

Responsabilidade dos proprietarios e compartes do navio pelos actos do Capitão. Responsabilidade limitada e illimitada. Qual dos systemas é preferivel ?

A questão proposta para assumpto da prova escripta, como se pode evidenciar do proprio enunciado, desmembra-se em tres partes distinctas. Cumpre-nos indagar primeiramente quaes são os principios geraes do Direito Commercial no tocante á responsabilidade dos compartes do navio pelos actos do Capitão; em segundo logar verificar, depois de chegarmos ao ponto em que se bifurcam os caminhos que o mesmo Direito nos offerece, isto é, o da responsabilidade limitada e o da responsabilidade illimitada, em que consiste cada uma dellas, afim de que, assim orientados, consigamos obter a resposta pedida pelo ultimo periodo da these, averiguando qual das duas seja preferivel. A questão para ser cabalmente explora-

(1) Prova escripta, no concurso em que foi nomeado Professor Substituto de Direito Commercial o seu autor. Este trabalho foi feito de improviso em 1896 e sem auxilio de livros. não tendo sido revisto pelo mesmo autor.

da requereria tempo que não se compadece com a angustia do horario official, prendendo-se ella a amplos institutos do ramo de Direito que a disciplina. Isto nos impõe o dever de procurar apenas esboçar a figura dos dictos institutos e, ainda assim, apenas naquillo que entende com o nucleo propriamente do assumpto resumindo-se o mais possivel, muito embora seja velho o ensinamento do experiente poeta latino — Brevis esse labore obscurus fio... E, para tentarmos evitar esta obscuridade, vamos procurar espôr o assumpto methodicamente, apenas reproduzindo, como já dissemos, o que fôr referente a these. Nem o tempo de que dispomos comportaria maior prolixidade. Sabe-se que o navio, *utcumque amplissima*— no dizer do Direito Romano, é uma cousa movel e como tal susceptivel de propriedade; antes, não existe em estado prestadio sem estar sempre vinculado ao dominio de alguém. Não nos incumbe tractar da controversia que até a Ordenança de 1681, que a cortou legislativamente, agitou-se no tocante a natureza movel ou immovel do navio. Depois dessa celebre ordenança a quasi unanimidade dos escriptores adoptam a opinião que exaramos acima e a confirmam as legislações de todos os paizes, á excepção da Hollanda. *Utcumque amplissima*, —dizia o jurisconsulto romano, referindo-se ao navio. Com effeito as suas grandes proposições, já notadas, como se vê, nos tempos aureos do Direito romano, hoje augmentadas de maneira assombrosa, dão a propriedade do navio um cunho todo especial, para o qual con-

tribue em magna parte ainda o elemento em que elle vive— a sua vida fluctuante e accidentada. E' isto que nos explica como, desde a sua formação no bojo dos estaleiros, começa a dar aso á graves questões que se suscitam no campo da jurisprudencia a respeito da verdadeira natureza do contracto de construcção naval e outras, travando-se ainda hoje, uma vez que o consideremos agora em estado de navegar, cousa fructifera na propriedade de alguém, o velho debate illustrado por Straccha e Valin, por Dixon e Boulay Paty, até aos hodiernos commercialistas, sobre a verdadeira natureza dessa propriedade, quando se tracta de mais de um proprietario, e não haja explicita convenção. Mas esta controversia, quer nos decidamos por um ou outro partido; quer entendamos que a copropriedade do navio é uma sociedade ou uma communhão, não affecta a solução do problema que nos occupa. Basta que saibamos que o navio pode ser objecto da propriedade de individuos reunidos em uma sociedade, seja qual fôr das formas estabelecidas pela lei aquella que a dicta sociedade revista, ou em um mero estado de communhão, sendo mesmo rarissimo que o dono seja um unico individuo. Com effeito, de um lado o custo elevadissimo dos navios, e do outro a multiplicidade dos riscos a que estão sujeitos raramente permittiriam a appropriação de um só, se não fosse de melhor aviso possuir partes diversas em diversas embarcações. Para o navio fructificar, juridicamente fallando, é necessario que navegue. E' este o seu fim natural se as-

sim me posso expressar, se bem que elle possa ser destinado a outros misteres, como por exemplo ao simples deposito de mercadorias.

Para que este fim seja conseguido, é que os proprietarios prepõem á direcção do navio esse verdadeiro Protheo juridico que se chama o capitão. Protheo, dissemos nós e com justiça, porquanto, realmente, a figura do capitão é uma das mais multiformes no Direito; bastando attender para as suas attribuições, que partem dos actos de mera preposição, até chegarem á responsabilidade de um verdadeiro depositario na phrase do nosso codigo a poderes de policia judiciaria. Não preciso ir notando como a exiguidade do tempo me está a obrigar a bosquejos rapidos dos assumptos que se filiam á these. O capitão pode ser ou um dos compartes, um dos proprietarios do navio ou um preposto á direcção nautica e á gestão (Cod. com. art. 535) do mesmo durante a viagem comprehendida. Em o nosso ponto de vista, só nos importa consideral-o no segundo character que lhe attribuimos, porque o ser elle coproprietario não mudou a extensão da responsabilidade dos outros compartes em relação aos terceiros, aos quaes teve em mira, sem duvida, a illustrada cadeira, formulando a these em questão. O nosso Codigo delimita no art. 494 a referida responsabilidade. Todos os proprietarios e compartes, estatue elle, são solidariamente responsaveis pelas dividas que o capitão contrahir para concertar, habilitar e aprovisionar o navio, sem que esta responsabilidade possa ser illidida, allegando-se que o capitão

excede os limites das suas faculdades, ou instrucções, se os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a beneficio do navio. Os mesmos proprietarios e compartes são solidariamente responsaveis pelos prejuizos que o capitão causar a terceiro por falta de diligencia que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos effeitos recebidos a bordo (art. 519). Esta responsabilidade cessa, fazendo aquelles abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem. O Codigo neste ponto reproduz disposições contidas em quasi todas as legislações contemporaneas. Consagra a responsabilidade solidaria dos compartes do navio por todos os actos do capitão, mesmo exorbitantes das suas faculdades, quando destinados a beneficiar o navio; e ainda mais os responsabiliza pelas faltas que resultem da negligencia d'elle no cumprimento dos seus deveres de depositario dos effeitos recebidos a bordo. É a *levis culpa* dos romanos, que, como observa o Dr. Silva Costa (seguros maritimos e terrestres), constitue *barataria*, pelo nosso Direito; e assim nos expressamos porque, comquanto etymologicamente *barataria*, do hespanhol *barata*, *engano*, inclua a mera negligencia, não faltam, escriptores como Prospero Ascoli (II Cod. Ital. | Commentado, vol. 6) que entendam que sob essa denominação só se devam comprehender os actos fraudulentos. Mas o navio é um movel de natureza especialissima, sujeito a riscos muitissimos cuja exploração foge, em regra, á vigilancia dos seus proprietarios que são

obrigados a confial-o a outrem, seja este ou não seja tambem coproprietario. Foi attendendo a estas razões que o legislador conferiu aos compartes do navio a faculdade de *abandono*, isto é, limitou a responsabilidade solidaria dos mesmos compartes do navio e aos seus fructos percebidos ou percipiendos, fretes vencidos e a vencer, na viagem em que qualquer dos supradictos factos se realisa. Este direito de abandono, consagrado por quasi todas as legislações, não é uma creação moderna. Ha quem vá buscar as suas origens no Direito romano, no facto de poder o *exercitor* abandonar o *magister navis*, seu escravo, aos credores, desonerando-se de toda a responsabilidade. Mas a *noxæ deditio* romana não nos pode assignalar o ponto de partida do instituto a que nos estamos referindo, e que devemos, como mui bem ponderam Lyon-Caen et Renault (Traité de Dr. Comm. vol. 5), ir buscar mais adiante, em tempo posterior. E' a edade media, o laboratorio fecundo de quasi todas as combinações das quaes surgiu o Direito commercial moderno, que devemos pedir, segundo o pensar dos escriptores citados, a origem do abandono. E' assim que elles alvitram a hypothese de ter nascido o dito instituto do contracto da *commanda*, do qual tambem provieram as sociedades em *commandita*. Como se sabe, o socio *commanditario*, como ainda hoje, naquelle tempo, desoneram-se de toda a responsabilidade, abandonando aos credores a parte que lhe cabia na propriedade do navio. (Tomo a palavra *commanditario* no sentido da

nossa legislação, porque sabe-se que na tecnologia italiana o *accommandant* é que corresponde ao nosso *commanditario*, (Marghieri, II Cod. di Comm. Ital. Comm. vol. 2) Este direito passou por intermedio da Ordenança franceza de 1681 e do Cod. de Commerce de 1807, a quasi todas as legislações, que não importa individuar desde que a these está collocada em terreno puramente theorico. Ora segundo as leis que consagram a responsabilidade solidaria dos compartes ou coproprietarios do navio, nos termos em que o nosso Codigo a estabelece, esta responsabilidade não é illimitada, isto é, comquanto coobrigados *in solidum*, pelos factos do capitão, collocada a sua responsabilidade nos termos do art. 494 do citado Codigo, podem livrar-se della, limitando-a ao navio, e fretes de viagem, vencidos ou por vencer, por meio da faculdade de abandono. E' esta a responsabilidade limitada a que se refere o enunciado da these. Os compartes dão em pagamento o navio e fretes, libertando do vinculo obrigatorio os demais bens de sua propriedade. Quando este direito não fosse facultado, pela lei, a responsabilidade dos compartes se estenderia a esses bens, os credores poderiam exercer direitos creditorios, sobre o restante patrimonio dos dictos compartes, em outras palavras, estes seriam não só responsaveis *in solidum*, mas tambem illimitadamente. Pergunta a these, qual destas duas responsabilidades é preferivel, a limitada ou a illimitada? A *ratio legis* adduzida para explicar a faculdade do abandono nos dispensaria de insistir sobre a questão, permittin-

do-nos desde logo responder que é preferível a responsabilidade limitada nos termos da nossa legislação. Como muito bem observa Ascoli, quem contracta com o capitão para provêr a uma necessidade do navio, não tem em vista outra garantia que não seja o proprio navio e os seus fructos, que são os fretes. Quasi sempre e nem sequer são conhecidos do contractante os proprietarios que o capitão representa. Sabe-se ou suppõe-se que o navio, *amplissima res* no dizer do jurisconsulto romano, será sufficiente para assegurar a divida, quando os riscos que são sempre previstos em transacções marítimas, salvo convenção em contrario, não lhes diminuam o valor. Portanto, quando as dividas contrahidas pelo capitão excedam o valor da garantia que elles tem exclusivamente em vista, não é justo que os coproprietarios respondam illimitadamente pelo excedente. Quanto á negligencia do capitão no cuidado que é obrigado a dar á carga, com maioria de razão não se comprehende que a lei, vinculando, o navio e os fretes, valores consideraveis, á culpa do mesmo capitão, á qual os coproprietarios são absolutamente alheios, ainda fizesse incidir as suas consequencias sobre outros bens, que não têm a menor connexidade com a exploração do navio.

Estas são razões que ainda accrescentamos áquellas a que nos referimos, tractando do abandono. E, quando tantos motivos não pleiteassem pela responsabilidade limitada dos coproprietarios do navio, a sua adopção pela quasi unanimidade das legislações seria motivo,

ponderosissimo para respondermos que ella é preferivel á responsabilidade illimitada. Sem tempo para maior elucidação do assumpto, concluimos pedindo que nos seja excusado aquella obscuridade, que previmos com o velho auctor da *Ars Poetica* e da qual, porventura, não nos foi possivel fugir, tyrannizados pela exiguidade do tempo.

Recife, 4 de Dezembro de 1896.

Samuel da Gama Costa Mac Dowel
