. Como, porém, fossem previstas as innumeradas difficuldades que tal permissão faria surgir, em vista de não possuir a Suissa um Direito Maritimo, a permissão foi negada, devendo os suissos, para que os seus navios não viessem a ser considerados como piratas, utilizar-se, com a devida permissão, do pavilhão de uma potencia maritima. Foi por este motivo que o Conselho d'Estado francez annullou a presa feita durante a guerra de 1870, do navio de propriedade suissa *La Palme*, que usava a bandeira allemã.

E' PROHIBIDO O USO INDEBITO DO PAVILHÃO ESTRANGEIRO. — E' considerado um delicto de Direito Publico Internacional e ao mesmo tempo um attentado ao Direito Publico interno de cada Estado a utilização do pavilhão de um Estado estrangeiro sem a devida licença.

DA IDENTIDADE DOS NAVIOS. — A necessidade de identificar o navio manifesta-se imperiosa, quer no ponto de vista das garantias que devem ser asseguradas aos navegantes, quer no ponto de vista da fiscalização que o Estado deve exercer sobre tudo o que se refira á sua marinha mercante, sempre fonte de lucros e influencia internacional.

A identidade do navio é fornecida pelo seu *nome e domicilio (porto de registro)* os quaes elle deve sempre trazer inscriptos na pôpa, e pela arqueação que determina a sua capacidade em toneladas.

Estas exigencias estão consignadas em varios artigos do nosso codigo e de varias leis commerciaes. (5).

A arqueação das embarcações mercantes brazileiras será feita no Brazil, a requerimento dos interessados, pelo stereometra das Alfandegas e Mesas de rendas federaes ou por outros funcionarios a quem incumba o registro nos portos em que não houver repartição aduaneira, sendo fornecida certidão dessa arqueação ao proprietario da embarcação ou a qualquer interessado, me-

(5) Quanto ao *nome*: Decreto 11,505 de 4 de março de 1915, art. 336, letra *a*; *cod. com.*, arts. 462, 464, 467, 567, I; 575, 634, III; 667, II; Dec. n. 3.534 de 5 de julho de 1889, art. 282; Dec. n. 10.524, de 23 de novembro de 1913, art. 33, letra *a*.

— Quanto ao *domicilio*: *Cod. com.*, arts. 460 e 461.

diante o pagamento dos emolumentos devidos, pagos em estampilhas.

No estrangeiro essa operação será procedida por pessoas competentes a juizo dos consules brasileiros.

O inspector da alfandega ou administrador da Mesa de Rendas designará pessoas competentes para procederem a arqueação, quando no local não haja para isso funcionarios especiaes. (6).

Adopta-se no Brazil para a arqueação dos navios o processo de *MOORSON*, que tambem é o adoptado na Allemanha, Dinamarca, Estados Unidos, França, Inglaterra, Italia, Paizes Baixos, Noruega, etc.

A arqueação dos navios foi objecto de grande controversia internacional a proposito da percepção dos direitos de transito dos navios que atravessassem o canal de Suez. O caso foi resolvido por uma commissão internacional, que a convite do Sultão turco, reuniu-se em Constantinopla em 1873.

NASCIMENTO E PERECIMENTO DO NAVIO.

— O navio existe para todas as legislações quando depois de prompto, completamente construido, satisfizes todas as exigencias legais.

Alienado, hypotheclado ou com outro nome, o navio existe sempre, mesmo quando não mais é destinado á navegação e é transformado em pontão ou deposito fluctuante.

O navio deixa de existir quando naufraga ou quando é desmanchado completamente.

No Brasil o decreto 3.334 de 5 de julho de 1899

(6) Arqueação: Dec. n. 11.505, de 4 de março de 1915 art. 334; Dec. n. 10.524, de 23 de novembro de 1913, art. 27.

considera perdido o navio do qual ha mais de dous annos não haja noticias.

Desapparecido o navio cancella-se o registro.

—Os concertos por maiores que sejam não mudam a identidade do navio. Todavia, entre nós, quando um navio registrado fôr modificado a ponto de não se achar mais conforme as indicações do registro relativamente á sua tonelagem e á sua designação, a capitania do porto que permittiu essa modificação, fará examinar pelos encarregados das vistorias si a mesma está conforme com a modificação que fôra autorisada, dando della conhecimento á capitania do porto do registro, si o facto se der em outra capitania. (Decreto n.º 11.505 de 4 de março de 1915, art. 371).

(*A seguir*)

Recife, agosto de 1918.

SERGIO LORETO FILHO.

