

O caso das mercadorias inglesas nos navios alemães em 1917



Arnaldo Godoy
Livre-docente pela USP

Foram várias as questões levadas à Consultoria-Geral da República ao

longo da Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Especialmente, ainda que nos mantivéssemos neutros no início do conflito, havia problemas relativos a bens de empresas e do governo alemão no Brasil, a par de graves questões imigratórias.

Assunto que suscitou intervenção do Consultor-Geral da República foi relativo a mercadorias inglesas que se encontravam em embarcações alemãs, e que foram retidas pelo nosso governo, a título de requisição. As autoridades inglesas no Brasil provocaram o Ministro da Fazenda sobre o assunto, que remeteu a consulta ao conselheiro jurídico do Presidente da República.

Rodrigo Otávio entendeu que a carga encontrada a bordo dos navios que o Brasil havia requisitado poderiam ser entregues aos proprietários ingleses, conquanto que comprovassem que contribuíram para a avaria comum, necessária para salvamento da embarcação. Insistia na necessidade de depósito das cotas devidas, ou mesmo de fiança, por força de disposição expressa do Código Comercial. Segue o parecer:

Gabinete do Consultor-Geral da República. – Rio de Janeiro, 21 de julho de 1917. Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda. Encaminho a V. Exa. meu parecer acerca do pedido de informações feito ao Ministério das Relações Exteriores pela Legação Inglesa sobre o modo porque os súditos britânicos, possuidores de mercadorias existentes a bordo dos paquetes alemães, ultimamente requisitados pelo Governo brasileiro, poderão entrar na posse das referidas mercadorias.

Em nota em que a Legação Inglesa pede as mencionadas informações se diz que, ao irromper da guerra, as mercadorias pertencentes a ingleses, aliados e neutros, existentes nos navios alemães detidos nos portos ingleses, foram prontamente entregues aos proprietários contra a



prova da propriedade, sem que qualquer exigência houvesse sido feita a título de avaria comum, cientificando ainda a nota que igual procedimento teve o Governo francês.

Informando sobre estes papeis, o digno Sr. Inspetor da Alfandega, em ofício n. 1.185, de 16 do corrente, disse que as mercadorias em questão seriam entregues àqueles que provassem ser os proprietários da carga, devendo os interessados se mostrar quites da percentagem arbitrada por avaria comum. Para esse efeito foi a Alfândega em tempo notificada dos protestos judiciais feitos pelos agentes dos vapores alemães, juntando cópia das respectivas contrafés.

Penso, Sr. Ministro, que outra não pode ser a resposta a se dar ao Ministério das Relações Exteriores.

Para entrega das mercadorias encontradas a bordo dos navios alemães requisitados é mister que o interessado prove o direito de receber essa mercadoria com a exibição dos respectivos conhecimentos. Como esse conhecimento, ou algumas das vias dele, pode ter-se extraviado em vista das condições excepcionais que a guerra desde logo criou para as relações postais por via marítima, a entrega pode ser feita mediante outra prova autêntica que supra o conhecimento, devendo se exigir, conforme as circunstâncias, fiança ou garantia fidejussória para a eventualidade de aparecer mais tarde algum conhecimento validamente transferido a terceiro.

Além dessa exigência, que entende com a legitimidade de quem se apresenta para receber a carga, é preciso ter ainda em consideração o direito dos interessados no navio e na carga pelos prejuízos decorrentes da demora e que se traduz na contribuição para avaria comum.

São avarias todas as despesas extraordinárias feitas a bem do navio e da carga, todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a volta e descarga. (Código Comercial, art. 761.)

E muitas despesas consequentes de arribada forçada são pelo nosso Código consideradas como avaria comum (artigo 764, n.º 9, 10, 11 e 17), isto é, despesas para cujo ressarcimento devem contribuir proporcionalmente o navio e a carga.

Ora, é notório que os navios requisitados entraram e permaneceram em nossos portos pelo temor fundado de inimigo, o que, nos termos do art. 741, n. 3 do Código é causa justificada de arribada.

Parece-me, pois, que para ressarcimento das despesas dessa longa permanência inativa é obrigada a contribuir a carga nesses navios existentes, carga que assim não deve ser entregue aos seus proprietários sem que estes hajam assegurado o eventual pagamento da quota que for arbitrada para sua contribuição, quando tenha lugar o processo regular da repartição da avaria.



Em todo caso, não aproveita neste momento apurar se se trata realmente ou não de avaria comum; isso deverá ser decidido, a seu tempo, no respectivo processo. O que é essencial é que o Governo não assuma a responsabilidade de ter de fazer todo esse pagamento (se for julgado que ele é devido) pelo fato de ter entregado a carga sem as devidas cautelas quanto a esse aspecto da questão.

O procedimento dos Governos da Inglaterra e da França, mencionado em nota do Sr. ministro inglês não pode servir de exemplo para o nosso Governo. Naqueles países tinha havido declaração de guerra; os navios inimigos foram confiscados, a mercadoria neles existente foi entregue; os Governos assumiram a responsabilidade de tudo para ser liquidado no fim da guerra. A responsabilidade relativa à entrega dessa mercadoria, sem consideração à quota de avaria comum, era uma parcela insignificante em relação à massa das demais responsabilidades em jogo. Acresce ponderar que esses fatos lá ocorreram logo no início das hostilidades e, assim, quando as despesas ocasionadas pela demora dos navios eram ainda diminutas.

Entre nós o caso é absolutamente diverso. O Brasil decretou sua neutralidade em face da conflagração. Os navios alemães permaneceram por mais de dois anos em nossos portos, antes que tal situação jurídica fosse modificada. Durante todo esse tempo houve despesas que os tribunais competentes poderão considerar como avaria comum e assim para cujo ressarcimento deva também concorrer a mercadoria que ficou nesses navios; as respectivas companhias fizeram os protestos necessários para salvaguardar seus direitos em relação à contribuição da carga ao pagamento da avaria comum. Nós, ainda neste momento, não estamos em estado de guerra com a Alemanha, e se estivéssemos, isso não poderia alterar a linha de conduta da Administração, porque se trata de interesses privados de particulares que não são afetados pela guerra.

Em face de tais circunstâncias, sou de parecer que a carga encontrada a bordo dos navios requisitados não deve ser entregue sem que os respectivos proprietários mostrem ter satisfeito as exigências legais quanto à eventual contribuição para avaria comum.

Essas exigências legais se devem traduzir no depósito da importância correspondente à quota que houver sido previamente arbitrada, ou na fiança idônea do pagamento futuro da respectiva contribuição (Código art. 784).

Geralmente, nos transportes marítimos o frete é a pagar e, nos conhecimentos, se estipula quase sempre que, começada a viagem, o frete é devido por inteiro em qualquer eventualidade.

O conhecimento é o instrumento do contrato de transporte, lei entre as partes. Tendo desembarcado as mercadorias existentes nos navios alemães e promovido sua entrega o Governo pratica atos que aos representantes dos navios pertencia fazer, devendo, pois, velar para que sejam resguardados os respectivos direitos e interesses sob pena de responder por



eles.

Quanto a este ponto cada caso especial deve ser estudado e resolvido em face das circunstâncias, de acordo com o conhecimento e as disposições do nosso Código que, segundo o dispositivo do art. 268, regem o contrato de fretamento mesmo ajustado no estrangeiro.

São estas, Sr. Ministro, as considerações que submeto ao esclarecido espírito de V.Exa. acerca dessa grave matéria.

Devolvo os papéis e tenho a honra de reiterar a V.Exa. os meus protestos de subida estima e elevada consideração. – Rodrigo Otavio.

Date Created

09/10/2014