NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM — EMBARCAÇÕES DE PESCA — SOCIEDADES ORGANIZADAS NO PAÍS

— Podem registrar-se, para a indústria da pesca, as sociedades organizadas no País, não importando a composição de seu capital e a nacionalidade de seus sócios, mas tão-sòmente a regência da lei brasileira, quanto a sede e administração.

— Interpretação do art. 165 da Constituição.

— Idem, do Decreto-lei n.º 221, de 28 de fevereiro de 1967.

PARECER

A Constituição de 24 de janeiro de 1967, reproduzindo preceitos absolutamente idênticos, da Carta de 1946, art. 155 e que têm sua origem mais remota nas determinações do parágrafo único do art. 13 da Carta de 1891, reivindica, com exclusividade para navios nacionais, a exploração da navegação de cabotagem.

Diz o art. 165, da Constituição em vigor: "*Art. 165*: A navegação de cabotagem para o transporte de mercadorias dos navios nacionais, salvo o caso de necessidade pública.

Parágrafo Único: Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, assim como, dois têrços, pelo menos, dos seus tripulantes, devem ser brasileiros natos."

Vemos, de início, que a exigência de nacionalidade brasileira, para as embarcações, não se aplica à generalidade da navegação. Nem mesmo, tal exigência compreende a totalidade dos barcos eventualmente aplicados à cabotagem.

Em primeiro lugar, é dispensada a qualidade de nacionais para as embarcações utilizadas nas navegações de longo curso, de alto-mar, de interior e de portos. Em segundo lugar, ainda quando a navegação seja de cabotagem, será dispensada a qualidade de embarcação nacional se o transporte envolver tão-sòmente passageiros excluindo, em conseqüência, a condução de cargas.

A classificação da navegação em navegação de longo curso, de pequena e grande cabotagem, de alto-mar, interior e de portos, tem origem técnica. A navegação de longo curso é aquela cabotagem, aquelas celebradas entre estrangeiros. As navegações de pequena e grande cabotagem aquelas celebradas entre portos dentro do País, feita distinção, entre pequena e grande cabotagem, de acôrdo com a distância entre os portos visitados e a maior ou menor aproximação da embarcação em relação à costa, quando navegando. A navegação de alto-mar é aquela realizada para fins especiais, fora da visibilidade da costa. A navegação interior é realizada nos rios ou lagoas de um ou mais Estados e, finalmente, a navegação de portos é empreendida no interior de baías, enseadas e em trechos de rios e lagoas não excedentes de certos limites.

Em nosso País, essa classificação, decorrente de técnica naval, foi encampada pelas normas administrativas, como se vê das disposições do art. 180 do Decreto n.º 54798, de 11 de junho de 1940 (Regulamento das Capitanias dos Portos).

Exigindo, pois, que os navios aplicados à navegação de cabotagem, para o transporte de mercadorias, fôssem sempre nacionais, temos que, nos têrmos do princípio fundamental de hermenêutica de que *uius inclusio exclusio alterius*, poderão a navegação de longo curso, a navegação de alto-mar, a navegação interior, que não envolva cabotagem e a navegação de portos, ser exercidas por barcos estrangeiros, obedecidas as formalidades da legislação nacional sôbre tráfego marítimo. Da mesma forma, poderão embarcações estrangeiras empreender navegação de cabotagem, desde que essa navegação envolva tão-sòmente o transporte de passageiros com exclusão de quaisquer cargas.

A Constituição de 24 de janeiro de 1967, à semelhança da Carta de 1946, além de estabelecer que sòmente a navios nacionais se poderia deferir a navegação de cabotagem, para transporte de mercadorias, salvo hipótese de necessidade pública, exigiu, ainda que a propriedade, armação, comando *dessas embarcações*, bem como no mínimo dos terços de suas tripulações, fôssem constituídas de brasileiros natos.

Tais exigências, tanto na Constituição em vigor, como naquela que tivemos de 1946, constam de parágrafos aos artigos onde foi lançado o princípio de que só embarcações nacionais poderiam explorar a navegação de cabotagem, transportando mercadorias.

Ora, em técnica legislativa temos que as disposições dos parágrafos constituem estipulações *de natureza complementar* àquelas constantes dos artigos a que se referem, possuindo, em vista disso, caráter ampliativo, restritivo ou elucidativo *dessas normas*. O preceito principal é o constante do artigo. As determinações do parágrafo sòmente existem *em função do artigo*. Se é bem exato que o artigo pode ter existência sem ocorrência de parágrafos a suas determinações, não é menos exato que parágrafos não podem existir sem artigos a que se refiram suas estipulações.

Isto pôsto temos que, quando a Constituição federal, após esclarecer, *no corpo de um de seus artigos*, que sòmente a navios nacionais se irá entregar a navegação de cabotagem, para transporte de cargas, determina, em parágrafo *a êsse artigo*, que os navios nacionais terão proprietários, comandantes, armadores e dois terços de seus tripulantes brasileiros natos, se haverá de entender que tais proprietários, armadores, comandantes e tripulantes, serão *aquêles dos navios nacionais aplicados às finalidades previstas no corpo do artigo a que o parágrafo se refere*, ou seja os navios nacionais empregados *na navegação de cabotagem, transportando mercadorias*.

Na história constitucional brasileira nem sempre constou a regra de que a navegação de cabotagem, para transporte de mercadorias, seria exercida, exclusivamente, pelos navios nacionais. Da mesma forma, nem sempre se limitou aos navios empregados na navegação de cabotagem, para transporte de mercadorias, a exigência de que sua propriedade, armação, comando e no mínimo dois terços de sua tripulação constassem de brasileiros natos.

Em 1891 tivemos presente a regra de que a navegação de cabotagem seria feita por navios nacionais. É o que consta do parágrafo único ao art. 13, daquela Constituição, e do seguinte teor:

"*Art. 13*: O direito da União e dos Estados, de legislarem sôbre a viação férrea e a navegação interior será regulada por Lei federal.

Parágrafo Único: A navegação de cabotagem será feita por navios nacionais."

No que respeitava à navegação e embarcações nisso se resumiam as exigências da Constituição de 1891. Nada declarou aquela Constituição quanto à nacionalidade dos proprietários, armadores, comandantes e tripulantes, de quaisquer navios nacionais.

A despeito da modéstia, quase timidez, do preceito transcrito, da Constituição de 1891, que, ao pleitear, na navegação de cabotagem fôssem nacionais os navios nela empregados, nem sequer estabeleceu que a tais embarcações pertenceria, com exclusividade, aquêle tipo de navegação, não foi aquela determinação bem recebida. Os comentadores da nossa primeira Constituição Republicana declaravam não encontrar, naquele preceito, importância suficiente para erguê-lo à categoria de norma constitucional. Assim é que dizia JOÃO BARBALHO:

"A Constituição quis pôr fora de concorrência o pavilhão nacional, *quanto à navegação costeira*. Esta disposição restritiva do comércio naval revela o propósito de, privilegiando-a, desenvolver a indústria marítima nacional.

Embora o regime de navegação reservada não goze de altos créditos, nem de unânime aceitação entre os economistas e *não possa aspirar os foros de uma medida constitucional* pareceu êle aos constituintes adotável e vantajoso entre nós."

Para complementar o preceito constitucional vago e sem brilho, vieram as Leis números 123, de 11 de outubro de 1892 e 227-A de 5 de dezembro de 1894, regulamentadas pelo Decreto n.º 2.304, de 2 de julho de 1894.

A Constituição, ao reivindicar para os navios nacionais a navegação de cabotagem não definira um processo para a caracterização, como nacional, de qualquer embarcação. A legislação ordinária também se absteve dessa elaboração de princípios pelo que se teve de recorrer à doutrina e à Jurisprudência dos povos cultos, para a fixação de um critério no delineamento do que seria um navio nacional.

Essa construção doutrinária e jurisprudencial, nutrida preponderantemente pelas fontes francesas, acabou entendendo pela fixação de um navio nacional como: a) aquêle que pertence a brasileiro nato; b) o que pertencesse a brasileiro nato, ainda que casado com estrangeira; c) os que pertencessem

a sociedades constituídas e sediadas no Brasil.

Efetivamente, êsse sistema em muito se aproximava do francês, como vemos, na lição de LYON, CAEN & RENAULT:

"Muitas vêzes navios de comércio pertencem a sociedades. A que devemos nos apegar para dizer que êles são franceses, se pertencem no mínimo 50% a franceses? No silêncio dos textos especiais temos necessidade de afirmar que a condição estabelecida pela Lei de 1845 foi preenchida pelo fato só de o navio pertencer a uma sociedade que pode ser qualificada de francesa, de acôrdo com as regras gerais. Assim, uma sociedade constituiu-se em França para entregar ao comércio do mar. Ela submeteu-se à lei francesa, ela tem seu domicílio em França e pode, então, ser proprietária de navios franceses. Pouco importa, que os seus sócios, em número mais ou menos considerável, sejam estrangeiros; pouco importa que o gerente, os administradores, sejam estrangeiros. A nacionalidade dessas várias pessoas não influi sôbre a nacionalidade da própria sociedade, seja, existência e personalidade são distintas das pessoas que a compõem e a dirigem. Eis o que cremos nós, deve ser admitido pela aplicação dos princípios gerais."

(Autores citados, *Traité de Droit Comercial*. Volume V, p. 41. Tradução do subscritor do parecer).

Trata-se, bem se vê, no direito francês, da aplicação do princípio do Direito Romano de que *"Societas distat a singulis."*

Se consultamos DANJON (Direito Marítimo n.º 36 bis) encontraremos o seguinte:

"Se o navio pertence a uma sociedade, é indispensável para que êle seja considerado francês, que esta sociedade seja, ela própria, francesa, isto é, de acôrdo com a opinião geralmente admitida em Direito comum (porque a nacionalidade das sociedades é uma questão difícil e discutida) que ela tenha sido constituída conforme as leis francesas e que ela tenha sua sede na França."

(Obra e Autor citados).

Assim, é francesa uma sociedade constituída na França, com sua sede na França, pouco importando a nacionalidade de seus acionistas ou sócios. Não sendo possível confundir-se a nacionalidade da sociedade com aquela de seus sócios ou acionistas teremos que será a sociedade sempre francesa, desde que organizada em França e com sede nesse País, mesmo que seus acionistas ou sócios possuam outras nacionalidades.

Sôbre a nacionalidade das sociedades há três sistemas distintos.

A opinião mais simplista é aquela que confere à sociedade a nacionalidade de seus acionistas ou sócios, detentores da maioria de seu capital. Êsse critério é quase inviável, sobretudo nas sociedades de capital, onde os títulos dêles representativos têm ampla circulação, chegando até mesmo a possuir qualificação de titularidade ao portador. É um critério em franco desuso, segundo DANJON.

O segundo método, mais técnico do que o primeiro, defere à sociedade a nacionalidade correspondente ao local onde se exerça sua principal atividade. Trata-se, em algumas circunstâncias, de um processo aceitável, embora, em outras situações, onde exista mobilidade de atuação e certo nivelamento de atividades, torne-se o sistema sem grande valia.

Finalmente, o terceiro critério, indubitàvelmente o mais seguro, tanto que mereceu as simpatias dos tribunais franceses, é aquêle que confere à emprêsa a nacionalidade correspondente ao local de sua *sede social*. Trata-se, porém, bem entendido, *da sede efetiva*, real, verdadeira, de atividades e não de sede fictícia, aparente, fruto de mera dissimulação. (Côrte de Cassação, 29 de julho 1870; S. 70, I, 416. Côrte de Cassação, 22 de dezembro de 1896; S. 97, I, 84; Cassação, 29 de março 1898; D. 99, 1.595; Cassação 17 julho 1890. (BOSTEIL, n.º 396, HALLER, *Tratado de Direito Comercial*, n.ºs 763/765; BOHENDY, nota n.º 1890; PIC, *Tratado de Direito Comercial*, n.º 1.904).

No que respeita à propriedade de embarcações francesas, por parte de pessoas físicas, pois quanto às jurídicas, já vimos se exige tão-sòmente que tenham sede na França, vamos encontrar:

"A qualidade de francesa residente na França constituía o fator necessário à propriedade de navios. O Decreto de 21 de setembro de 1793 lembrou-se dessa severidade e decidiu que a propriedade de navio deveria pertencer inteiramente a francês. A Lei de 27 do ano II (art. 12) do mês de vindimário, acrescentou a isso a condição de domicílio. Não se queria que os estrangeiros colocassem seus capitais sob a proteção da França e fizessem navegar a sua frota sob o nosso pavilhão, escolhendo, por acaso, um

pôrto de escala na França. A mesma desconfiança cercava o francês que abandonasse o País, para fixar-se no estrangeiro, e que, mudando de domicílio, transportou seus interêsses longe de sua Pátria.

Mas, exigindo, uma propriedade exclusivamente francesa, afastando-se das emprêsas marítimas capitais estrangeiros que poderiam ser utilizados em nosso próprio proveito e tornavam-se impossíveis as combinações de interêsses, que teriam favorecido o nosso comércio. A Lei de 11 de junho de 1895 cedeu a essas considerações, decidindo que a metade sòmente da propriedade do navio deve pertencer aos franceses. Ensaiou-se, assim, conciliar duas idéias opostas. A condição de residência foi mantida: o francês deve residir em França ou em suas colônias ou possessões francesas."

GEORGE RIPPERT, *Direito de Navegação*. — Edição francesa, Vol. I, p. 304/5).

Vê-se bem a diferença estabelecida entre as pessoas físicas e jurídicas. Sendo a embarcação objeto de propriedade de pessoas físicas haverá que pertencer ela, no mínimo, metade a cidadãos franceses, residentes em França ou em qualquer de suas possessões. Já, quando pertencer a sociedade, pessoa jurídica, bastará que essa sociedade tenha sede em França, sem que se cogite de parcelas de seu capital e nacionalidade de seus acionistas ou sócios.

É ainda GEORGE RIPPERT quem diz:

"Na ausência de qualquer texto legislativo não há senão uma solução jurídica: exigir a nacionalidade francesa para a sociedade prioritária. A regra é fácil de ser seguida, porque tôda sociedade tem uma nacionalidade."

Na Itália, de conformidade com o art. 126 do Código de Navegação, não se quer saber quem são os acionistas das emprêsas proprietárias de embarcações. Sòmente se cuida de estabelecer preponderância dos interêsses nacionais na administração da companhia. Na Bélgica só se exige que a sociedade se organize de acôrdo com as leis belgas, sem se investigar a nacionalidade de seus participantes. Na Tunísia aplicam-se as leis francesas, o que vale por dizer que bastará ser a sociedade naquele País sediada para tornar-se proprietária de embarcação. Na Inglaterra, segundo STEVENS (*Elementos de Direito Comercial Inglês*, p. 475, Tradução de Escarti) a legislação exige, simplesmente, que a pessoa jurídica esteja submetida às leis inglêsas e na Inglaterra tenha sua principal atividade.

Na Argentina não se exige sequer, em relação às pessoas físicas, a cidadania argentina, para a posse da qualidade de proprietário de embarcação. Assim sendo, ADOLFO TALLEDA (*Direito de Navegação*, p. 103), "um navio que não tenha nenhum proprietário argentino pode levar o nosso pavilhão". Terá apenas o proprietário de residir na Argentina e a tripulação da embarcação de contar, no mínimo, um quarto de argentinos natos.

Retornando à Itália, podemos transcrever a lição de SCIALOJA:

"A condição de propriedade nacional de dois terços do navio, no mínimo, já não tem valor efetivo para a maior parte dos navios que pertencem a sociedades anônimas armadoras, porque uma sociedade é nacional ou não, com independência da nacionalidade de seus sócios, os que, em substância, vêm a ser donos do patrimônio social, a tantos por cento dos navios que o integram. O Código de Marinha Mercante reconhece essa situação ao dispor em seu artigo 40, inciso 5.º: as sociedades anônimas se consideram nacionais se sua sede principal está dentro do Estado eli efetuam-se as assembléias gerais".

(ANTONIO SCIALOJA. *Direito de Navegação*. — Tradução em espanhol de Délia Frieder e Santiago Melendo. p. 125).

Outros países como a Libéria e o Panamá aboliram quaisquer obstáculos ao investimento estrangeiro, exigindo simplesmente o registro e a localização, em seu território, de dependência da Emprêsa, para o uso de seu pavilhão nas embarcações, deixando de pleitear qualquer participação de seus nacionais nas tripulações, o que lhes valeu a formação de frotas navais que se incluem dentre as maiores do mundo.

Êsses foram, decerto, os subsídios que inspiraram a Doutrina e a Jurisprudência nacionais, sob o império da Constituição de 1891, para que se considerassem nacionais as embarcações pertencentes às emprêsas organizadas no País, sem se perquirir sôbre a nacionalidade de seus integrantes nem sôbre a participação de cada um dêles no capital social.

O entendimento achava-se plenamente compatível com o texto constitucional, que apenas reivindicava para as embarcações na-

cionais a navegação de cabotagem, sem maiores exigências.

Em 1934, com a segunda Constituição brasileira na República, iremos ter uma total modificação na política relativa à propriedade de embarcações, no Brasil. Esta Carta não reiterou a determinação existente em 1891, de ser a navegação de cabotagem empreendida apenas pelos navios nacionais. Na ausência de tal estipulação tivemos a conseqüência de que êsse tipo de navegação, o único do qual fôra afastada a participação estrangeira, ficava entregue, também, aos armadores alienígenas. Em contrapartida, foi inserida determinação, no texto constitucional, de exigir-se, em relação a pessoas físicas, para a propriedade de embarcações nacionais, a nacionalidade brasileira de origem e, da mesma forma, serem aquelas embarcações providas, sempre, de comandantes brasileiros e de tripulações compostas de, no mínimo, dois terços de nossos nacionais.

Dizia o art. 132, daquela constituição:

"*Art. 132*: Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, bem como os tripulantes na proporção de dois terços, pelo menos, devem ser brasileiros natos, reservando-se também a êstes a praticagem das barras, portos, rios e lagos."

Logo se percebe que a nova Constituição inovava no sistema de 1891, para exigir, enfàticamente, a cidadania brasileira de origem, de conseqüência que sòmente a sociedades brasileiras organizadas e com sede no Brasil, não importando porém a nacionalidade de seus integrantes, se haverá de conferir aquela propriedade.

A Carta de 1967 reproduziu, sem quaisquer alterações, as determinações existentes na Constituição de 1946, sôbre a navegação de cabotagem de transporte de mercadorias e sôbre as embarcações aplicadas a êsse tipo de navegação.

A legislação ordinária nem sempre andou conciliada com a realidade constitucional.

Na vigência da Constituição de 1891 foi tranqüilamente aceita a propriedade de embarcações nacionais por parte de sociedades brasileiras, ainda quando formadas por estrangeiros.

Arrazado o edifício constitucional de 1930 e restaurado em 1934 tivemos, no nôvo Estatuto, absoluta tolerância para a propriedade de embarcações por sociedades brasileiras, que são, em última análise, aquelas constituídas e com sede no Brasil, sem se indagar da nacionalidade de seus participantes. Em absoluta harmonia com a norma constitucional, foi baixado, em 3 de julho de 1935, o Decreto 220-A, o velho Regulamento das Capitanias dos Portos, que, em seu art. 231, estabelecia:

"*Art. 231*: Para que uma embarcação mercante, sujeita a inscrição, seja considerada nacional e possa gozar dos privilégios que se relacionam com essa qualidade, deverá reunir as condições seguintes:

a) ser propriedade de cidadão brasileiro, na forma da Constituição, ou de sociedade, ou emprêsa *com sede no Brasil*, gerida por brasileiros.

b) ser comandada por capitão ou mestre brasileiro, devidamente matriculado nas capitanias e tripulada de acôrdo com o que estabelecem as Leis em vigor.

Parágrafo único: Considera-se nacional:

a) a sociedade em nome coletivo, em comandita simples, ou de capital e indústria constituída no Brasil, não podendo, porém, fazer comércio de cabotagem sem que o gerente, sócio ou não, seja brasileiro.

b) a sociedade em nome coletivo, em comandita simples, constituída, exclusivamente, por brasileiros fora do Brasil, se tiver seu contrato arquivado no Brasil, a firma inscrita e a gerência confiada a brasileiros.

c) a sociedade anônima ou comandita por ações, constituída em País estrangeiro, se a autorização para funcionar no Brasil, transferir para o território nacional sua sede e tiver diretor ou sócio brasileiro."

O novo regulamento das Capitanias dos Portos, o Decreto n.º 5.798, de 11 de junho de 1940, baixado sob a Carta de 1937, a qual não recusava, já vimos às sociedades brasileiras, a propriedade de embarcações nacionais, estêve, ainda, em harmonia com a Lei Maior. Dizia o art. 183, daquele diploma:

"*Art. 183*: Para que a embarcação mercante seja considerada brasileira e possa gozar dos privilégios que se relacionam com essa qualidade, deve reunir as condições seguintes:

a) ser propriedade de brasileiro nato, *ou de sociedade ou emprêsa brasileira*, na forma da legislação vigente.

. . . . . .

Já o Decreto-lei n.º 2.784, de 20 de novembro de 1940, haveria de se divorciar da realidade constitucional da Carta àquela data vigente, ou seja a Constituição de 1937, es-

tabelecendo uma condição que não foi exigida pela Lei Magna e que a seu espírito repugnava, qual fôsse a de só às sociedades brasileiras cujo capital pertencesse, em fração superior a 50%, a nacionais, deferir-se a propriedade de qualquer embarcação nacional.

Dizia o art. 1.º, daquele Decreto-lei:

"*Art. 1.º*: São nacionais para o efeito de realizar a navegação de cabotagem, de acôrdo com os arts. 16 n.º XII e 149 da Constituição e observado o disposto quanto aos comandantes e à tripulação, os navios:

a) que sejam propriedade de brasileiros natos;

b) que pertençam a sociedades constituídas no Brasil, desde que mais da metade do capital pertença a brasileiros natos".

Sob o regime da Constituição de 1946 haveríamos de ter a Lei n.º 2.180, que, ao reestruturar o Tribunal Marítimo, manteria a exigência do Decreto-lei n.º 2.784, de, em relação a pessoas jurídicas proprietárias de embarcações nacionais, pertencer a maioria de seu capital a brasileiros natos, fixando, nessa ocasião, em sessenta por cento a participação brasileira, contra quarenta por cento da estrangeira.

Efetivamente, a alínea "b" do art. 83 da Lei n.º 2.180 estabelece que considerar-se-ia sociedade brasileira, apta a possuir embarcação nacional aquela que fôsse: "constituída de acôrdo com a Lei brasileira, com sede no Brasil, administrada, por brasileiros natos e com sessenta por cento (60%) de seu capital pertencente a brasileiros natos".

O preceito de lei transcrito, de discutível constitucionalidade sob a Carta de 1946 é de *evidente inconstitucionalidade sob o regime da Constituição de 1967*, como mais além se irá demonstrar. Mas, por ora, vejamos qual o alcance dêsse dispositivo de Lei, no que concerne às embarcações de pesca.

De início, o Regulamento das Capitanias dos Portos, Decreto n.º 5.798, de 11 de junho de 1940, ao efetuar, em seu artigo 193, a classificação das várias embarcações nacionais, manda que os barcos de pesca sejam enquadrados nas determinações das alíneas "c", "d", "e" e "f", do art. 190, conforme o local em que se propuseram a operar. As alíneas "c", "d", "e" e "f" do art. 190 cuidam respectivamente da navegação de pequena às pessoas físicas proprietárias de embarcações nacionais. Além dessa exigência prescrevia ainda a nova Carta Constitucional a necessidade de serem êsses navios sempre comandados por brasileiros natos e possuírem tripulação contando, no mínimo, dois terços de nossos nacionais.

Constando essas determinações de um artigo da Constituição, não paira a menor dúvida de que o alcance de sua autoridade envolvia tôdas as embarcações brasileiras.

No silêncio da Constituição, porém, quanto às pessoas jurídicas proprietárias de embarcações nacionais, nada desautorizava a possibilidade de sociedades organizadas no Brasil, tendo nêle sede e nêle exercendo suas atividades, serem proprietárias de barcos brasileiros, ainda quando tais emprêsas contassem com sócios ou acionistas estrangeiros.

A Constituição de 1937 não haveria de alterar o sistema estruturado em 1934 e cuidaria de reproduzir quase intacto o texto do art. 132 desta Carta, ou seja, mais precisamente, adotou, no art. 149, a mesma redação utilizada pelo constituinte de 1934, com exclusão, apenas, da expressão "pelo menos".

Em 1946 voltaríamos a ter sensíveis modificações na matéria relativa à navegação de cabotagem e propriedade de embarcações.

A Carta de 1946 representou um regresso ao diploma de 1891, ao restabelecer o princípio que firmamos, no alvorecer da República, de que a navegação de cabotagem seria exercida, com exclusividade, pelos navios nacionais. A inovação, neste particular, foi a declaração expressa, inexistente em 1891, de que naquele gênero de navegação a atuação dos vasos mercantes nacionais seria feita *com exclusividade*, salvo necessidade pública por outro lado, no que dizia respeito à propriedade, comando e tripulação dos navios nacionais, não voltou a Carta de 1946 ao regime extremado de 1934 a 1937, de proprietários, armadores, comandantes e dois têrços de tripulantes de nacionalidade brasileira originária, em *quaisquer embarcações*. Ao contrário, para ser coerente com a política que adotara, de entregar com exclusividade a navios nacionais sòmente a navegação de cabotagem, fêz a Carta de 1946 constar, *em parágrafo ao artigo que dera aos navios brasileiros exclusividade naquele campo*, preceito que, relação a êsses navios, fixava aquelas restrições.

Disto resulta que, em relação às embarcações aplicadas em outro tipo de navegação, que não a de cabotagem de mercadorias, não recusa a Constituição a oportunidade de sua propriedade pertencer a estrangeiro.

Silenciou, ainda desta vez, a Constituição, sôbre a propriedade de embarcações brasileiras por parte de pessoas jurídicas. Entretanto, no mínimo com respeito a embarcações de cabotagem, transportando mercadorias, em relação às quais a Carta Magna exige, de pessoas físicas proprietária, a qualidade de brasileira nata, teremos, por via cabotagem, de alto-mar, interior e de portos. Assim, conforme o local em que as embarcações pesqueiras se proponham a operar, serão elas consideradas equiparadas a embarcações de pequena cabotagem, de alto mar, de navegação interior ou de navegação de portos. Teríamos, então, que, exceção feita das embarcações que fôssem enquadradas nas disposições da alínea "c", não estariam, quaisquer embarcações pesqueiras, sujeitas às disposições pertinentes à navegação de cabotagem. De qualquer forma, temos que as embarcações de pesca *não empreendem, em verdade, navegação* e, justamente através de um processo analógico, extensivo, até certo ponto arbitrário, é que se irá classificar as embarcações pesqueiras, segundo as peculiaridades de suas operações em um ou outro tipo daquelas de navegação, previsto em Lei.

Essa era a situação da pesca, até o advento do Decreto-lei n.º 221, de 28 de fevereiro de 1967.

O Decreto-lei n.º 221 de 28 de fevereiro de 1967, de início, fixou a verdadeira natureza da atividade de pesca. Esclarece êsse Decreto-lei que a pesca, ou seja a captura, transformação, beneficiamento, conservação etc.. de sêres animais ou vegetais que tenham na água seu normal ou mais freqüente meio de vida, é uma atividade *Industrial*. E, mais do que isso, além de atividade industrial, é a pesca considerada, pelo mesmo Decreto-lei em seu art. 18, uma *Indústria de Base*.

Diz o preceito:

"*Art. 18*: Para os efeitos dêste Decreto-lei define-se como "indústria da pesca", sendo, conseqüentemente, declarada "Indústria de Base", o exercício de atividades de captura, conservação, beneficiamento, transformação ou industrialização dos sêres animais ou vegetais que tenham na água seu meio natural ou mais freqüente de vida".

Temos, então, que a pesca é hoje reconhecida claramente, pela Lei, como uma *atividade industrial* de base, vinculado o complexo de atividades que a configuram não à atividade transportadora mas, muito ao contrário, *à produção* de bens de consumo de natureza alimentar. E, tanto isso é evidente que, inclusive, para objetivos de percepção de financiamento essa atividade pesqueira é, ainda pelo Decreto-lei n.º 221, no parágrafo único do pré-citado art. 18, considerada como atividade agropecuária:

"*Art. 18*: . . . . . .

Parágrafo Único: As operações de captura e transformação de pescado são consideradas atividades agropecuárias, para efeito dos dispositivos da Lei n.º 4.829, de 5 de novembro de 1965, que institucionalizou o crédito rural e o Decreto-lei n.º 167, de 14 de fevereiro de 1967, que dispõe sôbre títulos de crédito rural."

E, finalmente, para descaracterizar, definitivamente, a atividade pesqueira como atividade *ligada à navegação*, de forma a situá-la de uma vez por tôdas, como atividade *puramente industrial*, na qual a utilização de embarcações é apenas um veículo de captura de sêres animais ou vegetais existentes na água, nada tem a ver com as peculiaridades que presidem o transporte de cargas, declara o art. 17, do mesmo Decreto-lei n.º 221:

"*Art. 17*: Não se aplicam às embarcações de pesca as normas reguladoras de tráfego de cabotagem".

Ora, a Constituição de 24 de janeiro de 1967, à semelhança da Carta de 1946, exige a propriedade exclusivamente por parte de brasileiros natos, tão sòmente em relação a navios de cabotagem. Isso é indiscutível, já vimos, como conseqüência da inserção da regra restritiva em parágrafo a artigo que reivindica para navios nacionais a navegação de cabotagem, salvo necessidade pública (artigo 165 e parágrafo único). Assim, reconhecendo a Lei o fato, já por si evidente, que, de forma alguma, poder-se-á aplicar às embarcações pesqueiras as regras de tráfego pertinentes à navegação de cabotagem, teremos a conseqüência de que em absoluto caberá a aplicação da medida restritiva de que trata o parágrago único do art. 165, da Constituição, às embarcações dedicadas à pesca. Essas embarcações, pois, poderão pertencer a pessoas físicas estrangeiras, desde que residentes no País, pois aos estrangeiros no País residentes são assegurados, dentre outros, em tôda sua plenitude, os direitos relativos à propriedade que não sejam objeto de restrição constitucional.

O Decreto-lei n.º 221, é preciso que se atente bem para isso, foi baixado pelo Govêrno Federal, em uma tentativa extremamente séria de dotar o Brasil de uma indústria de

pesca de importância apreciável. Temos, em nosso País, um dos mais extensos litorais oceânicos de todo o mundo e dois terços de nossa extensão territorial são cobertos pela maior rêde hidrográfica do globo. Nossos mares e rios são excepcionalmente ricos em pescado, incluindo a presença de crustáceos extremamente valiosos como a lagosta e o camarão. Além da faixa de mares territoriais, ainda sôbre nossa plataforma continental, particularmente nas águas do extremo norte, vários milhares de embarcações de bandeiras de cinco continentes empreendem, em escala gigantesca, a captura dêsses sêres animais e até mesmo vegetais, cujo volume financeiro ascende a centenas de milhões de dólares, anualmente. Só a evasão do camarão capturado, ao longo da foz do Rio Amazonas e da Costa do Território Federal do Amapá, é estimada, em cada ano, na cifra de cento e oitenta milhões de dólares, segundo cálculos da própria marinha de guerra nacional.

Foi justamente para ensejar a criação, no Brasil, de uma indústria de pesca capaz de absorver êsse fantástico volume de pescado, que o Decreto-lei n.º 221 foi baixado.

De início, o Decreto-lei n.º 221 acenou, àqueles que se dispusessem a investir na indústria de pesca, com uma série de favores, particularmente de natureza fiscal. Assim é que às emprêsas pesqueiras se deferiu:

1) isenção, até o ano de 1972, de impostos de importação, do impôsto sôbre produtos industrializados, taxas aduaneiras e quaisquer outras federais para a importação de embarcações de pesca, equipamentos, máquinas, aparelhos e instrumentos e respectivos sobressalentes, ferramentas, dispositivos e apetrechos para a pesca, quando importados por pessoas jurídicas, de acôrdo com projetos que forem aprovados pela SUDEPE.

2) isenção, pelo mesmo espaço de tempo, dos mesmos impostos devidos por máquinas, equipamentos, aparelhos e respectivos sobressalentes, ferramentas e acessórios quando seja feita por pessoas jurídicas que fabriquem bens de produção, petrechos de pesca destinados à captura, industrialização, transporte e comercialização do pescado, de acôrdo com projetos industriais aprovados pelos órgãos competentes da Comissão de Desenvolvimento Industrial do Ministério de Indústria e Comércio.

3) isenção de impôsto de renda e quaisquer adicionais, com relação aos resultados obtidos de empreendimentos econômicos, cujos planos tenham sido aprovados pela SUDEPE.

4) dispensa do pagamento de 10% do capital ou depósito da mesma percentagem, inicialmente exigido em Lei, na estruturação de sociedades econômicas, na formação do capital das sociedades favorecidas pelos benefícios descritos acima e beneficiárias dos recursos de que trata o *caput* do art. 81, do Decreto-lei n.º 221, de 28-12-67.

5) permissão para que tôdas as pessoas jurídicas existentes no País deduzam até 25% do valor do impôsto de renda devido, até o exercício de 1972, desde que tais quantias sejam investidas em emprêsas de atividade pesqueira. Na hipótese de localizar-se a emprêsa na área da SUDENE ou SUDAM, a dedução pode subir até 50% do total do impôsto a pagar.

Êsses são apenas alguns dos favores enumerados pelo Decreto-lei n.º 221, mas que deixam, desde logo, bem evidente que o Govêrno Federal deseja a todo custo ver instalada, até 1972, neste País, uma efetiva indústria de pesca. Bem agiu o Govêrno, pois não é possível que continuemos neste País, em cujas costas e rios existem uma das maiores reservas piscosas da terra, a possuir um povo sub-alimentado enquanto embarcações estrangeiras abarrotam seus porões com nosso pescado, sem proporcionar qualquer vantagem ao País e, o que é pior, assim procedem porque até o advento do Decreto-lei n.º 221 não existiam condições mínimas para sua instalação no Brasil.

O art. 83, alínea "b", da Lei n.º 2.180, de 1954, incompatível já com as disposições da própria Constituição de 1946, não pode, também, de forma alguma, prevalecer sob a Constituição de 1967. Vemos que o Govêrno Federal empreende luta tenaz para ver instalada no País uma indústria de pesca, acenando para os investidores com vantagens antes nunca sonhadas, no campo da indústria pesqueira. Ora, ninguém ignora que, no que respeita à pesca, nem dispõe o Brasil de capitais suficientes, nem, muito menos, de *know-how* indispensável para o êxito daquela atividade. A pesca, em nossos dias, é atividade eminentemente científica, empregando sonares, radares, equipamento eletrônico altamente especializado. É a base da pesca que países como o Japão, Portugal e Noruega conseguem equilibrar a balança alimentar de seus povos. Estamos, no Brasil, ainda à base da pesca rudimentar, com petre-

chos não raros já em completo desuso nas nações adiantadas nessa faixa de atividades. Por outro lado, o elevado custo do equipamento de pesca, ordinàriamente fabricado fora do País, aconselha o investimento alienígena, para não sofrer o País descapitalização de recursos cambiais. Assim, repugna até mesmo ao bom senso, que preside à elaboração das Leis, a aceitação, em 1967, das determinações do art. 83, alínea "b", da Lei n.º 2.180, que fecha as portas dêste País ao capital estrangeiro, na atividade de pesca que o Govêrno Federal tenta, desesperadamente, estimular.

Entretanto, considerando simplesmente as normas legais no plano da legislação ordinária, temos que a restrição constante do artigo 83, alínea "b", da Lei n.º 2.180, de 1954, acha-se derrogada pelas determinações do art. 8.º, do Decreto-lei n.º 221.

Diz o art. 8.º, do Decreto-lei n.º 221:

"Art. 8.º: O registro de propriedade de embarcações de pesca será deferido pelo Tribunal Marítimo, exclusivamente, a brasileiros natos e naturalizados ou a sociedades *organizadas no País*.

Pondo-se de lado a exigência de nacionalidade brasileira, originária, que nos parece, já dissemos, dispensável quanto à propriedade de embarcações de pesca, pois não pode prevalecer, em relação a elas, a restrição criada pela Constituição para os navios de cabotagem, temos que, é indiscutível, reconhece a Lei Ordinária pois o Decreto-lei é norma legal do nível das Leis, poderem ser proprietários de embarcações de pesca quaisquer sociedades constituídas no Brasil. Pouco importa a nacionalidade dos sócios, acionistas, quotistas, dessas sociedades, bastará que sejam elas brasileiras, organizadas no País, para que se lhes possa deferir, sem investigar detalhes de qualquer natureza quanto à pessoa de seus componentes, a propriedade de embarcações de pesca. É a regra adotada há mais de dois séculos no Direito Francês, que inspirou a Doutrina e orientou a Jurisprudência em nossa primeira República, consagrada, agora, em nosso Direito, expressamente, pelo texto legal.

O fato de a lei declarar que quaisquer sociedades constituídas no Brasil poderão ser proprietárias de embarcações de pesca é, nada mais, nada menos, do que a declaração ostensiva daquilo que, uma interpretação lógica da Constituição de 1967, permitirá concluir.

Efetivamente, se a Constituição federal desejasse que, em relação a embarcações de pesca, se considerassem as restrições que ela própria impôs às embarcações de cabotagem, isso haveria sido expressamente enunciado. Além disso, se a Constituição federal desejasse, mesmo em relação às embarcações aplicadas na navegação de cabotagem, que as pessoas jurídicas, eventualmente proprietárias dessa qualidade de barcos, fôssem constituídas exclusivamente de brasileiros natos, ou naturalizados, ou de maioria de brasileiros, haveria deixado expressa em seu texto essa exigência. Esta afirmativa desafia contestação pois quando a Constituição quis normas rígidas na formação de sociedades no País, para exploração de certo tipo de atividades, das quais queria afastar completamente o elemento estrangeiro, ela o declarou expressamente, em seu texto. O art. 166, da Carta federal em vigor é preciso, ao afirmar:

"Art. 166: São vedadas a propriedade e a administração de emprêsas jornalísticas, de qualquer espécie, inclusive de televisão e radiodifusão:

I — a estrangeiros;

II — a sociedades por ações ao portador;

III — a sociedades que tenham como acionistas ou sócios estrangeiros ou pessoas jurídicas, exceto os partidos políticos;

§ 1.º Sòmente a brasileiros natos caberá a responsabilidade, a orientação intelectual e a administrativa das emprêsas referidas neste artigo.

§ 2.º Sem prejuízo da liberdade de pensamento e de informação, a Lei poderá estabelecer outras condições para a organização e funcionamento das emprêsas jornalísticas ou de televisão, ou de rádiodifusão, no interêsse do regime democrático e do combate à subversão e a corrupção".

Está aí, no texto constitucional, a declaração absoluta da impossibilidade de estrangeiros poderem ser associados a organizações jornalísticas e de radiodifusão ou televisão, no País, *proibida até a formação de sociedades de ações ao portador*.

Bem se vê que a Carta Magna não tolera, em matéria de restrições aos Direitos fundamentais que assegura, disposições outras que não sejam aquelas constantes de seu texto, tanto que, para que exista possibilidade de outras restrições serem criadas, através de Leis Ordinárias, na administração e funcio-

namento de emprêsas de televisão, jornalismo e radiodifusão, houve necessidade de essa possibilidade ser *declarada no próprio corpo da Carta Constitucional*, como se vê do § 2.º ao art. 166, acima transcrito.

Ora, se a Constituição desejasse que, em relação às pessoas jurídicas, proprietárias de embarcações de cabotagem, organizadas no Brasil, houvesse preponderância percentual dos capitais brasileiros haveria essa restrição sido inscrita, expressamente, no próprio texto constitucional. E, como tal restrição não constou dos dispositivos da Lei Maior isso significa que *a Constituição não desejou, nem tolera essa restrição através de Lei Ordinária.*

Temos, então, que mesmo em relação à navegação de cabotagem é incompatível com o texto constitucional em vigor a exigência, através de Leis ordinárias, de preponderância, nas sociedades proprietárias de embarcações aplicadas àquele tipo de navegação, de capitais brasileiros.

Mesmo que não fôssem as embarcações de pesca, de fato e de Direito, excluídas dos preceitos relativos à navegação de cabotagem, teríamos, ainda assim, que de forma alguma poderia a Lei ordinária, na vigência da atual Carta Maior, demandar, em relação a pessoas jurídicas proprietárias dêsses barcos, maioria de capital nacional.

Aliás, a Carta federal em vigor declara expressamente, ao tratar do problema de mineração, que a autorização ou concessão para a exploração de minas ou energia hidráulica, será deferida, a brasileiros *ou sociedades organizadas no País.*

Em relação às embarcações de cabotagem, ou quaisquer outras, não se recusa, em nosso Direito, a possibilidade de pertencerem elas a sociedades, pessoas jurídicas. Tanto isso é verdade que é o próprio Govêrno federal quem se apressa em criar sociedades anônimas para a navegação, como a novel Emprêsa de Navegação da Amazônia S. A., conhecida pela sigla de ENASA. E, não havendo a Constituição exigido, como fêz em relação às emprêsas detentoras de jornais, estações de rádio ou televisão, participação unânime ou majoritária de brasileiros, em tais sociedades, temos que, indiscutìvelmente, não desejou a Carta Maior essa restrição, *que não poderá ser objeto de legislação ordinária.*

Concluímos, então, que, mesmo que não houvessem as determinações do art. 83, alínea "b", da Lei n.º 2.180, de 1954, sido derrogadas pelo preceituado no art. 17 do Decreto-lei n.º 221, de 1967, estaria aquêle dispositivo colidindo com a atual Constituição, como já colidiu com a Carta de 1946.

Há, finalmente, uma circunstância de capital importância para amparar a conclusão de que são intangíveis os preceitos do Decreto-lei n.º 221, pelo que não se haverá sequer de discutir a legitimidade ou constitucionalidade de suas determinações, ao estabelecer que o registro de propriedade de barcos de pesca seria deferido, pelo Tribunal Marítimo, a sociedade, bastando, para isso, que fôssem elas *organizadas no Brasil*, sem maiores indagações quanto à distribuição de seu capital entre nacionais e estrangeiros .

Vejamos:

O Ato Institucional n.º 4 (quatro) baixado pelo Presidente Castelo Branco, como depositário do poder detido, originalmente, pelo Comando Revolucionário, poder êsse, em conseqüência, *sem outras limitações que não fôssem aquelas dêle próprio emanadas*, esclareceu, no § 2.º de seu artigo 8.º:

"Finda a convocação extraordinária e até a reunião ordinária do Congresso Nacional, o Presidente da República poderá expedir Decretos com fôrça de Lei sôbre matéria administrativa e financeira".

E, foi justamente com base nessa permissão que o Presidente Humberto Castello Branco baixou várias centenas de Decretos-leis, alterando completamente tôda a fisionomia jurídica do País.

A Constituição de 1967 substituiu a Carta de 1946 porque assim o desejou o Presidente Castelo Branco, depositário dos podêres ilimitados da Revolução de 1964. Foi originário do executivo o anteprojeto dessa Carta e a proposição constante do art. 165 existe hoje na Lei Maior *exatamente como foi inscrito no anteprojeto.*

Vemos, então, que as determinações do art. 165 e seu parágrafo único, da Constituição vigente, representam o pensamento *do Presidente da República*, ao remeter ao Congresso o anteprojeto da Lei Máxima, pois o Legislativo Nacional nessa matéria nada inovou.

Ora, o Decreto-lei n.º 221, que também emanou do Presidente da República, é *posterior à Constituição de 1967.* Enquanto a Constituição data de 24 de janeiro, o Decreto-lei n.º 221 é de 28 de fevereiro do mesmo ano de 1967. E, finalmente, temos que a Car-

ta de 1967 *endossou em tôda sua plenitude tôda a Legislação Revolucionário procedente do Presidente da República não como Chefe do Executivo, mas como depositário do Poder Revolucionário*. Tanto isso é fato que consta, do art. 173 da Lei Magna em vigor:

"*Art. 173*: Ficam *aprovados e excluídos de apreciação judicial* os atos praticados pelo Comando Supremo da Revolução de 31 de março de 1964, *assim como*: I — pelo Govêrno Federal, com base nos Atos Institucionais n.º I, de 7 de abril de 1964; n.º 2, de 27 de outubro de 1965; n.º 3, de 5 de fevereiro de 1966 e *n.º 4 de 6 de dezembro de 1966* e nos atos atos complementares dos mesmos atos institucionais. II — as resoluções das Assembléias Legislativas e Câmaras de Vereadores, deputados, prefeitos e vereadores, fundadas nos referidos atos institucionais; III — os atos de natureza Legislativa expedidos com base nos Atos Institucionais e Complementares *referidos no Item I*.

. . . . . ."

O Decreto-lei n.º 221 é um dêsses atos legislativos com base nas determinações do Ato Institucional n.º 4. É, portanto, um diploma normativo, cuja validade, eficácia, *constitucionalidade escapam ao exame de qualquer autoridade judiciária*. Êsse Decreto-lei, como todos os outros emanados do Presidente Castelo Branco, são de constitucionalidade reconhecida *juris et de jure*, pelo diploma maior, emanam da mesma vontade que abateu a Carta de 1946 e esboçou o anteprojeto da Carta de 1967, inclusive seu art. 165 e parágrafo único.

Não se pode, em conseqüência, cogitar mais sequer das determinações do art. 83, alínea "b", da Lei n.º 2.180, de 1954, porque hoje, nos têrmos do art. 8.º do Decreto-lei n.º 221, se haverá de deferir sempre o registro de propriedade de embarcações de pesca a sociedades constituídas no Brasil, não importando a composição de seu capital, a nacionalidade de seus sócios, quotistas ou acionistas, mas, tão sòmente, a sua estruturação *neste País*, sob as Leis Brasileiras.

Dispondo de forma inteiramente nova sôbre a matéria de que tratava o art. 83, alínea "b" da Lei n.º 2.180, de 1954, o art. 8.º do Decreto-lei n.º 221 derrogou aquêle dispositivo, mesmo que se faça abstração de sua colisão com as normas constitucionais vigentes.

Diz o art. 2.º, § 1.º, da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro que:

"*Art. 2.º*: Não se destinando a vigência temporária, a Lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue.

§ 1.º — A Lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a anterior".

EDUARDO ESPÍNDOLA, Pai e Filho, discorrendo sôbre êsse preceito, comentam, com muita propriedade:

"Os comentadores acentuam que, inquestionàvelmente, se trata de uma incompatibilidade formal absoluta, de uma impossibilidade de aplicar, contemporâneamente, a uma determinada relação jurídica, a Lei antiga e a nova.

Pondera FIORE que, quando a Lei nova é, diretamente, contrária ao próprio espírito da antiga, deve entender-se que a abrogação se estende a tôdas as disposições dessa, sem distinção. No caso contrário, cumpre examinar, cuidadosamente, quais as disposições da Lei antiga, que se mostram absolutamente incompatíveis com a nova; o que apenas se deve admitir quando a fôrça obrigatória só é possível, reduzindo a nada as disposições relativas da Lei antiga: *posteriores leges ad priores pertinent nisi contrariae sint*. Quando seja duvidosa a incompatibilidade, será o caso de interpretar as duas leis, de modo que se faça desaparecer a antinomia não sendo possível uma abrogação por presunção".

(Autores citados. *Comentários à Lei de Introdução ao Código Civil*, vol. I, p. 78).

Dissertando sôbre a mesma matéria assim se pronuncia MIGUEL MARIA DE SERPA LOPES:

"O primeiro elemento é a incompatibilidade ou contrariedade entre os dispositivos da Lei nova e os da anterior, devendo prevalecer, em tal conflito, a Lei posterior: *lex posterior derrogat priori*. Presume-se ter o legislador pretendido coisas razoáveis e, assim, possível não é a simultânea aplicação de leis contraditórias".

(Autor citado. *Comentários à Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro*, Vol. I, p. 55).

Ainda, sôbre o mesmo assunto, ensina WILSON CAMPOS BATALHA:

"O princípio da revogação tácita da Lei anterior pela posterior, por contrariedade de preceitos, provém do Direito Romano — *non est novum ut priores leges ad posteriores trahantus — Sed et posteriores leges and priores pertinent: nisi contrarise sint: idque*

multis argumentis probatur (*Digesto*. Livro I, tit. III, *de legibus senatusque consultir, et longa consuetudine*, frags. 26 e 28".

(Autor citado. *Comentários à Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro*, Vol. I, p. n.º 117).

Há, indiscutìvelmente, uma oposição insanável entre as determinações do art. 8.º do Decreto-lei n.º 221, de 1967 e as exigências do art. 83, alínea "b", da Lei número 2.180, de 1954. Enquanto o Decreto-lei n.º 221 assegura *a qualquer sociedade organizada no Brasil*, sem perquirir sôbre a distribuição de seu capital nem sôbre a nacionalidade de seus sócios, quotistas ou acionistas, capacidade para ser titular de direitos de propriedade de embarcações pesqueiras, o art. 83, alínea "b" da Lei n.º 2.180, de 1954, demanda, para o registro de quaisquer embarcações, as de pesca inclusive, em nome de sociedades organizadas no Brasil, seja no mínimo função de sessenta por cento do capital dessas sociedades detido por brasileiros natos.

Dessa colisão, desta irremediável oposição, teremos, aplicando a regra do § 1.º do artigo 2.º da Lei de Introdução ao Código Brasileiro a conseqüência de derrogação do preceito da Lei n.º 3.180, com a prevalência das determinações do art. 8.º, do Decreto-lei n.º 221, de 1967.

Assim, ante tudo o que foi exposto, em resumo, temos:

a) sòmente a navegação de cabotagem ficou reservada aos navios brasileiros;

b) a pesca não é navegação de cabotagem, mas é considerada indústria de base;

c) sociedades constituídas no Brasil, com sede no Brasil, podem possuir embarcações de pesca;

d) o Decreto-lei n.º 221, de 28 de fevereiro de 1967, é um ato que emanou de Delegado da própria Revolução de 31 de março de 1964, com base no Ato Institucional número 4 e, em conseqüência, está aprovado pela Carta atual, sem que possa nenhum Tribunal negar validade a êle;

e) o Decreto-lei n.º 221, de 28 de fevereiro de 1967, estabelecendo que as embarcações de pesca devem pertencer a brasileiros natos, a naturalizados ou a sociedades organizadas no País, não estabeleceu nenhuma condição para essas sociedades, não sendo de aplicar a Lei que criou o Tribunal Marítimo;

f) tanto assim que, quando se refere a jornais, televisão, radiodifusão, a própria Constituição tem o cuidado de declarar que sòmente a brasileiros natos deve-se atribuir a propriedade dessas emprêsas, vedando, em caso de sociedade, que possam estrangeiros pertencer a elas, inclusive através de ações ao portador, mesmo que sejam pessoas jurídicas os associados.

Assim, sou de parecer que embarcações de pesca podem ser registradas na forma prevista pelo art. 8 do Decreto-lei n.º 221, de 28 de fevereiro de 1967, no Tribunal Marítimo, embora sejam estrangeiros os acionistas da emprêsa proprietária, desde que a sede dessa sociedade seja no Brasil, aqui se desenvolva a sua administração, aqui se façam as suas Assembléias Gerais. S. M. J.

Otávio Meira, Professor Catedrático de Direito Administrativo da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Pará.