

Exmo. Am^o Snr. Dr. Arthur Bernardes

Saudações affectuosas.

O trabalho juridico que apresentei a V.Exa. "da marinha mercante e da navegação de cabotagem" — versou sobre os oito primeiros capitulos do Decreto Executivo 10524, de 23 de Outubro de 1913, que, no meu conceito, devem ser alterados com a redacção que lhes dei, em harmonia com as disposições e artigos do novo Codigo Commercial em discussão. As demais disposições d'aquelle decreto, que actualmente regulamenta a cabotagem nacional, devem permanecer em seu inteiro vigor, por isso que se referem á capacidade profissional e technica da direcção dos navios — commandantes, pilotos, machinistas e praticos, — formação e matricula das equipagens, serviço sanitario, e regimen aduaneiro, etc. que, embora genericamente definidos, estabelecidos no Codigo Commercial, devem, todavia, ser formulados em regulamentação especial.

Como V.Exa. sabe, a falta de um Codigo maritimo, com dispositivos uniformes do nosso Direito, se faz sentir á cada momento, e em nenhum instituto juridico é mais sensivel essa falta do que em a nossa legislação sobre Cabotagem.

Assim é que a Cabotagem nacional está subordinada ao Ministerio da Marinha, no que se refere á vida technica e profes-

sional na industria de transportes maritimos e fluviaes, disciplina interna dos navios, capacidade do pessoal de commando, responsabilidades nauticas e julgamento das habilitações para a segurança da navegação. Está tambem adstricta ao Ministerio da Fazenda, quanto ao serviço e fiscalização aduaneira, exigencias do regimen alfandegario, cobrança de impostos, arqueação de navios, entradas, sahidas de portos, estadias das embarcações. Ella se prende ao Ministerio da Viação no que diz respeito á fiscalização do trafego maritimo e fluvial, concessões de auxilios e subvenções, regalias de paquetes e serviço estatistico de movimento mercantil, Subordina-se igualmente ao Ministerio do Interior, pelas leis e regulamentos de Policia Maritima e Saúde Publica. Ao Ministerio do Exterior, finalmente, pelos vinculos que a vida commercial dos povos estabelece nos tratados mercantis internacionaes e nos regulamentos consulares.

Para obviar os males resultantes de leis e regulamentação excessivas, que, ou paralytam, ou difficultam os movimentos que devem ser livres, na industria de transportes, as comissões parlamentares no Congresso Nacional tem, por vezes, aconselhado harmonizar as leis e regulamentos que governam a marinha mercante brasileira em suas relações com o Estado, com a concentração do espirito director em uma unica grande repartição, á semelhança do que se vem de ha muito, e com exito, praticando em todos os paizes de boa organização maritima.

Mas isto acontece por que nos falta um código de direito maritimo.

Todas as leis maritimas na União Americana estão syntheticamente condensadas na "Navigation Law"; as da Gra-Bretanha, no "Merchant Shiping Act", de 1894, promulgado pela Rainha Victoria; e as da Italia, como tive a honra de mostrar a V. Exa. com o ultimo livro edictado por Vivante, Presidente da Commissão revisora do Código Commercial desse grande paiz, tanto por deliberação do Governo, como do Parlamento, todas as suas leis maritimas e de navegação vão constituir um Código especial e unico, inteiramente destacado do Direito Commercial terrestre.

Com a lealdade, pois, que é e constitue a norma de meu proceder, eu devo declarar a V.Exa. que não descubro razão nem motivo para se alterar a lei regulamentar da nossa marinha mercante e nevegação de cabotagem, além dos pontos e dispositivos que tive a honra de apresentar a V.Exa.

Precisamos, sim, de um bom Código Maritimo, que traceje em linhas seguras a formação automatica do nosso direito mercantil nos mares, uniformisando-se igualmente as leis e decretos regulamentarés que protegem e amparam a navegação de cabotagem.

Com o mais subido apreço e estima cordial

De V.Exa.