

Parece-me que sobre o requeri-
mento de Elbanse Elbaria Fuxar-
te nenhuma duvida se levanta
que justifique a consulta a esta Pro-
curadoria Geral nas termos do art.
3º do Decreto com força de lei de 5 de
dezembro de 1910, em, pelo menos, do
officio que acompanha o dito requeri-
mento, não consta que haja duvida
alguma a resolver.

Não obstante, sempre di-
rei que nos requerimentos d'este gene-
ro é de todo o ponto conveniente
exigir-se o reconhecimento da assi-
gnatura do requerente.

Quanto si qualisade em
que elle requer não pôde ser posto
em duvida em face dos documentos
juntos.

Pelo que respeita a divi-
da a' Caixa de aposentações e Socor-
ros deve ella ser deduzida do res-
pectivo credito, entregando-se o sal-
do.

(a) Augusto Soares

1911
Agosto
1

Nº 953 - L.º 43C. Parecer sobre con-
dições internas - Justiça - venções interna-
cionais, assignadas
em Bruxellas para
a unificação do direi-
to marítimo em ma-
teria de abalroação
salvação e assis-
tencia.

Ex. Mo. Sr. — Deseja V. Ex.^a o parecer
d'esta Procuradoria Geral sobre Con-
venções internacionais, assignadas
em Bruxellas em 23 de setembro de
1910, para a unificação do direito
marítimo em matéria d'abaloa-
ção, salvagem e assistência.

Sinoff

Não se encontram no pro-
cesso as actas das sessões da Confe-
rência, nem o relatório do official d'
armada Guerra de abalos que, co-
mo representante do Governo Portu-
gues, a ella assistio. Esses documen-
tos facilitariam muito o exame
das convenções, mas, dada a ur-
gencia com que me é pedido este
parecer, vejo-me forçado a prescin-
dir d'este valioso auxilio.

Abaloação

Entendo que os artigos
da convenção sobre abaloação
devem ser approvados pelo Gover-
no Portuguez taes como se acham
redigidos. Em geral, essas disposi-
ções estão em perfeito accôrdo
com a nossa lei commercial, e,
quando d'ella se affastam, não
ficam menos dependentes e sal-
vaguardados os nossos direitos
e interesses, como vai ver-se:

Pelo art. 1.^o, estabelece a
Convenção o principio funda-

mental que presidio a sua organisação: em caso de abalroação, as indemnisações por elle devidas subordinar-se-hão ás regras actualmente formuladas, sem se tomar em consideração as aquas em que a abalroação é produzida.

O art.º 2º corresponde á doutrina dos art.ºs 664 e parte do 668 do nosso Cod. Comm. — 664 e 668 Cod. Comm. correspondem aos: art.ºs 407 do Cod. C.º Francez; art.º 830 do Cod. C.º Hespanhol; art.º 660 do Cod. C.º Italiano; art.º 1129 do Cod. C.º Chileno; art.º 905 do Cod. C.º Elbericano; art.º 1261 do Cod. C.º Argentino. — Há apenas a notar a differença de redacção. O art.º 664 do nosso Cod. diz: "ocorrendo abalroação de maior por accidente puramente fortuito ou devido a força maior não haverá directo a indemnisação". O art.º 668 (1ª parte) diz: "Havendo duvida sobre qual dos navios deu causa á abalroação, supporta cada um d'elles os prejuizos que soffreu..."

Como claramente se vê, as duas expressões, "não haverá directo a indemnisação" e "supporta cada um d'elles os prejuizos que soffreu", são equivalentes nos seus effeitos. A convenção adoptou a segunda, englobando em uma

Lima

são disposições as duas hypothèses previstas no art.º acima citado:

"Quando a abalroação é fortuita, ou devido a caso de força maior, ou quando haja dúvidas sobre as suas causas, os prejuízos serão supportados por aquelles que os soffreram."

A Convenção tornou esta regra extensiva ao caso de em dos navios, ou de todos elles, se acharem no momento da abalroação. Esta parte podia considerar-se implici-^{procedente}ta na generalidade do art.º, mas nenhum inconveniente resulta da sua inversão expressa.

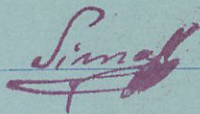
O art.º 3º da Convenção abrange a doutrina dos art.ºs 665 e 667 do nosso Cod. Comm. e faz-o d'uma forma muito mais perfeita. — 665 e 667 Cod. Comm. P. corres-pondem aos: 407 do Cod. Comm. Fran-ces; 826-827 e 829 do Cod. Comm. Hes-pañol; 661 e 663 do Cod. C.º Italiano; 1130 e 1131 do Cod. C.º Chileno; 901 e 902 do Cod. C.º Mexicano; 1262 e 1263 do Cod. C.º Argentino. — Bas-ta a comparação de essas tres dispo-sições para se verificar o que acabo de dizer. No art.º 665 do nosso Cod. para que a sua inte-pretação nos não conduzi-se ás vezes ao absurdo, tinhamos de considerar as palavras "navio

abaloador "como significativo-
"navio causador de abaloação",
embora pudesse ser o navio "abal-
roado" na significação natural d'es-
ta palavra. Por outro lado, a abal-
oação pode dar-se entre dois ou
mais navios, e a redacção do art.
665 parece limitar-se á premisa
de serem sòmente dois. Finalmen-
te, como muito-bem o faz notar
a delegação inglesa junto da confe-
rencia, a abaloação podia ser mo-
tivada por um terceiro navio art.
667 do nosso Cod. O art.^o 3.^o da Conven-
ção, prevê todas estas hypothèses:

"Si l'abordage est causé par la
faute de l'un des navires, la
réparation des dommages in-
combe à celui qui l'a commi-
sé."

O art.^o 4.^o comprehende ma-
teria emanada nos art.^{os} 668 e parte
do art.^o 668 do nosso Cod. Comm., mas
com maior desenvolvimento e me-
lhor orientação. — 666 e 668 Cod. C.^{al}
P. corresponde aos: 407 Cod. Comm. Fran-
ces; 827-828 e 829 do Cod. C.^{al} Espa-
nhol; 662 e 663 do Cod. C.^{al} Italiano;
1131 e 1133 do Cod. C.^{al} Chileno; 902,
903 e 904 do Cod. C.^{al} Mexicano; 1253
e 1254 do Cod. C.^{al} Argentino.

Foi este art. que na confe-
rencia de 1907 e nas sessões de 1910,
maior reparo mereceu, nos represen-



tantes dos varios paizes e sobre o qual, decerto, maiores discussões se produziram.

A delegação inglesa, o governo francez e os representantes dos Paizes Baixos, fizeram inserir neste art. algumas cautellas de todo o ponto acertadas e justas. Pelo que toca aos nossos interesses, entendos que elles se encontram bem salvaguardados nas disposições d'este artigo.

A primeira parte estabelece-se que em caso de culpa commum a responsabilidade de cada um dos navios seja proporcional a gravidade das faltas respectivamente commettidas, mas desde logo se preme a hypothese de não ser possível estabelecer a proporcionalidade das faltas, em o caso d'ellas serem equivalentes, sendo então a responsabilidade partilhada igualmente.

Na segunda alinea d'este art. a Convenção afasta-se da nossa lei Commercial, no ponto em que esta torna os navios solidarios pelas prejuizes causados aos cargos. A responsabilidade d'estes prejuizes, hem como os causados aos navios, e aos bagagens e mais haveres dos passageiros e da tripulação, são supporta-

das segundas a proporção estabele-
cida na primeira parte do art.^o,
mas sem solidariedade para com
terceiras.

Ja entretanto não succede
pelo que se refere as insolvencia-
ções devedoras as pessoas, por mortes
ou ferimentos, pois, n'este caso, a
alinea terceira d'este art.^o da con-
venção está harmonica com a mes-
sa lei, estabelecendo ambas a
solidariedade das responsabilida-
des para com terceiros, salvo, segun-
do a convenção, o recurso que posse
ter aquelle que foi desproporcionada-
mente sobrecarregado.

Por fim, a alinea quarta
d'este art.^o deixa as legislações na-
cionaes o cuidado de formularem
as regras dentro das quaes tem
de ser julgado o recurso atrain
estabelecido.

No art.^o 5^o da Convenção
estabelece se um principio apparen-
temente contrario ao art.^o 672 do
nosso Cod. Comm.^{al}, mas que, de
facto, com elle se harmonisa.

672. Cod. Comm.^{al} P. corresponde nos:
834 Cod. C.^{al} Hespanhol; 1192 e seguin-
tes Cod. Marinha e Comercio Italia-
no; 1132 Cod. C.^{al} Chileno; 909 Cod. C.^{al}
Mexicano; 1272 Cod. C.^{al} Argentino.

A convenção não isenta os navi-
es das responsabilidades em que

Simão

ARQUIVO
HISTÓRICO

incorrem quando a abalroação
seja causada por culpa do piloto,
ainda mesmo no caso do piloto
ser obrigatório. O novo Cod. dá ao
capitão do navio o direito de ser
indenizado do pelo piloto, das pre-
juízes que ao seu navio forem atai-
huclos.

Tem-se discutido mu-
to sobre se a responsabilidade
do piloto atenua ou não a respon-
sabilidade do capitão do navio
(Dejaudin. Tr. de Dr. com maritime
V, n.º 1113. — Leveilléin note sous un
arrat de Caen du 16 juillet 1879,
DP 81, 2, 169. — Dallos V.º Dr. maritime
n.º 595 e seguintes.)

Para os nossos interes-
ses, visto ser incomparavelmente
inferior a nossa marinha mercan-
te, a disposição da Convenção só
nos favorece. A do nosso Cod., ao
contrário pôde mais prejudicar-
nos porque temos muitos mais
pilotos do que navios.

O art.º 5.º da Conven-
ção estabelece que a acção para
reparação dos prejuízes soffridos
com a abalroação não está subor-
dinada nem a protesto nem a
outra qualquer formalidade especi-
al e que não ha presumpções legais
de culpa quanto a responsabilidade
de abalroação.

Esta disposição affasta-se da nossa lei comm.^a, como melhor se verá no art. seguinte.

O art. 7.^o preceitua que as acções para ~~reparações~~ das perdas e danos causados prescrevem no lapso de dois annos a partir da data do incidente. — 673 Cod. Comm.^a P.^a corres-
ponde aos: 435 Cod. Comm.^a Francez;
835 e 836 Cod. C.^a Hespanhol; 665 Cod.
C.^a Italiano; 1319 Cod. C.^a Chileno; 910 e
911 Cod. C.^a Mexicano; 1268 Cod. C.^a Ar-
gentino.

O nosso Cod. Comm.^a no seu art. 673, marca o prazo de tres dias para ser presente, á auctoridade do lugar em que succedeu a abalroação ou do primeiro em que aperta o navio abalroado, a reclamação por perdas e danos, sob pena de não ser admittida.

Como se vê esta disposição do nosso Cod. não se harmonisa com o art. 6.^o e 7.^o da Convenção. O prazo de tres dias consignado pela nossa lei constitue uma formalidade especial que o art. 6.^o não admite, e não se conjuga com o prazo de prescrição que o art. 7.^o estabelece.

Entendo que devemos harmonisar a nossa lei com os principios estabelecidos neste ponto, pela convenção, e que mais vale isto do que fazer qualquer observação nos

Sentido de dar preferencia ao que se dispõe no nosso Cod. que é, sem duvida, muito menos razoavel.

Sinal

A alinea segunda do art. 7º marca o prazo d'um anno para o recurso a que se refere a alinea 3ª do art. 4º, prazo que só se conta desde o dia do pagamento.

Na alinea 3ª determina-se que as causas de suspensão ou interrupção das prescripções aqui mencionadas sejam estabelecidas pela lei do tribunal onde a acção é proposta. Teremos, portanto, que fixar este ponto de direito na nossa legislação.

A alinea 4ª declara que os países signatarios da Convenção se reservam o direito de prorrogar os prazos acima fixados com o fundamento de não ter vindo ás aguas territoriaes do Estado, no qual o queixoso tem o seu domicilio ou seu principal estabelecimento, o navio contra o qual se reclama.

O Governo Francês e a Delegação Inglesa entendem, — e, a meu vêr, muito bem, — que em lugar do termo prorogar se devia antes empregar a expressão suspender, mas, no fundo, o resultado é o mesmo.

O art. 8º da Convenção,

como da sua leitura se conclue, estabelece uma justa disposicao, que, por todos os motivos, convem acceitar.

As restantes disposicoes, mais ou menos communes em todos os contractos d'este genero, nao merecem especial mencao, como ja nas respectivas conferencias, nao mereceram, segundo parece, reparo algum, visto corresponder aos desejos de todos os paises nelles representados.

Passaremos agora a analysar a Convencao sobre
Salvacao e Assistencia

O art.º 1.º desta Convencao, tal como o art.º 1.º da Convencao anteriormente commentada, estabelece o principio geral de se reunirem providencias sobre salvacao e assistencia sem que haja distinccoes entre estes dois servicos e sem se tomar em consideracao as aguas onde elles se produzirem.

O art.º 2.º preceitua:

- a) que todo o acto d'assistencia ou de salvacao com resultados proveitosos da lugar a uma remuneracao equitativa;
- b) que nenhuma remuneracao e' devida se o socorro prestado nao tem resultados proveitosos.

Singh

so;

c) que em caso algum a somma a pagar seja superior ao valor d'aquillo que se salveu.

A redacção d'este art. me-
receu especiaes cuidados da delegação
Inglesa e ao Governo Francês.

Este ultimo, entende que a palavra "remuneração" ~~tem~~ ^é lue o direito "d'indemnisação por des-
pesas" devido aquelles que acorre-
ram a prestar os seus serviços, en-
lora sem resultados uteis. Fortale-
ce este argumento com a disposição
do art. 3.^o, que nega toda a especie de
remuneração aquelles que prestam
serviço contra vontade expressa e
rascavel, de navio soccorrido, con-
cluido por acentuar que aquelles
que são solicitados não devem ser
collocados em egualdade de cir-
cunstancias, dos recusados. Por ou-
tro lado, nota o facto de não estar
prevista a hypothese d'uma cha-
mada de socorro pelo telegrapho
sem fios, que teria, como consequen-
cia natural, a assistencia de mui-
tos navios, desviados com prejuizos
propios das suas carreiras, e po-
denho apenas produzir resultados
uteis aquelle que primeiro chega-
r sem que os outros, por esse facto,
devessem deixar ao menos de ser
indemnizados. Com estes funda-
mentos, o Governo Francês propõe

uma redacção differente do art.º 3.º

Parece não ter sido acci-
te esta proposta visto a redacção
do art.º continuar a mesma, e com-
preheende-se que assim seja porque,
a meu vêr, a assistência em caso de
perigo deve ser considerada como um
auxílio recíproco entre navios, só se
comprehendendo a remuneração co-
mo um premio d'estímulo em caso
de resultados proveitosos. O argumen-
to tirado do art.º 3.º nada vale por-
que n'esse art.º estão comprehen-
didos os que prestam auxílios que
podem ser reputados proveitosos,
e a ideia da Convenção é negar
lhes indemnisações em qualquer
caso, visto terem sido expressa-
e razoavelmente recusados os seus
serviços.

A Delegação Inglesa que-
ria que ficasse estabelecida uma
indemnisação equitativa para aquel-
les cujos serviços fossem prestados
debaixo das ordens do capitão
ou armador do navio soccorrido, em
hora de taes serviços nada resul-
tasse de proveitoso. Parece-me pre-
ferivel a doutrina do art.º 2.º da Con-
venção tal como se encontra n'es-
se ponto.

Outra observação da De-
legação Inglesa se me afigura me-
lhor fundamentada: é a que se re-
fere ao caso do navio assistente

Lima

e Salvador ter sido a causa total ou parcial da necessidade da assistência ou da salvação. Propõe a ablução de legações que fique expresso só neste caso não haver direito a indemnização.

É de presumir que esta emenda não tenha sido consignada pelo facto de em tais casos se regular o assumpto pela regra da ablução.

Do meu entender os preceitos estabelecidos pelo art.º 2.º podem ser accetados pelo Governo Português sem alteração alguma. Concorro com ellas aos art.ºs 681, 682 e § 1.º do art.º 686 do novo Cod. Comm., embora redigidos de maneira mais ampla.

Do art.º 3.º já tive occasião de me referir no commentario ao art.º anterior. Abrange elle a determinação do n.º 2.º do art.º 683 do mesmo Cod. Comm., mas tem sobre este a virtude de evitar tantas clausulas.

O art.º 4.º não merece commentarias em face da sua justissima providencia: Os negociadores nada mais terão a exigir senão o preço dos seus rebuques, e não ser que prestem serviços excepcionaes que não tenham

de ser consideradas complemento natural do seu contracto de salvagem.

O art.º 5º estabelece que é devida remuneração ainda que a assistência e salvagem se tenha dado entre navios pertencentes ao mesmo proprietario. Como se vê, é perfeitamente aceitavel por justa, tal doutrina.

No art.º 6º estão as seguintes regras:

- a) A importância da remuneração é fixada por convenção entre as partes e, na falta d'ella, pelo juiz;
- b) O mesmo se dá sobre a proporção em que a dita remuneração deve ser repartida pelos salvadores;
- c) A repartição entre o proprietario, o capitão e as outras pessoas ao serviço de cada um dos navios salvadores, será regulada pela lei nacional do navio.

É parte da doutrina dos art.ºs 685 e 687 do nosso Cod. Comm. que o art.º 8º da convenção completa.

O art.º 7º corresponde ao

que dispõe o art.º 684 do Cod. Comm.^{al} Portuguez, apenas mais cautelosamente redigido para evitar toda a possibilidade de fraudes.

Singh

Em meu entender, a redacção d'este art.º, segundo a proposta do Governo Francês é mais perfeita do que a da convenção, e não vejo bem qual o motivo da preferencia para esta. Elle tal como está é perfeitamente acceptavel.

O art.º 8.º encontra-se redigido na sua primeira linha conforme a proposta da Delegação Inglesa, e comprehende, como já notei, os fallados art.ºs 6.º as provisões do art.º 685 do nosso Cod.

O Governo Francês propunha que no final d'este art.º se deísse desde logo direito ao juiz para condemnar os salvadores no caso de contra elles se provarem roubo e outros abusos. Parece que a Convenção entendeu preferivel deixar isso regulado pelas principiaes geræes de direito.

O art.º 9.º estabelecendo que nenhum direito a remuneração compete ás pessoas salvas, deixa expressamente consignado que tal principio não impede que ellas sejam recompensadas segundo as prescrições das leis nacionaes

a este respeito.

A 2.^a alinea d'este art.
está redigida conforme a propos-
ta da Delegação Inglesa. E de todo
o ponto justa, muito mais do
que o § 2.^o do art. 587 do nosso Cod.
Comm.^{al} que só manda remunerar
os salvadores de pessoas quando
elles se expõem ao perigo.

No art.^o 1.^o marcam-se
os prazos dentro dos quaes pres-
crevem as acções para remunera-
ção:

Neste art. estabelece-se
se providencia idêntica á do
art.^o 7.^o da Convenção sobre abal-
roação pelo que respecta á prorroga-
ção do prazo da prescrição fun-
dado no facto de não ter sido pos-
sível encontrar nas aguas territo-
riales do Estado em que deve correr
a accção, o navio contra o qual se pro-
cede.

Tanto a Delegação Ingles-
a como o Governo Francês enten-
dem que a palavra "prorrogação"
devia ser substituída por "sus-
pender."

Os restantes artigos es-
tão inteiramente justificados como
se verifica pela sua simples lêi-
tura.

Pelo estudo a que procedi de *Simão*
cada uma das providências fixadas
nas Convenções a que me venho refe-
rindo, e' meu parecer que ambas
devem ser adoptadas taes como
se encontram redigidas.

A urgencia com que este
parecer me e' pedido não permite
que lle dê o desenvolvimento que
devia ter, mas isso não impede
que eu tenha formado completo
juizo sobre o assumpto de que
se occupam as Convenções.

Com este parecer se
conformou a conferencia d'esta Pro-
curadoria Geral da Republica.
Laudé etc, (a) Augusto Soares.

1911 N° 1482 L.º 43C. Parecer sobre o reque-
rimento em que o
contra-almirante
José Ubaldino Teixeira
Guimarães pede
a sua promoção ao
posto de vice al-
mirante suprane-
merario ao quadro.

Ex. mo Sr. — Nem as leis citadas
pelo contra-almirante José Uba-
ldino Teixeira Guimarães, nem outras
applicaveis, obrigam o Governo a
preencher qualquer vaga que occorra
nos quadros da armada, ou a pro-
mover es officiaes, que tenham satis-