NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM — PESCA — NACIONALIDADE DOS PROPRIETÁRIOS

— Estrangeiros e brasileiros naturalizados não podem ser, individualmente, proprietários de barcos nacionais de pesca.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

PROCESSO P. R. N.º 32.329-55

Presidência da República. Consultoria Geral da República. E. M. n.º 114, de 13 de abril de 1956, encaminhando o Parecer n.º 42-Z, sôbre autorização para vender 50% da embarcação de pesca "Bonança", em que são interessados Ana Cocelo Gomes e Abrahão Martins Areias. "Aprovado. Em 2-5-56." (Exp. ao M. M. em 3-5-56, por intermédio da Subchefia da Marinha.)

*

PARECER

Ana Cocelo Gomes, portuguêsa, viúva, com filhos brasileiros, requer autorização para vender 50% da embarcação de pesca "Bonança", que herdara de seu marido, a Abrahão Martins Areias, brasileiro naturalizado, que, por sua vez, solicita inscrever, em seu nome, 50% do mesmo barco.

O parecer do Ministério da Marinha, considerando que tal barco é navio, é contrário à solicitação em aprêço, em face do que dispõe o parágrafo único do art. 155 da Constituição federal: "Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, bem como dois-terços, pelo menos, dos seus tripulantes, devem ser brasileiros (art. 129, ns. I e II)".

Invocam os suplicantes o art. 5.º do Código de Pesca, com a redação que lhe deu o artigo único do Decreto-lei n.º 1.708, de 27 de outubro de 1939, que dispõe: Sòmente aos brasileiros é facultado exercer e explorar profissionalmente a pesca, sem distinguir entre brasileiros natos e naturalizados.

Na hipótese, portanto, Abrahão Martins Areias, sendo brasileiro naturalizado estaria em condições de ser proprietário do referido barco, necessário para o exercício de sua profissão de pescador, donde o pedido em aprêço.

A Constituição federal é expressa, no art. 155, que a navegação de cabotagem é privativa dos navios nacionais, salvo em caso de necessidade pública.

No parágrafo único do referido preceito, dispõe a Constituição que os *proprietários*, armadores e comandantes de navios nacionais, bem como dois-terços, pelo menos, de seus tripulantes, devem ser brasileiros (art. 129, ns. I e II).

O mencionado dispositivo não impede, porém, que se organizem, no Brasil, sociedades proprietárias de navios nacionais, e da qual façam parte estrangeiros e brasileiros naturalizados, para exploração da navegação de cabotagem, transporte de passageiros, exploração da pesca ou utilização de embarcações a serviços dos portos.

A sociedade tem personalidade distinta da pessoa dos sócios ou de seus representantes, é princípio consagrado no art 20 do Código Civil.

A nacionalidade das pessoas jurídicas, por outro lado, não está condicionada à nacionalidade dos seus membros (Carvalho de Mendonça, *Tratado de Direito Comercial*, vol. III, n.º 623; Carlos de Carvalho, *Nova Consolidação*, art. 160; Clóvis Beviláqua, *Direito Internacional Privado*, parágrafo 30).

Como escreve Pillet, *par sa nature même, cette personne juridique ne peut avoir qu'une naturalité independente de celle des associés* (Pillet, *De la personne*

morale en Droit International Privé, 1914, pág. 125, número 83).

Todavia, em face do texto constitucional, certo não podem tais sociedades ser compostas exclusivamente de estrangeiros ou brasileiros naturalizados, o que constituiria fraude à lei. De fato, seria admitir a estrangeiros associados o que a lei lhes veda individualmente (Ver, em sentido contrário, Valdemar Ferreira, *Compêndio de Sociedades Comerciais*, vol. I, pág. 234).

O Decreto-lei n.º 2.784, de 20 de novembro de 1940, regulamentando o art. 149, da Carta de 1937, igual ao artigo 155 da Constituição vigente, estabelece que podem ser proprietários de navios as sociedades constituídas no Brasil, desde que mais da metade do capital pertença a brasileiros natos ou a êstes se deleguem todos os poderes de gerência.

Esclarece Arnóbio Tenório Vanderlei, em lúcido parecer, que o citado decreto-lei estabeleceu, sem eivas de inconstitucionalidade, o critério do "contrôle", o qual se ajusta as preocupações do comércio e da guerra e cita, nesse sentido, a informação de D'Ovidio, segundo a qual "*il principio de "controllo" ha trovato una larga applicazione (almeno di fatto) nel periodo della guerra e dell'immediato dopo guerra* (Antônio Lefreve D'Ovidio, *La Nazionalitá delle società commerciali*, 1939, página 7), e conclui:

"No que toca, de modo particular, à propriedade dos navios, é *normal* e geral entre os povos civilizados fazerem-se exigências quanto à nacionalidade dos proprietários. Uns países exigem que o navio seja inteiramente de propriedade nacional; outros que o sejam em proporção que varia de mais de metade a 2/3. Mesmo, porém, os países — por ex., a Alemanha, os Estados Unidos da América e a Inglaterra que prescrevem, seja o navio inteiramente de propriedade nacional, mesmo êsses, *quanto às sociedades nacionais proprietárias*, ou se contentam sejam nacionais pelo menos os sócios inteiramente responsáveis das sociedades de pessoas, nada exigindo das sociedades de capitais (Alemanha); ou determinam que metade do capital no mínimo pertença a cidadãos do país e a êstes caiba a presidência e a direção da sociedade (Estados Unidos da América); ou até nenhuma exigência fazem — a sociedade proprietária terá de ser nacional, mas os sócios poderão ser estrangeiros sem qualquer restrição (Inglaterra).

Consultando a exaustiva investigação que D'Ovidio realizou nas legislações sôbre a nacionalidade das pessoas jurídicas em mais de 63 países de todo o mundo (*op. cit.*, págs. 139-274), em *nenhum* encontramos a exigência de que *todos* os membros de uma sociedade de capitais sejam cidadãos do país para que ela fôsse considerada nacional, ou pudesse ser proprietária de navio nacional. O Brasil seria o primeiro e único. Felizmente o legislador ordinário nos livrou do vexame dessa interpretação, a qual nos levaria a uma despropositada singularidade jacobina. O autor do Decreto-lei n.º 2.784, — legislador constituinte que o fôra — bem sabia, nunca estivera no propósito da Constituição enveredar por uma xenofobia, não só desnecessária, como também prejudicial. Prejudicial, pois se havia meio de aproveitar, nas emprêsas básicas, os capitais dos estrangeiros e dos brasileiros naturalizados, sujeitando-os ao "contrôle" e administração exclusiva dos brasileiros natos, por que desprezar êsses capitais, num país onde há falta dêles?

Como se vê, sociedades brasileiras, com sócios estrangeiros ou brasileiros naturalizados, nos têrmos do Decreto-lei n.º 2.784, de 1940, podem ser proprietárias e explorar navios nacionais.

Por outro lado, o Decreto-lei n.º 1.708, de 1939, assegura sòmente aos brasileiros exercer e explorar profissionalmente a pesca, em dispositivo não infenso à argüição de inconstitucionalidade, pois que a Constituição federal assegura aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país o exercício de qualquer profissão, observadas as condições de capacidade que a lei estabelecer.

Parece claro que a lei ordinária não pode negar o dispositivo constitucional e exigir, para o exercício de qualquer profissão, que o profissional seja brasileiro nato.

De qualquer forma, não se pode negar a firmas nacionais, das quais sejam sócios estrangeiros, a exploração da pesca, desde que a maioria do capital seja brasileiro, a direção e a gerência sejam exercidas por brasileiros e dois terços dos tripulan-

tes dos navios de pesca sejam nacionais. O que o estrangeiro ou brasileiro naturalizado não pode é ser individualmente proprietário de navios ou embarcações nacionais, embora se lhes permita ser sócios de emprêsa que os explore de conformidade com o citado Decreto-lei n.º 2.784, de 1940.

Os estrangeiros e brasileiros naturalizados podem, inclusive, ser tripulantes dos navios nacionais, contanto que dois terços da tripulação seja composta de brasileiros natos (Constituição federal, artigo 155).

As embarcações de pesca sempre, de acôrdo com a nossa legislação fizeram parte da Marinha Mercante Nacional, como informa Aurelino Leal (*Teoria e Prática da Constituição Federal Brasileira*, 1925, pág. 193, *in fine* e 195).

Ora, na hipótese, os requerentes, Ana Cocelo Gomes é portuguêsa e Abrahão Martins Areias é brasileiro naturalizado. Não podem ser individualmente proprietários de embarcações de pesca, nos têrmos do parágrafo único do art. 155 da Constituição federal, pelo que não podem, ao parecer da Consultoria Geral da República, ter o registro, em seu nome, de tais embarcações, conforme requereram.

Salvo melhor juízo.

Rio de Janeiro, 13 de abril de 1956. — *A. Gonçalves de Oliveira*, Consultor Geral da República.