

DOCTRINA

O REGISTRO NAVAL NO TRIBUNAL MARÍTIMO *

AURÉLIO PITANGA SEIXAS FILHO

A necessidade que os navios têm de navegarem acobertados por uma bandeira, leva a que os países possuidores de uma marinha mercante possuam órgão especial para proceder ao registro ou inscrição das embarcações, concedendo com isto a sua nacionalidade, e identificando-as com um nome, após o preenchimento dos requisitos legais exigíveis.

No Brasil, o registro das embarcações é da competência do Tribunal Marítimo, conforme art. 13, II da Lei 2.180/54, excetuadas as que tiverem menos de 20 toneladas brutas, e as destinadas à navegação fluvial e lacustre, construídas no país e com menos de 50 toneladas brutas, em que vale como registro a inscrição na Capitania dos Portos.

Na maioria dos países foi criado um órgão específico para o Registro Naval, como o Registro Geral da Propriedade Naval, vinculado à Prefeitura Naval Argentina ou o Registro Italiano Naval, subordinado ao Ministério da Marinha Mercante. Outros, entretanto, como a França, e os EUA aproveitaram as repartições aduaneiras para o mister do registro.

De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, cada país tem o poder de estabelecer os requisitos necessários para conceder a sua nacionalidade, às embarcações, após registrá-las, concedendo-lhes, assim, o direito a hastear a sua bandeira.

No âmbito da Unctad, através do seu *Shipping Committee* está sendo discutido um projeto de Convênio Internacional para unificação das regras mínimas necessárias para a concessão do registro de propriedade do navio, visando impedir o anonimato do proprietário do navio, e restringir, desta forma, o anonimato do proprietário do navio com bandeira de conveniência.

Sampaio de Lacerda em seu festejado *Curso de Direito Marítimo*, aponta três requisitos que têm sido exigidos pelas diversas legislações para a Concessão da nacionalidade: 1) o da construção; 2) o da propriedade por nacionais; 3) e o da composição da equipagem.

A construção dos navios em seus próprios estaleiros foi exigência existente na França até 1866, quando foi revogada a lei que dispunha nesse sentido, vigorando regra idêntica nos EUA, sendo, entretanto, suprimida, progressivamente entre 1912 e 1914, a partir de quando este critério passou a ter unicamente valor histórico.

A restrição de ser o proprietário do navio nacional, nacional, também, é uma exigência adotada pela maioria dos países, com temperos diversos, com

* Palestra pronunciada no Tribunal Marítimo, em 3.7.84, por motivo do seu Cinquentenário.

exceção daqueles que concedem a sua bandeira por questões de conveniência, e alguns poucos, como a Argentina, onde é suficiente que o proprietário seja domiciliado no país.

Há os países mais exigentes, como o Brasil, onde os proprietários devem ser brasileiros natos, e os exigentes, porém em gradação menor, como a Inglaterra, onde equiparam-se aos nascidos nas Ilhas Britânicas, os oriundos da Comunidade Britânica e os naturalizados.

A Itália exige somente 2/3 de proprietários nacionais, ou dezesseis quinhões ou partes num total de 24, enquanto a França admite a metade de alienígenas, não uma metade salomônica, já que a co-propriedade deve ser repartida em 24 quinhões, cabendo aos franceses 13 partes.

A exigência de ser brasileiro nato para efeito de registro como proprietário do navio, está colocada em nível constitucional, como fixado pelo art. 173, § 1.º, não podendo, aplicar-se, portanto, a equiparação do naturalizado ao brasileiro nato, em boa hora trazida pelo art. 1.º da Lei 6.192/74, aos proprietários de navios.

Referindo-se o dispositivo constitucional citado a *brasileiro nato*, indagações surgem no momento de se aplicar a regra quando a propriedade do navio seja requerida por uma sociedade, partindo-se do pressuposto que não foi intenção do legislador constitucional restringir a propriedade a pessoas físicas.

A alínea "b" do art. 83 da Lei 2.180/54 admite que a propriedade de navio poderá ser deferida a sociedade constituída de acordo com a lei brasileira, com sede no Brasil, administrada por brasileiros natos e com 60% do seu capital pertencente a brasileiros natos.

Esta regra não me parece guardar harmonia com o preceito constitucional, no caso das sociedades de pessoas, pois sendo todos os sócios personalizáveis, não vejo como fugir à exigência de serem brasileiros natos todos os proprietários.

Com respeito às sociedades anônimas a Lei 6.404/76, no art. 15, § 2.º admite que as ações preferenciais, sem direito a voto, possam atingir até 2/3 do capital social, enquanto as demais ações com direito a voto poderiam ser de classes diversas, em função, entre outros motivos, da exigência de nacionalidade brasileira do acionista, conforme o art. 16 da lei societária.

Nestas condições, exigindo-se que todas as ações com direito a voto, sejam nominativas, e reservadas a brasileiros natos, não haveria incompatibilidade com a lei máxima, se se facultasse o restante do capital social, até 2/3, às ações preferenciais, sem direito a voto, e até mesmo ao portador.

Isto quanto ao controle acionário, pois a administração da sociedade deve ser destinada a brasileiros natos, como consequência da exigência legal de serem brasileiros natos, também os armadores e capitães do navio nacional.

Com respeito ao requisito de nacionalidade da equipagem, René Rodière tece interessante comentário sobre a lei francesa, que por sua pertinência, vale reproduzir.

Esclarece o Professor da Universidade de Paris que ocorre um freqüente erro jurídico em entender esta exigência como necessária para a concessão de *l'acte de francisation*, já que o correto seria considerá-la como mera decorrência desta concessão.

Este freqüente erro jurídico, felizmente não ocorre no Brasil, pois a Lei 2.180/54 não faz tal exigência para o Registro da Propriedade, nem o Regulamento do Tribunal Marítimo.

Referindo-se o art. 173 da Constituição a navio, para restringir a sua propriedade a brasileiro nato, dúvidas existem com respeito à aplicação desta regra às embarcações classificadas para tráfego no porto, não consideradas, desta forma como *navios*.

O art. 242 do Regimento deste Tribunal autoriza o deferimento a estrangeiro com permanência legal no país, do registro de propriedade destas embarcações, explicitando ainda, no parágrafo único, que as embarcações registradas desta forma são *nacionais*.

Ora, na legislação marítima brasileira não existe alguma norma que especifique os caracteres que devem distinguir embarcação de navio.

Sampaio de Lacerda, em seu Curso de Direito Marítimo, reportando-se à opinião de Hugo Simas de que a palavra *navio* devia ser reservada para as embarcações utilizadas na *indústria da navegação*, aceita esta distinção, unicamente para efeitos de *direito marítimo administrativo*, não a considerando relevante no direito comercial marítimo, preferindo utilizar indiferentemente tanto o termo embarcação, como navio.

Como o registro da propriedade de embarcações é regulado por normas jurídicas que podem ser enquadradas no direito marítimo administrativo, para este efeito, portanto, duas opiniões de maritistas de respeito dão respaldo ao entendimento de que é possível o registro de barcos de recreio em nome de estrangeiros, como já foi decidido neste tribunal.

Para o registro dos armadores de navios nacionais são exigidos os mesmos requisitos que os especificados para os proprietários, já enunciados anteriormente.

Apesar de não ser considerado um bem imóvel, recebe o navio um tratamento, equivalente, devido ao seu elevado valor, e aos recursos que são movimentados pela atividade da navegação. É o caso dos créditos marítimos, entre os quais a Hipoteca Naval.

O crédito naval distingue-se dos demais créditos por ter existência vinculada ao navio, verdadeiro direito real, atribuindo ao credor o direito a ser pago, preferencialmente a qualquer outro credor.

Conforme leciona Sampaio de Lacerda, o número crescente de privilégios marítimos, levou diversas Convenções Internacionais a tratarem do assunto, até que em 1926 foi aprovada a Convenção Internacional para a Unificação de certas Regras Relativas aos Privilégios e Hipotecas Marítimas, adotada pelo Brasil, pelo Dec. 351/35.

Por esta Convenção, os privilégios são divididos em duas categorias, ficando a Hipoteca Naval como intermediária entre eles.

Os privilégios de primeiro grau ou internacionais, que têm preferência sobre a hipoteca são os seguintes:

- 1) *as custas judiciais* devidas ao Estado e *despesas feitas* no interesse comum dos credores para a conservação do navio ou para conseguir a sua venda; *os direitos de farol*, de porto e outras taxas e impostos equivalentes; *os gastos de praticagem*; *as despesas* de guarda e conservação desde a entrada do navio no último porto;

- 2) os créditos resultantes do contrato de engajamento do capitão e da tripulação;

- 3) as remunerações devidas pelo socorro e assistência e a contribuição do navio às avarias comuns;

4) as indenizações pela abalroação ou outros acidentes de navegação; as indenizações por lesões corporais aos passageiros e aos tripulantes; as indenizações por perdas ou avarias da carga das bagagens;

5) os créditos provenientes de contratos lavrados ou de operações realizadas pelo capitão fora do porto de registro, em virtude de seus poderes legais, para as necessidades reais da conservação do navio ou do prosseguimento da viagem.

Quanto aos privilégios de segundo grau, aqueles que concorrem só após a Hipoteca Naval, a Convenção não os menciona reservando-os para as leis nacionais.

Sobre a Hipoteca Naval, a primeira indagação a ser levantada é a causa de não ter sido escolhido o direito real apropriado aos bens móveis — o penhor.

Como no penhor o bem móvel fica de posse do credor em garantia da dívida, tal situação não poderia ser adaptada ao navio, já que impediria a sua exploração comercial, o que não tem sentido lógico.

Assim, como o navio, pelo seu elevado valor, mais se aproximava das situações e problemas gerados pelos bens imóveis, entre distorcer o contrato de *penhor* e receber, por equiparação, a aplicação de um direito real imobiliário, preferiram as diversas legislações adotar a Hipoteca Naval.

Na Itália chegou a existir um *penhor naval*, instituto pelo qual o credor colocava um representante a bordo para impedir que o navio fosse alienado, sendo tal função, algumas vezes exercida pelo próprio capitão, o que, naturalmente, pelo conflito de interesses em que se envolvia o capitão do navio, provocava sérias perturbações.

Com a prática do instituto do penhor naval, a custódia acabou sendo dispensada, evoluindo a legislação italiana para a hipoteca naval.

No Brasil, a hipoteca naval foi autorizada pelo CC, art. 825, por iniciativa do Tribunal de Justiça do Maranhão, já que o projeto de Clóvis Bevilacqua não tratou da questão, e regulamentada pelo Dec. 15.788/22.

O contrato da hipoteca deve ser lavrado por escritura pública, e no ofício privativo de notas e registros de contratos marítimos, onde os houver.

A hipoteca do navio pode ser constituída por seu proprietário, independentemente de outorga uxória, da mesma forma como pode ser alienado, estando expressamente previsto no Regulamento que as mulheres casadas, proprietárias de navio, poderão hipotecá-lo.

Apesar disto, em determinada época, conforme noticia Sampaio de Lacerda, o Tribunal de Justiça do então Distrito Federal entendeu ser necessário o consentimento do cônjuge para a validade da hipoteca do navio, por levar ao extremo as regras de Direito Civil, a uma dívida comercial e contraída perante comerciantes.

O capitão do navio somente poderá constituir hipoteca sobre o navio se tiver poderes para isto, já que a hipoteca naval não substitui o *contrato de empréstimo a risco*, que continua sendo um crédito privilegiado em relação à hipoteca.

Sendo o navio propriedade comum de duas ou mais pessoas, ou objeto de *parceria marítima*, todos os co-proprietários devem consentir expressamente para a hipoteca do mesmo.

A hipoteca do navio em construção, à época em que não se registravam as embarcações em construção, provocou controvérsias sobre a sua eficácia perante terceiros, lembrando, entretanto, Sampaio de Lacerda que este efeito poderia ser concedido com a inscrição no cartório dos contratos marítimos.

Tendo em vista a necessidade de atualizar o regime jurídico da Hipoteca Naval, a Associação Brasileira de Direito Marítimo redigiu um projeto que foi publicado em anexo à 5.^a edição do *Curso de Direito Comercial Marítimo*, do Prof. Sampaio de Lacerda.

Como até mesmo este projeto já perdeu a sua atualidade, a ABDM está providenciando uma nova proposta, englobando todos os direitos reais com privilégios marítimos, o que está em fase final de redação, devendo ser finalizado proximamente.

Com respeito aos efeitos produzidos pelo Registro Naval, assim como toda sistemática brasileira dos Registros Públicos, vigora o princípio da presunção absoluta de conhecimento, decorrente da publicidade inerente ao Registro, e a presunção relativa da validade do ato registrado, que pode ser atacado, quer em sua substância, quer em seu aspecto formal, porém no juízo competente.

Estes princípios estão expressos na Lei 2.180/54, nos seguintes artigos:

75 — O registro da propriedade das embarcações de mais de 20 toneladas tem por objeto a nacionalidade — validade — segurança e publicidade da propriedade das embarcações brasileiras.

76 — § único — presume-se proprietária — até sentença judicial transitada em julgado, a pessoa natural ou jurídica em cujo nome estiver registrada a embarcação.

96 — A hipoteca inscrita valerá contra terceiros, desde a data da inscrição, que se presume válida até sentença judicial em contrário, transitada em julgado.

§ único — enquanto não inscrita, a hipoteca somente subsiste entre os Contratantes.

Para o cancelamento dos Registros efetuados, basta em princípio, que deixem de vigorar os requisitos essenciais para a sua validade.

Assim, para a propriedade, quando o navio deixar de pertencer a brasileiros natos, ou perecer ou tiver que ser desmanchado, ou for confiscado ou apresado por governo estrangeiro, a consequência será o cancelamento do registro.

Por sua vez, a hipoteca será considerada extinta, com o cancelamento da respectiva inscrição: 1) pela perda da embarcação; 2) pela extinção da obrigação principal; 3) pela renúncia do credor; 4) pela venda forçada da embarcação, e 5) pela prescrição extintiva.

Bibliografia

J. C. Sampaio de Lacerda — *Curso de Direito Comercial Marítimo*, Freitas Bastos, Rio, 1974.

René Rodière — *Le Navire*, Dalloz, Paris, 1980.

Theóphilo de Azeredo Santos — *Direito da Navegação*, Forense, Rio, 1968.

Rodolfo A. Gonzalez Lebrero — *Manual de Derecho de la Navegación*, Depalma, Buenos Aires, 1972.

Antonio Lefebvre D'Ovidio e Gabriele Pescatore — *Manuale di Diritto della Navegazione*, Giuffrè, Milão, 1953.