

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA



ARQUIVO NACIONAL

Coordenação de Documentos Escritos
Documentos do Executivo e do Legislativo

BR RJANRIO.TT.0.JUS.PRO.224

88 folhas / 92 páginas



1038 F 001899



DIVISÃO DE COMUNICAÇÕES

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

SEC. ADM

FICHADO

Em: 03/07/77

TELEX-2.137 de 28.05.76-PR/SAP.

PROJETO DE LEI Nº 050/76.

DISTRIBUIÇÃO

DIV/DOC-08.06.76

Cons. Jur.
9-6-76

Luoprel 3.12.76

A. De. 24/12/76

DA LO 27.12.76

Cab

Ass. Pol. 03.01.77

Sec. adm. 04.01.77

Ass. Pol. 06.01.77

M. de Rocha 07.01.77

Sec. Adm. 10.01.77

Sec. Adm.

14.03.77.

Chf. 15.03.77.

M. de Paiva 15.03.77

M. de Paiva 15.03.77

DAL. 16.3.77

W. H. 17.3.77

Sec. adm. 29.3.77

Chf. 29.03.77

M. de Paiva 13.04.77

M. de Paiva 14.04.77

Sec. Adm. 03.05.77

Anexo: 62304/76

54825/77

77352-77

2. Chf. de Gabinete

M. B. 4/8/77

GAI - Secretaria - 5.8.77

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

2061

EMBRA

EMBRATEL

BRATEL

0528.1134

✦

611088MNJU BR

611451PRDFC BR

GMPR 1208 70 281100

CHEFE GAB MIN JUSTICA

BRASILIA DF

2137 DE 28/5/76 SOLICITO PARECER SOBRE O PROJETO DE ELI DO SENADO
50, DE 1976, DO SENADOR NELSON CARNEIRO, QUE "DISPOE SOBRE REQUEI-
SITOS A SEREM INCLUIDOS NA CARTEIRA PROFISSIONAL DOS MARITIMOS"
CDS SDS ALBERTO P CUNHA SUPAR PRES REP

CT:PROJETO DE LEI DO SENADO..

281135/ANE✦

611088MNJU BR

611451PRDFC BR

71.0.305. PRO. 224. p. 2
MINISTERIO DA JUSTICA
- 8 JUN 08 31 76 060145
DIVISAO DE COMUNICACAO

RECEBIDO POR:

14 JUN 10 38 76 001899

MJ-DPF-SRA/BSB

DPF-SRA
fl. n.º
Rub. 2



EMBRATEL

EMBRA

- 1) À Divisão de Comunicações, para processar e juntar antecedentes.
 - 2) À Divisão de Documentação, para colher e juntar dados.
 - 3) Ao Assessor Parlamentar para conhecimento.
 - 4) À Consultoria Jurídica para exame e pronunciamento.
- Brasília, DF. 28 maio 1976.

Alberto Rocha
Chefe do Gabinete
Clia
Gabinete

001822



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

TT.O. SUS. PRO. 224. p. 2

2



cancela processo anterior
C.C.O. 8 6 78

A C. f.

Em, 09/6/76

Olga Cruz
Chefe da Seção de Sinopse

De ordem,

SEM
EFEITO
VER
FOLHA
2

A Div. de Análise e T.E. Legislativa (D.A.L.)
Informamos que não houve andamento
Posterior.

Brasília, 24/6/76
Diogo de Oliveira

Ti. O. 305. PRO. 224 p. 3

A

3



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
D. A.

22 JUN 00 01 061304

DIVISÃO DE COMUNICAÇÕES

processar
60.145/76

C11000MINJU-BR
611451PRDFA BR

CMPR 800 50 181610
CHEFE GAB MIN JUSTICA
BRASILIA DF

2592 DE 18/6/76 REITERO O TELEX 2137, DE 28/5/76, NO QUAL SOLICITO
PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI DO SENADO 50/76. CDS SDS ALBERTO P
CUNHA SUPAR PRES REP

181842/ANET
C11000MINJU-BR
611451PRDFA BR



22.06.76
[Signature]

EMI



EMBRATEL



BRATEL

TEL



EMBRATEL



EMBRAT

5

- 1) À Divisão de Comunicações, para processar e juntar antecedentes.
- 2) À Divisão de Documentação, para colher e juntar dados.
- 3) Ao Assessor Parlamentar para conhecimento.
- 4) À Consultoria Jurídica para exame e pronunciamento.

Brasília, D.F. 21 *Agosto* 1976

Roberto Rocha
Chefe do Gabinete



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

11.0.105.000.224p.9



22

Segue anterior Co. 145/76
remetido à Consultoria jurí-
dica em 9.6.76.
DO-B. 22-6-76

Alu

anexado ao anterior 60 145/76

CJ-1-7-76.

MAO

À Seção de Síntese para
fazer a atualizar.

Dep. Ass. Legislativos, 2-12-76
F. Luiz de B. Silva / mlt

De Ordem,
a Dir. de Análise e Tec. Legislativa (D.A.L.)
Informamos que não houve andamento
posterior

Brasília, 24/12/76
Diego G. Oliveira



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

TT.O.305.PRO.224.p5

3 5/5

A S-A para deixar ofício ao Sr.
do D.P. encarregado de Polícia Fluminense e
Pena

em 4.1.77

[Signature]

Minister

em 14/1/77

Leonor Himmelfahrt

6
5
4
✓

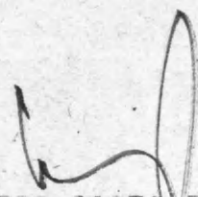
Of.GM/SA/ 0267

BRASILIA,
Em 10 de JANEIRO de 1977

Senhor Chefe do Gabinete

Encaminhando-lhe o anexo Processo MJ-60 145/76, solicito os bons ofícios de Vossa Senhoria no sentido de que o setor competente da Polícia Marítima e Aérea, desse Departamento, dê seu pronunciamento sobre o Projeto de Lei, do Senado, nº 50/76, que "Dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Senhoria protestos de consideração e apreço.



WALTER COSTA PORTO
Chefe do Gabinete em Exercício

Ao Senhor
Doutor ISRAEL COPPIO FILHO
Chefe do Gabinete do Diretor-Geral do Departamento de Polícia Federal
Proc. 60.145/76
gs/lmb.

DEPARTAMENTO DE ASSUNTOS LEGISLATIVOSPARECER Nº 39/76

PROCESSO MJ: 60 145/76

OBJETO : Projeto de Lei 050/76,
do Senado.ASSUNTO : Dispõe sobre requisi-
tos a serem inclui-
dos na Carteira Pro-
fissional dos Marítimos.

O Projeto de Lei 50/76, da lavra do Senador NELSON CARNEIRO, manda constar da Carteira Profissional dos Marítimos, do que trata a Convenção nº 108, da OIT, declaração de que a mesma constitui documento de identidade para os fins daquela Convenção.

A alegação do Senador é o de que, embora o art. 4º, 2, da Convenção 108, inclua a "declaração" entre os "dados" do documento profissional dos Marítimos, as carteiras não foram ainda adaptadas a essa nova realidade, ocasionando transtornos aos seus titulares, nos casos, por exemplo, de viagem aérea "em que tem sido exigido a exibição do competente passaporte expedido pela entidade competente, ainda que essas viagens sejam de estrito caráter profissional, para embarcar em navios brasileiros em serviço no exterior".

Para o Senador fluminense,



2.

"não se pode aceitar nem compreender que um marítimo, devidamente identificado por seu documento profissional, reconhecido pelos países membros do OIT, mesmo quando em serviço, seja obrigado a tirar passaporte, pois, como pensamos, do ponto de vista profissional sua locomoção pode e deve ser efetivada tão somente mediante a apresentação de seu documento de identidade profissional, equivalente, neste caso, ao passaporte propriamente dito, a teor do que estabelece a Convenção Internacional, já devidamente homologado pelo Brasil".

O problema, prendendo-se intimamente, a meu ver, ao importante setor do DPF encarregado da Polícia Marítima e Aérea, deve receber, antes, o parecer da quele setor, que prestará, sem dúvida, os melhores esclarecimentos.

Ao Gabinete para o obséquio de solicitar a colaboração em vista.

Brasília, 28 de dezembro de 1976

JOAQUIM LUIZ DE OLIVEIRA BELLO
Diretor Geral - DAL/MJ



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

TT.O. 105. PRO. 224.p.9

9

7
9

A D P M A F

Encaminha-se, para o Exmo. Senhor Ministro da Marinha, o processo MJ-62.465/76, originário do Aviso nº 0134, de 07 de fevereiro de 1976, em apenso por cópia, com o qual o Exmo. Senhor Ministro da Marinha submete à aprovação do Exmo. Senhor Ministro da Justiça o modelo da Carteira de Identidade Nacional de Marítimo, elaborado de acordo com os preceitos estabelecidos nos itens 1 e 2 do artigo 4º da Convenção 108, da Organização Internacional do Trabalho, dentro, portanto, das condições propostas no Projeto de Lei do Senado nº 50/76, de que trata este processado.

Em 13/1/77

[Assinatura]
26 Feb.

Senhor Chefe do Gabinete,

Em cumprimento ao despacho de fls. 09, informo a Vossa Senhoria que há no Ministério da Justiça o processo MJ-62.465/76, originário do Aviso nº 0134, de 07 de fevereiro de 1976, em apenso por cópia, com o qual o Exmo. Senhor Ministro da Marinha submete à aprovação do Exmo. Senhor Ministro da Justiça o modelo da Carteira de Identidade Nacional de Marítimo, elaborado de acordo com os preceitos estabelecidos nos itens 1 e 2 do artigo 4º da Convenção 108, da Organização Internacional do Trabalho, dentro, portanto, das condições propostas no Projeto de Lei do Senado nº 50/76, de que trata este processado.

Brasília-DF., 28 de fevereiro de 1977

[Assinatura]

Luiz Clóvis Anconi
Diretor da DPMAF

13/VG
F-0446/76
CA-L-07-008

TT.O. 303. PRO. 224. p. 10

6 10
10

Nº 0134

7 DIASÍLIA, D.F.,
de fevereiro de 1976.

Assunto: Carteira de Identidade de irritimos.

Referências: a) Decreto nº 50.825, de 14/07/66; e
b) Convenção nº 108 da OIT.

Anexo: Modelo de Carteira de Identidade Nacional de Marítimos.

Senhor Ministro

Através do decreto da referência a, foi mandado executar e cumprir a Convenção da referência b, tão inteiramente como nela se contém.

Para cumprimento dessa determinação legal, a Diretoria de Portos e Costas deste Ministério elaborou o modelo de carteira cuja cópia constitui o anexo e que deverá ser confeccionada pela Casa da Moeda do Brasil, nos mesmos moldes de um passaporte.

Assim sendo, submeto o modelo em causa à aprovação de V.Exa., por considerar que sua adoção implicará na necessidade de divulgação aos Órgãos de Fiscalização desse Ministério; assim

Autenticada por.

FRANCISCO DE FRUTAS FACANHA
Segundo-Tenente (A-ES)
Auxiliar de Gabinete

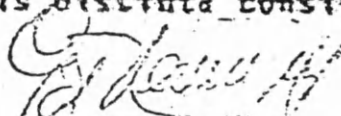
A Sua Exa. o Senhor
Deputado ARMANDO RIBEIRO FALCÃO
DO MINISTRO DE ESTADO DA JUSTIÇA

T.T. 0. 105. ORD. 229 P. 11
B) 141

(Aviso nº 0134 de 17 de fevereiro de 1976 do MM e c. 113) (14)

como no reconhecimento de carteiras similares, expedidas por outros países signatários da mesma Convenção e cujos titulares transitam pelo Território Nacional, nos casos nela definidos.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Exa. os protestos de minha alta estima e mais distinta consideração.


GERALDO AZEVEDO MENNING
Ministro da Marinha

Autenticada por


FRANCISCO DE FREITAS FAÇANHA
Segundo-Tenente (A-ES)
Auxiliar de Gabinete

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
MINISTÉRIO DA MARINHA

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

CARTEIRA
DE
IDENTIDADE NACIONAL
DE
MARÍTIMO

INSTRUÇÕES

1. Esta Carteira de Identidade Nacional do Marítimo é privativa dos marítimos de nacionalidade brasileira.
2. No caso de perda ou destruição desta Carteira, o portador deverá comunicar imediatamente o ocorrido à Autoridade Naval do local em que se encontrar, a qual também o fará à Diretoria de Portos e Costas. Só será expedida nova Carteira após o cumprimento das formalidades legais.
3. Esta Carteira ficará em poder permanente do titular, devendo no entanto ser apresentada à Autoridade Naval quando solicitada.
4. O uso indevido desta Carteira será punido com as leis e regulamentos do Ministério da Marinha, independentemente da responsabilidade civil.

12 13 14

IDENTIDADE NUMERO

Contem 20 páginas

CARTEIRA DE IDENTIDADE NACIONAL DE MARÍTIMO

A FAVOR DE

.....
Esta Carteira é expedida de acordo com o Decreto nº 58.825 de 14 de julho de 1966, para cumprir a Convenção número 108 da Organização Internacional do Trabalho.

Este Documento é nulo se apresentar rasuras, emendas ou entrelinhas não justificadas.

Co Document est nul s'il y a des grattages, corrections ou des interlinéations.

This Document is not valid if it is erased, amended or interlined.

A3

14
(15)

O Ministério da Marinha da República Federativa do Brasil expõe e apresenta a
.....
do acordo com as disposições da Convenção 108 da Organização Internacional do Trabalho, relativa a documentos nacionais de identidade de marítimos.

Expedida na cidade de
....., aos dias do mês de
..... do ano de mil novecentos e
.....

Carimbo da C.P.P.
(ou D.P.C)

Assinatura
do Capitão
dos Portos,
do Delegado
ou Agente.
(C/carimbo)

Fotografia, carimbada pela Repartição expedidora e assinada pelo marítimo.

Fotografia

I. Dig.
Polonar
Direito

.....
Assinatura do marítimo

CATEGORIA DO TITULAR NA MARINHA MERCANTE
BRASILEIRA

Esta Carteira tem a validade de cinco(5) anos desde que o portador não interrompa o exercício da profissão por período superior a um(1) ano, quando a mesma será cancelada, ou que mudar de categoria, caso em que será expedida nova Carteira.

NOME
(Name).....
NACIONALIDADE.....
(Nationality)
DOMICILIO.....
(Address).....
NATURALIDADE.....
(Place of birth)
FILHO DE.....
(Parent's names).....
SEXO.....
(Sex)
ALTURA.....
(Height)
COR DA PELE.....
(Skin colour)
OLHOS.....
(Eyes)
CABELOS.....
(Hair)
SINAIS PARTICULARES.....
(Particular signals).....
NOME E ENDEREÇO DE PESSOA PARA AVISO EM CASO
DE ACIDENTE (In case of accident, please call):
.....
ENDEREÇO.....
(Address).....

ΑΠΟΤΛΣΘΣΣ
(13 páginas)

TEXTO DO ARTIGO 5º DA CONVENÇÃO 108

1. Todo marítimo portador de uma carteira de identidade de marítimos válida e expedida pela autoridade competente de um território para o qual a presente convenção estiver em vigor, será readmitido no referido território.
2. O interessado deverá igualmente ser readmitido no território mencionado no parágrafo precedente durante o período de um ano, pelo menos, após a data eventual de expiração da validade da carteira de identidade de marítimos de que seja titular.

TEXTO DO ARTIGO 6º DA CONVENÇÃO 108

1. Todo Membro autorizará a entrada, em um território para o qual a presente convenção estiver em vigor, de um marítimo portador de uma carteira de identidade de marítimos válida, sempre que essa entrada seja solicitada por motivo de licença em terra, de duração temporária, durante a escala do navio.
2. Se a carteira de identidade de marítimos contiver espaços livres para as inscrições próprias, todo Membro deverá igualmente permitir a entrada, em um território para o qual a presente convenção estiver em vigor, de um marítimo portador de uma carteira de identidade de marítimos válida, sempre que a entrada seja solicitada pelo interessado:

a) para embarcar em seu navio ou ser transferido para outro navio;

b) para permanecer em trânsito a fim de retornar seu navio em outro país ou a fim de ser repatriado;

c) para qualquer outra finalidade aprovada pelas autoridades do Membro interessado.

3. Antes de autorizar a entrada em seu território por um dos motivos enumerados no parágrafo precedente, qualquer Membro poderá exigir prova satisfatória, inclusive documento escrito do parte do marítimo, do armador ou do seu agente, ou ainda do consul interessado na intenção do marítimo e de sua capacidade a por em execução. O Membro poderá igualmente limitar a duração da permanência do marítimo a um período considerado como razoável, tendo em vista a finalidade da permanência.

4. O presente Artigo não deverá ser interpretado como restritivo do direito de um Membro de impedir a qualquer indivíduo a entrada ou permanência em seu território.



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
D. A.

11 MAR 1977 054825

(21)

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL COMUNICAÇÕES

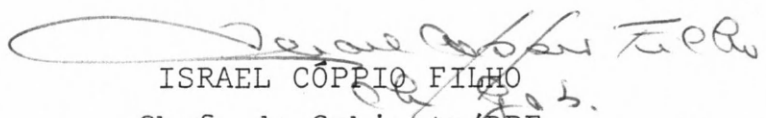
OFÍCIO Nº 139 /77-SEC/GAB

Brasília-DF., 07 de março de 1.977

Senhor Chefe do Gabinete

Restituo a V.S.^a o anexo Processo MJ-60.145/76, com o pronunciamento da Divisão de Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras a respeito do Projeto de Lei, do Senado, que dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos.

Na oportunidade, apresento a V.S.^a meus protestos de estima e consideração.


ISRAEL CÓPRIO FILHO
Chefe do Gabinete/DPF

ILMO. SENHOR

Doutor WALTER COSTA PORTO
Chefe do Gabinete em Exercício
do Ministério da Justiça

N E S T A



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

TT. O. SUS. PRO. 224-p. 22 F

20

22

À Dr. Presença Parlamentar.
Bsl, 15/3/77.

[Assinatura]
to Dr. com as informações solicitadas
em 15.3.77

[Assinatura]

Localizar o processo 52.465/26,
originário do AUSE 0134, de 2-2-26,
a que se refere a informação 9, do
Sr. Dinor de DPMAF.

27-3-77
[Assinatura] Joaquin de Oliveira Bello

JOAQUIM LUIZ DE OLIVEIRA BELLO
Diretor Geral - DAL/MJ

10.3.76

Senhor Diretor - Geral

Informo a V. sa que o Process.
no nº 52.645/76 se encontra na Consult.
tória Jurídica desde 10.3.76.

Res, 28.03.77

Elizabeth

Ac. Jabiuste solicitando encaminhar
a presente à Consultoria Jurídica, tendo
em vista a reforçada.

28.5.77

José de Almeida (prol.)

JOAQUIM LUIZ DE OLIVEIRA BELLO
Diretor Geral - DAL/MJ

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Senhor Chefe do Gabinete:

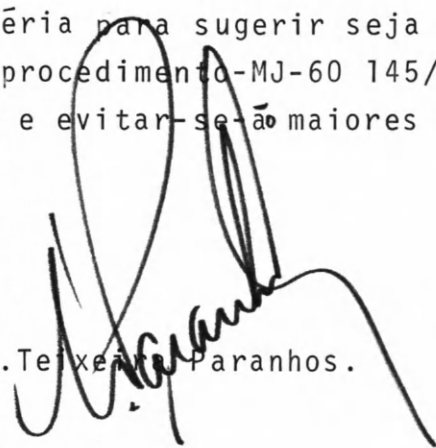
O procedimento MJ-52 465/76 me foi destinado, ainda na Consultoria Jurídica, para parecer.

Tendo nele exarado uma cota preliminar foi por mim devolvido à Secretaria daquela C.J. não se me dando o recibo de entrega.

Depois desta data o referido procedimento não mais foi localizado.

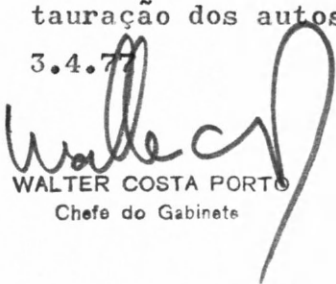
Assim, aproveito a oportunidade em que nestes autos se discute a mesma matéria para sugerir seja restaurado aquele, nos autos deste procedimento-MJ-60 145/76.

Ganhar-se-á tempo e evitar-se-ão maiores prejuízos.

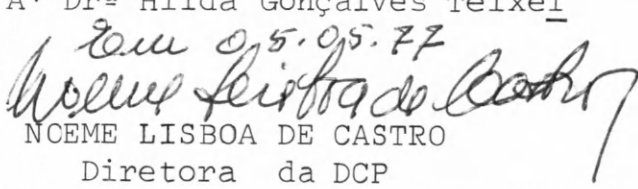

C.A. Teixeira Paranhos.

À Consultoria Jurídica, pedindo-lhe se pronuncie sobre a possibilidade de restauração dos autos extraviados.

3.4.77


WALTER COSTA PORTO
Chefe do Gabinete

A' Dr^a Hilda Gonçalves Teixeira
ra.

Em 05.05.77

NCEME LISBOA DE CASTRO
Diretora da DCP

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

CONSULTORIA JURÍDICA
PARECER Nº 166/77

BRASÍLIA, DF.

PROCESSO MJ : 60.145/76

ANEXOS MJ : 61.304/76
54.825/77

ASSUNTO : Restauração dos autos extra
viados do processo MJ 52.465
/76.

INTERESSADO : Chefe do Gabinete do Ministro
da Justiça.

Senhor Consultor Jurídico,

 O Chefe do Gabinete do Ministro da Justiça, envia a esta Consultoria Jurídica, para que se pronuncie sobre a possibilidade de restauração dos autos do processo MJ 52.465/76, que se encontram extraviados.

A restauração dos autos extraviados seria feita com a juntada do aviso 134/76, do Ministro da Marinha, que submete à aprovação do Senhor Ministro da Justiça o modelo de Carteira de Identificação de Marítimos, o modelo da carteira, o despacho do Consultor Jurídico e a manifestação do Departamento de Polícia Federal, através do Instituto Nacional de Identificação.

O Despacho CJ: 067, de 23/02/76, do Consultor Jurídico ao Chefe do Gabinete, requer, preliminarmente que

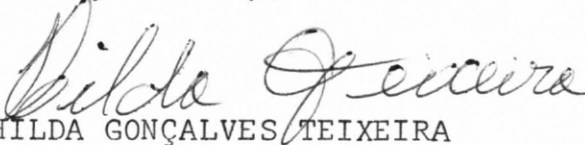
se colha a manifestação de DPF, através do Instituto Nacional de Identificação.

Parece-nos que para a formação dos autos extraviados a única peça importante que falta é a manifestação do Departamento de Polícia Federal requerido pelo Despacho CJ: 067/76, porque o Aviso 134/76, do Ministro da Marinha, o modelo da Carteira de Marítimos e o Despacho do Consultor Jurídico já fazem parte destes autos.

Portanto, sugerimos que solicite ao DPF uma cópia da manifestação do Instituto Nacional de Identificação, requerida pelo Consultor Jurídico em Despacho nº 067/76, ao Chefe do Gabinete .

É o nosso entendimento.

Brasília, 11 de maio de 1977



HILDA GONÇALVES TEIXEIRA

Assistente Jurídico

SERVICO PÚBLICO FEDERAL
CONSULTORIA JURÍDICA
PROCESSO MJ 060 145/76

BRASÍLIA - DF.

Senhor Consultor:

1. Estes autos, de nº 060 145/76, foram iniciados por "telex" da Presidência da República - SUPAR, no qual o Dr. ALBERTO CUNHA solicita parecer sobre o Projeto de Lei nº 50/76, do Senado (Senador Nelson Carneiro) que dispõe sobre requisitos a serem incluídos na carteira profissional dos marítimos.

Às fls. 10, em 18/06/76, o Dr. ALBERTO CUNHA reitera a solicitação supra.

Às fls. 6, o Sr. Chefe do Gabinete en via ao seu correspondente no DPF ofício, pedindo que "o setor competente da Polícia Marítima e Aérea" daquele Departamento se pronunciasse sobre o já referido Projeto de Lei nº 50, do Senado.

Às fls. 9, o Sr. Diretor da Divisão de Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras informa:

"Em cumprimento ao despacho de fls. 09, informo a Vossa Senhoria que há no Ministério da Justiça o processo MJ-52.465/76, originário do Aviso nº 0134, de 07 de fevereiro de 1976, em apenso por cópia, com o qual o Exmº Senhor Ministro da Marinha - submete à aprovação do Exmº Senhor Ministro da Justiça o modelo da Carteira de Identidade Nacional de Marítimo, elaborado de acordo com os preceitos estabelecidos nos itens 1 e 2 do artigo 4º da Convenção 108, da Organização Internacional do Trabalho, dentro, portanto, das condições propostas no Projeto de Lei do Senado nº 50/76, de que trata este 'processado'".

Os autos do procedimento MJ 052 465/76 não foram encontrados; neles se discutia a matéria objeto deste MJ 060 145/76, cuja discussão fora motivada por Aviso do Senhor Ministro da Marinha visto, por cópia, às fls. 10, seguido da documentação a ele acostada por S. Exã.

Foi sugerida, às fls. 21, a restauração dos autos extraviados (MJ nº 052 465/76) e o Sr. Chefe de Gabinete solicitou se pronunciasse esta Consultoria sobre a possibilidade de restauração dos mesmos.

O despacho do Sr. Chefe de Gabinete foi, nesta Consultoria, enviado, pela Divisão de Controle Processual, à apreciação da Dra. HILDA G. TEIXEIRA, autora do parecer' de fls. 22/23.

Veem-se, presas à contracapa, cópias "xerox" de peças do MJ 052 465/76, quais sejam:

a) despacho da chefia de Gabinete, comandando se pronunciassem, com urgência, esta Consultoria e o D.F.J.;

b) despacho de Vossa Senhoria, requerendo, ao Sr. Chefe de Gabinete, se colhesse, preliminarmente, "a manifestação do D.P.F, através do Instituto Nacional de Identificação" e protestando por nova vista".

c) "telex" do Sr. Ministro da Marinha, indagando da posição deste Ministério sobre o modelo de carteira de identidade nacional do marítimo; nele, o titular desta Secretaria de Estado ordenou:

"Informe-se, com urgência, voltando-me".

d) outro "telex", urgente, do Sr. Ministro da Marinha, datado de 2/3/77, reiterando os termos do anterior.

2. Acreditamos que faleça a esta Divisão competência para decidir sobre a restauração do processo MJ nº 052 465/76, e, assim, entendemos que, prolatado o despacho de fls. 21, deveria o assunto ter sido encaminhado a Vossa Senhoria, pa

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

ra decisão da questão preliminar, relativa aos autos extraviados, até mesmo para que lhe chegasse, de pronto, a notícia do extravio, face à reiteração do Sr. Ministro da Marinha no pedir a opinião deste Ministério sobre a matéria tratada no MJ 052 465/76.

Entretanto, concordamos com a pareceris ta de fls. 22/23 quando diz que, para se completarem os autos de saparecidos, cumpre ouvir-se o Instituto Nacional de Identifica ção sobre a proposta do Ministério da Marinha, bem como o D.F.J., em obediência ao ordenado pelo Sr. Chefe de Gabinete e por Vossa Senhoria. Consoante já aqui se expôs, temos, às fls. 10/18, có pias da sugestão ministerial em tela e da documentação que a acom panhou.

Quanto à opinião do D.F.J., a cota de seu Diretor, às fls. 9, não a traz, limitando-se a reportar à e xistência do Proc. MJ 052 465/76 e observar tratar ele do assunto objeto destes autos.

Brasília, 13/06/77

Thereza Helena M. Lima

THEREZA HELENA MIRANDA LIMA

Diretora da Divisão de Pareceres e Estudos

Despacho 294/77

*De acordo.
Voltam os autos ao
Gabinete do Sr.
Ministro.*

14.06.77

T. B. B. L. Th.
MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
- Conselho Jurídico

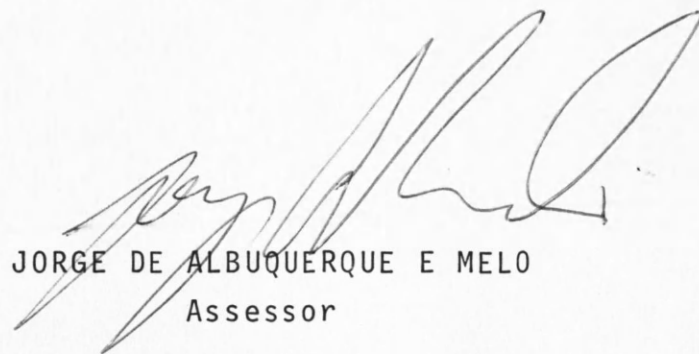
MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Senhor Chefe do Gabinete

Estamos de acordo com a parecerista de fls. 22/23 quando diz que, para se completarem os autos desaparecidos, cum-pre ouvir-se o Instituto Nacional de Identificação sobre a propos-ta do Ministério da Marinha, ~~em~~ como o D.F.J., em obediência ao ordenado por Vossa Senhoria e pelo Dr. Ronaldo Poletti.

Temos, às fls. 10/18, cópias da sugestão ministe-rial em tela e da documentação que a acompanha ✓

GM, em 4 de julho de 1977.


JORGE DE ALBUQUERQUE E MELO
Assessor

Assinei os ofícios
6.7.77
Walter Costa Porto

WALTER COSTA PORTO
Chefe do Gabinete

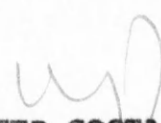
Of.GM/SA/ 5449

BRASÍLIA,
Em 6 de *junho* de 1977

Senhor Chefe do Gabinete

Encaminho a Vossa Senhoria, solicitando o obséquio do parecer do Instituto Nacional de Identificação, desse Departamento, cópia do Projeto de Lei nº 50, de 1976, do Senado Federal, que "Dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Senhoria protestos de estima e apreço.


WALTER COSTA PORTO
Chefe do Gabinete

Ao Senhor

Coronel ISRAEL COPPIO FILHO

Chefe do Gabinete do Diretor-Geral do Departamento de Polícia Federal

Proc. 60.145/76
gs/phca.

Of.GM/SA/ 5450

BRASÍLIA,
Em 6 de julho de 1977

Senhor Diretor-Geral

Encaminho a Vossa Senhoria, solicitando o obséquio do parecer desse Departamento, o anexo Processo MJ-60.145/76, relativo ao Projeto de Lei nº 50, de 1976, do Senado Federal, que "Dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Senhoria protestos de consideração e apreço.


WALTER COSTA PORTO
Chefe do Gabinete

Ao Senhor
Doutor PAULO EMÍLIO QUEIROZ BARCELLOS
Diretor-Geral do Departamento Federal de Justiça
Proc. 60.145/76
gs/phca.

2

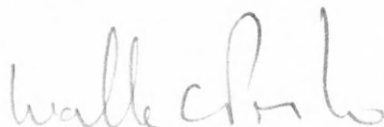
Of.GM/SA/ 5450

BRASÍLIA,
Em 6 de julho de 1977

Senhor Diretor-Geral

Encaminho a Vossa Senhoria, solicitando o obsê-
quio do parecer desse Departamento, o anexo Processo MJ-60.145/
76, relativo ao Projeto de Lei nº 50, de 1976, do Senado Federal,
que "Dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Pro-
fissional dos Marítimos".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa
Senhoria protestos de consideração e apreço.


WALTER COSTA PORTO
Chefe do Gabinete

Ao Senhor
Doutor PAULO EMÍLIO QUEIROZ BARCELLOS
Diretor-Geral do Departamento Federal de Justiça



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Proc. MJ-60145/76

À S. Co. para informar sobre o processo anterior MJ-52465/76.

D.F.J., em 19/7/77

[Assinatura]

Paulo Emilio Queiroz Barcelos
Diretor - Geral

O processo nº 52.465/76, bem como o presente não foram fichados na DC, conforme informações anexadas na contra capa deste. Quanto ao processo 52.465/76, segundo informações de fl. 20/21 do presente processo teria sido extraviado na C.J.

S. Co. 3-8-77

[Assinatura]

Em tempo: Nas buscas a que procedi os fichários pela Secretaria nada encontrei a respeito do processo supra citado.

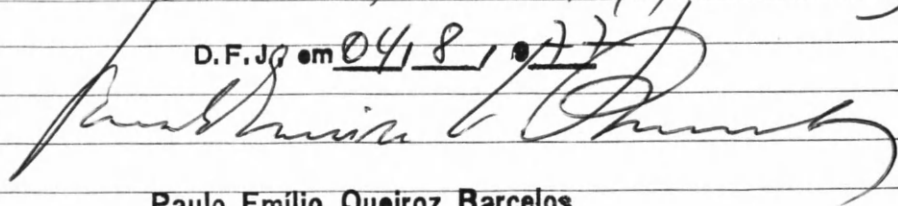
S. Co. 3-8-77

[Assinatura]
Ag. 10003

Reencaminhe-se ao Se-
nhor Chefe do Gabinete,
com a informação de
que a matéria refe-
re à alçada deste De-
partamento, parecendo-
nos ter havido engano
na referência ao D.F.J.,
constante do último
parágrafo do promova-
mento da digna Direto-
ra da Divisão de Pare-
ceres e Estudos (fls. 26).

D.F.J. em

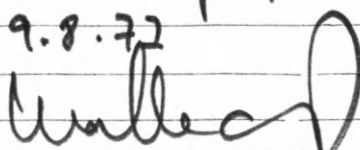
04/8/72



Paulo Emilio Queiroz Barcelos
Diretor - Geral

Re 2. prop de A. Nello

9.8.72



WALTER COSTA PORTO
Chefe do Gabinete



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

TT. O. JUS. PRD. 224. p 34

32

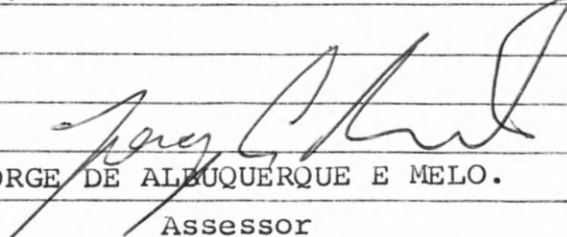
34

Senhor Chefe do Gabinete

De acordo com a parecerista de fls. 22/23 entendeu Vossa Senhoria, que para se completarem os autos desaparecidos, cumpriria ouvir-se o Instituto Nacional de Identificação e o D.F.J., sobre proposta do Ministério da Marinha, conforme sugestão do Dr. Ronaldo Poletti.

Quero Crêr que se deva aguardar resposta ao ofício GM/SA/5449 que Vossa Senhoria remeteu ao Chefe do Gabinete do Diretor Geral do Departamento de Polícia Federal, constante por cópia de fls. 28.

GM, Em 22 de agosto de 1977


JORGE DE ALBUQUERQUE E MELO.
Assessor

Aguardado - se
23.8.77

WALTER COSTA PONTES
Chefe do Gabinete



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
D. A.

23 NOV 1135 077352

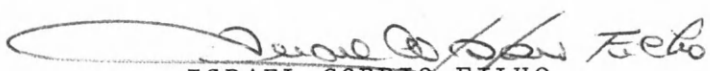
DIVISÃO DE COMUNICAÇÕES

OFÍCIO Nº 647/77/SEC/GAB. BRASÍLIA, 18 de novembro de 1977.

Senhor Chefe do Gabinete

Restituo a V.Sa. o anexo processo DPF/SRA 022257, originário do Of. GM/SA/5449, de 6 de julho de 1977, após a manifestação do Instituto Nacional de Identificação e Divisão de Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras sobre o Projeto de Lei nº 50, de 1976, do Senado Federal que "dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos".

Na oportunidade, renovo a V.Sa. os meus protestos de consideração e estima.


ISRAEL COPPIO FILHO

CHEFE DO GABINETE

Ilmo. Sr.

Doutor WALTER COSTA PORTO

DD. CHEFE DO GABINETE DO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

BRASÍLIA/DF

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

TT. O. JUS. PRO. 224 p 37
34 37
MJ-DPF-SRA/BSB

13 JUL 16 06 022257

RECEBIDO POR:

BRASILIA,

Em 6 de julho de 1977

Of.GM/SA/5449

Senhor Chefe do Gabinete

Encaminho a Vossa Senhoria, solicitando o obséquio do parecer do Instituto Nacional de Identificação, desse Departamento, cópia do Projeto de Lei nº 50, de 1976, do Senado Federal, que "Dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Senhoria protestos de estima e apreço.

Walter Costa Porto

WALTER COSTA PORTO

Chefe do Gabinete

Ao Senhor

Coronel ISRAEL COPPIO FILHO

Chefe do Gabinete do Diretor-Geral do Departamento de Polícia Federal

É lido o seguinte

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 50, DE 1976

Dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Da Carteira Profissional do Marítimo, de que trata a Convenção nº 108, da Organização Internacional do Trabalho, promulgada pelo Decreto nº 58 825, de 14 de julho de 1966, constará, obrigatoriamente, declaração de que a mesma constitui documento de identidade para os fins da referida Convenção Internacional.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificação

A Convenção nº 108, da Organização Internacional do Trabalho, de 1958, promulgada por Decreto Governamental, que trata da problemática referente às Carteiras Profissionais dos Marítimos, denominadas de Carteiras de Identidade Nacionais, é hoje, por força de sua promulgação, instrumento que corresponde a uma qualquer lei interna, na forma da própria Constituição da Organização Inter-

TT. O. JUS. PRO. 324. p 39
36-5
(3) (39)

Just. Documentação

nacional do Trabalho, vez que já foi devidamente reconhecida e homologada pelo Governo brasileiro.

Referido documento é da maior importância para a locomoção de seus portadores, decorrendo deste fato, inclusive, que a referida Convenção nº 108, em seu artigo 3º, parágrafo 2, dispõe *in verbis*:

"2. A Carteira de identidade dos marítimos conterá o nome e o título da autoridade expedidora, bem como a data e o lugar de expedição, e dela constará a declaração de que o documento em questão constitui a carteira de identidade de marítimos para os fins da presente convenção."

Ocorre, entretanto, que até esta data as atuais carteiras de identidade não foram, ainda, adaptadas a essa nova realidade, isto é, aos termos da Convenção nº 108, fato que vem ocasionando alguns transtornos de certa monta aos seus portadores. Com efeito, as atuais carteiras têm sido utilizadas por marítimos brasileiros a título de passaporte, em casos de retorno ao Brasil, mas a prática tem demonstrado que tal documento, como consta atualmente, não opera em sentido contrário, isto é, permitindo a saída de marítimos brasileiros, do Brasil, por exemplo, por via aérea, casos em que tem sido exigido a exibição do competente passaporte expedido pela autoridade competente, ainda que essas viagens sejam de estrito caráter profissional, para embarcar em navios brasileiros em serviço no exterior.

Orá, obviamente, nos parece de todo procedente a reivindicação dos marítimos no sentido em que, as atuais carteiras ou cadernetas de identidade, sejam adaptadas à nova realidade estabelecida pela Convenção nº 108, da Organização Internacional do Trabalho, vez que, não se pode aceitar nem compreender que um marítimo, devidamente identificado por seu documento profissional, reconhecido pelos países membros da OIT, mesmo quando em serviço, seja obrigado a tirar passaporte, pois, como pensamos, do ponto de vista profissional sua locomoção pode e deve ser efetivada tão somente mediante a apresentação de seu documento de identidade profissional, equivalente, neste caso, ao passaporte propriamente dito, a teor do que estabelece a Convenção Internacional, já devidamente homologada pelo Brasil.

A prática adotada de expedição de declaração de que a atual carteira de identidade é documento de identificação para os fins da referida Convenção tem acarretado problemas que estão a exigir providências, face às próprias características do documento em questão, até porque, como sabemos, uma declaração é sempre um documento de curta duração, face à sua transitoriedade.

Desta forma, acreditamos que a solução adequada estaria no acréscimo de tal declaração, tal qual ora estamos propondo, na própria caderneta de inscrição, que seria então fornecida aos tripulantes quando da estadia de navios brasileiros em portos estrangeiros, adaptando-se, portanto, o documento de identidade, de modo definitivo, às exigências da Convenção Internacional do Trabalho de 1968.

Com esta providência que ora reclamamos, não resta mais que a sua necessidade, estar-se-á do lado dos marítimos, um documento efetivamente completo, seja do ponto de vista profissional e pessoal, seja quanto ao reconhecimento como tal, por autoridades sejam brasileiras, sejam do exterior.

Sala das Sessões, em 25 de março de 1976. — Nelson Carneiro.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO Nº 58.825, DE 14 DE JULHO DE 1966

Promulga a Convenção nº 108 concernente as carteiras de Identidade Nacionais dos Marítimos.

O Presidente da República.

Havendo o Congresso Nacional aprovado pelo Decreto Legislativo nº 6, de 1963, a Convenção número 108, concernente às

carteiras de identidade nacionais dos marítimos, adotada em Genebra, a 13 de maio de 1958, por ocasião da quadragésima primeira sessão da Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho;

E havendo a referida Convenção entrado em vigor, para o Brasil, de conformidade com seu artigo 8º, parágrafo 3º, a 5 de novembro de 1964, isto é, doze meses após o registro do instrumento brasileiro de ratificação, o que se efetuou a 5 de novembro de 1963;

Decreta que a referida Convenção apensa por cópia ao presente decreto, seja executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

Brasília, 14 de julho de 1966; 145º da Independência e 78º da República. — H. Castello Branco — Juracy Magalhães.

CONVENÇÃO 108

Convenção concernente às Carteiras de Identidade Nacionais dos Marítimos.

Artigo 3º

A carteira de identidade de marítimos permanecerá sempre em poder de seu titular.

Artigo 4º

1. A carteira de identidade dos marítimos terá formato simples, será confeccionada com material resistente e apresentada de uma maneira tal que qualquer modificação seja facilmente discernível.

2. A carteira de identidade dos marítimos conterá o nome e o título da autoridade expedidora, bem como a data e o lugar de expedição, e dela constará a declaração de que o documento em questão constitui a carteira de identidade de marítimos, para os fins da presente convenção.

3. A carteira de marítimos conterá os dados abaixo, relativos a seu titular:

- a) nome por extenso (prenomes e nomes de família, se for o caso);
- b) data e lugar do nascimento;
- c) nacionalidade;
- d) sinais físicos identificadores;
- e) fotografia;
- f) assinatura do titular ou, em se tratando de pessoa que não saiba escrever, impressão digital do polegar.

4. Na carteira de identidade de marítimos, expedida a marítimo estrangeiro, não é o Membro obrigado a inserir qualquer declaração sobre a nacionalidade do titular e nem constituirá essa declaração prova conclusiva da nacionalidade.

5. Qualquer limitação relativa ao período de validade de uma carteira de identidade de marítimos deverá ser claramente indicada no documento.

6. Ressalvadas as disposições contidas nos parágrafos precedentes, a forma e o teor exatos da carteira de identidade de marítimos serão estabelecidos pelo Membro que a expedir, ouvidas as organizações de armadores e marítimos interessadas.

7. A legislação nacional poderá prescrever a inclusão de dados complementares na carteira de identidade de marítimos.

As Comissões de Constituição e Justiça, de Legislação Social e de Relações Exteriores.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — O projeto lido será publicado e despatchado às comissões competentes. (Pausa.)



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

TT.O. 105. PRO. 224 p. 40

37

40

AO INI

- Examinando, sobre a
sua parte, o processo de
S. de P. no ponto de vista
de Justiça.
- Ordenar ao chefe da DPMAF
para a fotografia do Ponto de
Luz.

Em 12/7/77

Israel Coppio Filho
Chefe do Gabinete/DPF

Em cumprimento ao item
do item, anteriormente,
encaminhou-se a DPMAF para
fazer a mesma.

Em 29.7.77.

TEBÚRCIO DE OLIVEIRA NETO
DIRETOR DO INI



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

TT. O. SUS. PRO. 224-p. 4

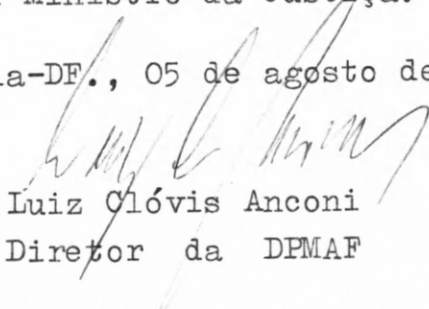
36

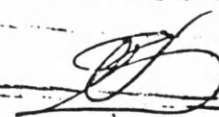
U

Senhor Coordenador Central Policial,

Ao restituir o presente ofício, informo a Vossa Senhoria que esta Divisão, em 28/07/77, já se pronunciou sobre o assunto, quando consultada em razão da solicitação constante do ofício nº 0267, de 10/01/77, do Chefe do Gabinete do Exmo. Senhor Ministro da Justiça.

Brasília-DF., 05 de agosto de 1977


Luiz Clóvis Anconi
Diretor da DPMAF

TT. O. 305. PRO. 224. p. 42
3-9
MJ-LTF-SM/BBE
14 JAN 10 38 = 001899,
RECEBIDO POR 



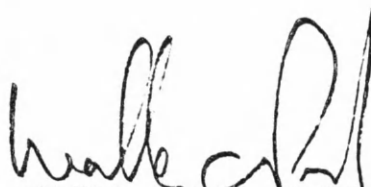
Of. GM/SA/ 0267

BRASILIA,
Em 10 de JANEIRO de 1977

Senhor Chefe do Gabinete

Encaminhando-lhe o anexo Processo MJ-60 145/76, solicito os bons ofícios de Vossa Senhoria no sentido de que o setor competente da Polícia Marítima e Aérea, desse Departamento, dê seu pronunciamento sobre o Projeto de Lei, do Senado, nº 50/76, que "Dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Senhoria protestos de consideração e apreço.


WALTER COSTA PORTO

Chefe do Gabinete em Exercício

Ao Senhor
Doutor ISRAEL COPPIO FILHO
Chefe do Gabinete do Diretor-Geral do Departamento de Polícia Federal
Proc. 60.145/76
gs/lmb.

É lido o seguinte

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 50, DE 1976

Dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Da Carteira Profissional do Marítimo, de que trata a Convenção nº 108, da Organização Internacional do Trabalho, promulgada pelo Decreto nº 58.825, de 14 de julho de 1966, constará, obrigatoriamente, declaração de que a mesma constitui documento de identidade para os fins da referida Convenção Internacional.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificação

A Convenção nº 108, da Organização Internacional do Trabalho, de 1958, promulgada por Decreto Governamental, que trata da problemática referente às Carteiras Profissionais dos Marítimos, denominadas de Carteiras de Identidade Nacionais, é hoje, por força de sua promulgação, instrumento que corresponde a uma qualquer lei interna, na forma da própria Constituição da Organização Inter-

TI.O. 105. PRO 224, p. 44 41 8
44

nacional do Trabalho, vez que já foi devidamente reconhecida e homologada pelo Governo brasileiro.

Referido documento é da maior importância para a locomoção de seus portadores, decorrendo deste fato, inclusive, que a referida Convenção nº 108, em seu artigo 3º, parágrafo 2, dispõe in verbis:

"2. A Carteira de identidade dos marítimos conterá o nome e o título da autoridade expedidora, bem como a data e o lugar de expedição, e dela constará a declaração de que o documento em questão constitui a carteira de identidade de marítimos para os fins da presente convenção."

Ocorre, entretanto, que até esta data as atuais carteiras de identidade não foram, ainda, adaptadas a essa nova realidade, isto é, aos termos da Convenção nº 108, fato que vem ocasionando alguns transtornos de certa monta aos seus portadores. Com efeito, as atuais carteiras têm sido utilizadas por marítimos brasileiros a título de passaporte, em casos de retorno ao Brasil, mas a prática tem demonstrado que tal documento, como consta atualmente, não opera em sentido contrário, isto é, permitindo a saída de marítimos brasileiros, do Brasil, por exemplo, por via aérea, casos em que tem sido exigido a exibição do competente passaporte expedido pela autoridade competente, ainda que essas viagens sejam de estrito caráter profissional, para embarcar em navios brasileiros em serviço no exterior.

Ora, obviamente, nos parece de todo procedente a reivindicação dos marítimos no sentido em que, as atuais carteiras ou cadernetas de identidade, sejam adaptadas à nova realidade estabelecida pela Convenção nº 108, da Organização Internacional do Trabalho, vez que, não se pode aceitar nem compreender que um marítimo, devidamente identificado por seu documento profissional, reconhecido pelos países membros da OIT, mesmo quando em serviço, seja obrigado a tirar passaporte, pois, como pensamos, do ponto de vista profissional sua locomoção pode e deve ser efetivada tão somente mediante a apresentação de seu documento de identidade profissional, equivalente, neste caso, ao passaporte propriamente dito, a teor do que estabelece a Convenção Internacional, já devidamente homologada pelo Brasil.

A prática adotada de expedição de declaração de que a atual carteira de identidade é documento de identificação para os fins da referida Convenção tem acarretado problemas que estão a exigir providências, face às próprias características do documento em questão, até porque, como sabemos, uma declaração é sempre um documento deveras precário, face à sua transitoriedade.

Desta forma, acreditamos que a solução adequada estaria no acréscimo de tal declaração, tal qual ora estamos propondo, na própria caderneta de inscrição, que seria então fornecida aos tripulantes quando da estadia de navios brasileiros em portos estrangeiros, adaptando-se, portanto, o documento de identidade, de modo definitivo, às exigências da Convenção Internacional do Trabalho de nº 108, de 1968.

Com esta providência que ora reclamamos e que, não resta dúvidas quanto à sua necessidade, estar-se-á dotando os marítimos de um documento efetivamente completo, seja do ponto de vista profissional e pessoal, seja quanto ao reconhecimento como tal, por autoridades sejam brasileiras, sejam do exterior.

Sala das Sessões, em 25 de março de 1976. — Nelson Carneiro.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO Nº 58.825, DE 14 DE JULHO DE 1966

Promulga a Convenção nº 108 concernente às carteiras de Identidade Nacionais dos Marítimos.

O Presidente da República,

Havendo o Congresso Nacional aprovado pelo Decreto Legislativo número 6, de 1963, a Convenção número 108, concernente às

carteiras de identidade nacionais dos marítimos, adotada em Genebra, a 13 de maio de 1958, por ocasião da quadragésima primeira sessão da Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho;

E havendo a referida Convenção entrado em vigor, para o Brasil, de conformidade com seu artigo 8º, parágrafo 3º, a 5 de novembro de 1964, isto é, doze meses após o registro do instrumento brasileiro de ratificação, o que se efetuou a 5 de novembro de 1963;

Decreta que a referida Convenção apensa por cópia ao presente decreto, seja executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

Brasília, 14 de julho de 1966; 145º da Independência e 78º da República. — H. Castello Branco — Juracy Magalhães.

CONVENÇÃO 108

Convenção concernente às Carteiras de Identidade Nacionais dos Marítimos.

Artigo 3º

A carteira de identidade de marítimos permanecerá sempre em poder de seu titular.

Artigo 4º

1. A carteira de identidade dos marítimos terá formato simples, será confeccionada com material resistente e apresentada de uma maneira tal que qualquer modificação seja facilmente discernível.

2. A carteira de identidade dos marítimos conterá o nome e o título da autoridade expedidora, bem como a data e o lugar de expedição, e dela constará a declaração de que o documento em questão constitui a carteira de identidade de marítimos, para os fins da presente convenção.

3. A carteira de marítimos conterá os dados abaixo, relativos a seu titular:

- a) nome por extenso (prenomes e nomes de família, se for o caso);
- b) data e lugar do nascimento;
- c) nacionalidade;
- d) sinais físicos identificadores;
- e) fotografia;
- f) assinatura do titular ou, em se tratando de pessoa que não saiba escrever, impressão digital do polegar.

4. Na carteira de identidade de marítimos, expedida a marítimo estrangeiro, não é o Membro obrigado a inserir qualquer declaração sobre a nacionalidade do titular e nem constituirá essa declaração prova conclusiva da nacionalidade.

5. Qualquer limitação relativa ao período de validade de uma carteira de identidade de marítimos deverá ser claramente indicada no documento.

6. Ressalvadas as disposições contidas nos parágrafos precedentes, a forma e o teor exatos da carteira de identidade de marítimos serão estabelecidos pelo Membro que a expedir, ouvidas as organizações de armadores e marítimos interessadas.

7. A legislação nacional poderá prescrever a inclusão de dados complementares na carteira de identidade de marítimos.

(As Comissões de Constituição e Justiça, de Legislação Social e de Relações Exteriores.)

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — O projeto lido será publicado e despachado às comissões competentes. (Pausa.)

DEPARTAMENTO DE ASSUNTOS LEGISLATIVOS

PARECER Nº 39/76

PROCESSO MJ: 60 145/76

OBJETO : Projeto de Lei 050/76,
do Senado.

ASSUNTO : Dispõe sobre requisi-
tos a serem inclu-
dos na Carteira Pro-
fissional dos Marít-
mos.

O Projeto de Lei 50/76, da lavra do Senador NELSON CARNEIRO, manda constar da Carteira Profissional dos Marítimos, do que trata a Convenção nº 108, da OIT, declaração de que a mesma constitui documento de identidade para os fins daquela Convenção.

A alegação do Senador é o de que, embora o art. 4º, 2, da Convenção 108, incluía a "declaração" entre os "dados" do documento profissional dos Marítimos, as carteiras não foram ainda adaptadas a essa nova realidade, ocasionando transtornos aos seus titulares, nos casos, por exemplo, de viagem aérea "em que tem sido exigido a exibição do competente passaporte expedido pela entidade competente, ainda que essas viagens sejam de estrito caráter profissional, para embarcar em navios brasileiros em serviço no exterior".

Para o Senador fluminense,

TT.O. 305. PRO 224 p. 45
42



40



2.

"não se pode aceltar nem compreender que um marítimo, devidamente identificado por seu documento profissional, reconhecido pelos países membros do OIT, mesmo quando em serviço, seja obrigado a tirar passaporte, pois, como pensamos, do ponto de vista profissional sua locomoção pode e deve ser efetivada tão somente mediante a apresentação de seu documento de identidade profissional, equivalente, neste caso, ao passaporte propriamente dito, a teor do que estabelece a Convenção Internacional, já devidamente homologado pelo Brasil".

O problema, prendendo-se intimamente, a meu ver, ao importante setor do DPF encarregado da Po
lícia Marítima e Aérea, deve receber, antes, o parecer da
quele setor, que prestará, sem dúvida, os melhores esclarecimentos.

Ao Gabinete para o obséquio de solicitar a colaboração em vista.

Brasília, 28 de dezembro de 1976



JOAQUIM LUIZ DE OLIVEIRA BELLO
Diretor Geral - DAL/MJ

TI.O. SUS. PRO. 204. p. 470 4

11
484

A D P M A F

*Encaminha-se, em anexo, para
seu conhecimento e constante
fornecimento*

Em 13/2/77

[Signature]
26 job.

Senhor Chefe do Gabinete,

Em cumprimento ao despacho de fls. 09, in-
formo a Vossa Senhoria que há no Ministério da Justi-
ça o processo MJ-62.465/76, originário do Aviso nº
0134, de 07 de fevereiro de 1976, em apenso por có-
pia, com o qual o Exmo. Senhor Ministro da Marinha -
submete à aprovação do Exmo. Senhor Ministro da Jus-
tiça o modelo da Carteira de Identidade Nacional de
Marítimo, elaborado de acordo com os preceitos esta-
belecidos nos itens 1 e 2 do artigo 4º da Convenção
108, da Organização Internacional do Trabalho, den-
tro, portanto, das condições propostas no Projeto de
Lei do Senado nº 50/76, de que trata este processado.

Brasília-DF., 28 de fevereiro de 1977

[Signature]
Luiz Clóvis Anconi
Diretor da DPMAF

Tt. O. 305. PRO. 224.p. 4845/12

(48)



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Ao INI, para conhecimento das informações prestadas pela DPMAF e atendimento ao solicitado no ofício nº 5449/GM/SA, do Sr. Chefe do Gabinete do Ministério da Justiça.

Restituir, em seguida, a esta Coordenação, para as demais providências.

Em 10.08.77

DANTE NARDELLI
Coordenador Central Policial
-Em exercício-

PROCESSO Nº 022257/77/DPF/BSB

ASSUNTO: Projeto de Lei Nº 50/76, do Senado, que dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos.

A Chefia do Gabinete do Exmo.Sr. Ministro da Justiça, pelo Ofício GM/SA/5449, solicita parecer do Instituto Nacional de Identificação sobre o Projeto de Lei 50/76, de autoria do Senador Nelson Carneiro, que dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos.

O Projeto dispõe que a Carteira Profissional dos Marítimos, de que trata a Convenção 108 da Organização Internacional do Trabalho, promulgada pelo Decreto Nº 58.825, de 14 de julho de 1966, deverá conter declaração de que a mesma constitui documento de identidade para os fins da referida Convenção.

Na sua justificativa o autor alega que embora conste da Convenção a previsão de inclusão da referida declaração no documento profissional dos marítimos, até hoje tais documentos não foram atualizados, o que vem causando transtornos aos seus portadores.

Considerando que o Ministério da Marinha já elaborou modelo de Carteira Profissional de Marítimos nos termos da Convenção 108 da OIT, dentro, portanto, das condições

propostas no Projeto de Lei 50/76, conforme informação do Sr. Diretor da DPMAF, fls. 11, nos parece, s.m.j., desnecessária aprovação de lei nesse sentido.

Por outro lado, tendo em vista o disposto no inciso 7, art. 4º, da Convenção, sugerimos seja verificada a possibilidade de inclusão do número da Carteira de Identidade Civil na Carteira Profissional dos Marítimos, o que possibilitaria o cadastramento dos seus portadores nos Órgãos de Identidade do País.

Brasília, 14 de novembro de 1977

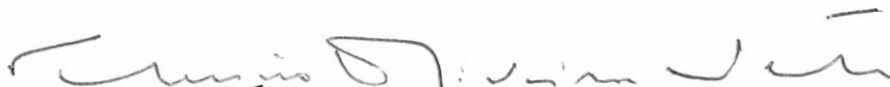


TEBÚRCIO DE OLIVEIRA NETO

Diretor do INI

Encaminhe-se ao Sr. Chefe do Gabinete do DPF

Em, 14 de novembro de 1977



TEBÚRCIO DE OLIVEIRA NETO

Diretor do INI

TT. O. SUS. PRO. 224. p. 51

46- F
(5) en



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

This image shows a single page of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or printed text on the page.

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

(52)

URGENTE

Informar-se, com urgência, a
sua legitimidade a Comissão
Interdita e o Departamento
Federal de Justiça —

Brasília - DF

7/11/76

Assessoria
Gabinete

MO: 52 465/76

Despacho CJ: 067/76

Senhor Chp de Justiça

Requer, preliminarmente,
que se tome a providência
dos do Departamento de
Policia Federal, através
do Instituto Nacional de
Identificação, órgão de
Protesto por nome e

23 02 76

H. R. B. Silva

EMBRATEL



EMBRATEL



EMBRATEL

EMBRATEL



EMBRATEL



EMBRATEL

TT.O. 309. PRO. 224. p 53

(53)

Urgente

Informe-se, com
urgência, voltando-
me. R. 24.11.1976
A. Falcao

1124.1158

611088MNJU BR

611166MMAR BR

DE MARINHA BRASILIA DF NR 0948 NIL 24 0930

EXMO SR ARMANDO RIBEIRO FALCAO
DD MINISTRO DE ESTADO DA JUSTICA
BRASILIA DF

TENHO A HONRA DE DIRIGIR-ME A V. EXA. PARA CONSULTAR SOBRE A ADOCAO
DE ALGUMA POSICAO POR PARTE DESSE MINISTERIO VG A RESPEITO DA APRO-
VACAO DO MODELO DE CARTEIRA DE IDENTIDADE NACIONAL DO MARITIMO VG
SUBMETIDO A V.EXA. PELO AVISO NR 0134 DE 17/2/76 DESTE MINISTERIO
PT CORDIAIS SAUDACOES PT

GERALDO AZEVEDO HENNING
MINISTRO DA MARINHA

TR AS 24/////////1502Z POR A T R K

611088MNJU BR

611166MMAR BR

NNNN

RJ - GM - Secretaria Particular

Recebido em 25/11/1976

A. Falcao

4636



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

URGENTE

Senhor Chefe do Gabinete,

O Aviso nº 134 de 17.02.76, do Ministério da Marinha formou o processo nº 52 465/76 encaminhado à Secretaria Administrativa para a Consultoria Jurídica em 10 de março de 1976.

Divosana
DIVOSANA BENTO DE FRANÇA
Assistente

Solicito à consultoria Jurídica juntar os antecedentes e, por favor, considerar a urgência que este pedido possui.

Brasília - DF

26 NOV 1976

ALBERTO ROCHA
Chefe do Gabinete

MJ: 52 465/76

SEPAR:

ASSUNTO: Av. 134/76 - Ministério da Marinha. Submete à aprovação do Senhor
Ministro da Justiça o modelo de Carteira de Identidade Nacional de
Marítimos.

PARTE:

PROCEDÊNCIA: Ministério da Marinha

A N D A M E N T O

CJ N.º

DS N.º

PARECERISTA: DR. PARANHOS. Em 16/03/76, 18/3/76 DIST:

EMENTA:

N.º DO PARECER:

N.º DO DESPACHO: 027/76

DESPACHO: SENHOR CHEFE DO GABINETE -

SAÍDA DA CJ: 23/02/76

RETORNO: 10/3/76.

SAÍDA FINAL:

MJ: 52 465/76

SEPAR:

T.O. 505. PRO 234: p. 56



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

À C.J.

Set.

IMPORTANTE

URGENTE

De ordem:
Ao Sr. Chefe
do Gabinete.
2.3.77

Fernando B. Falcão
Assessor Especial
do Ministro da Justiça

0302.1811

611088MNJU BR

0153171MMAR BR

DE MARINHA RIO RJ NR 0061 69 02 1500HS

EXMO SR ARMANDO RIBEIRO FALCAO
DD MINISTRO DE ESTADO DA JUSTICA
BRASILIA - DF

TENHO A HONRA DE DIRIGIR-ME A V. EXA. PARA CONSULTAR SOBRE
A ADOCAO DE ALGUMA POSICAO POR PARTE DESSE MINISTERIO VG A
RESPEITO DA APROVACAO DO MODELO DE CARTEIRA DE IDENTIDADE
NACIONAL DO MARITIMO VG SUBMETIDO A V. EXA. PELO AVISO NR
0134 DE 17/2/76 DESTE MINISTERIO PT CORDIAIS SAUDACOES PT
GERALDO AZEVEDO HENNING - MINISTRO DA MARINHA

TR DIA 02/03 AAS 1810 POR ASB K

611088MNJU BR

0153171MMAR BR

NN



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

NOTA - 2.3.77

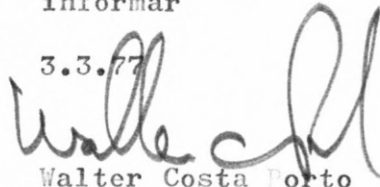
Referente Aviso 0134
de 17.02.76 do Sr.
Min. da Marinha, constac
formou o processo 52465/76,
encaminhado à CJ em
10.03.76.

M. Soares

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

À Consultoria Jurídica, solicitando
informar

3.3.77



Walter Costa Porto

p/Chefe Gab

TI.O. 505. PRO. 224-p. 60
Proc. 064304/76. (59)



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E NEGÓCIOS INTERIORES
SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO
SEÇÃO DE DOCUMENTAÇÃO

(CLASSIF.)

Natureza do documento: - n.º de / /

Assunto ou ementa:

Observações:

A Seção de Documentação antecipadamente agradece e solicita a devolução deste "dossier" logo que termine o seu estudo, a fim de não desfalcar a coleção.

Prof. 50/76-S

D. C. ~. 26.3.76. pag. 0799 (see II)

Th. O. JUS. PRO. 224, p. 61

(60)

É lido o seguinte

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 50, DE 1976

Dispõe sobre requisitos a serem incluídos na Carteira Profissional dos Marítimos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Da Carteira Profissional do Marítimo, de que trata a Convenção nº 108, da Organização Internacional do Trabalho, promulgada pelo Decreto nº 58.825, de 14 de julho de 1966, constará, obrigatoriamente, declaração de que a mesma constitui documento de identidade para os fins da referida Convenção Internacional.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificação

A Convenção nº 108, da Organização Internacional do Trabalho, de 1958, promulgada por Decreto Governamental, que trata da problemática referente às Carteiras Profissionais dos Marítimos, denominadas de Carteiras de Identidade Nacionais, é hoje, por força de sua promulgação, instrumento que corresponde a uma qualquer lei interna, na forma da própria Constituição da Organização Inter-

TT. O. IVS. PRO. 224, p. 62
22 (61)

Ius Documentação

nacional do Trabalho, vez que já foi devidamente reconhecida e homologada pelo Governo brasileiro.

Referido documento é da maior importância para a locomoção de seus portadores, decorrendo deste fato, inclusive, que a referida Convenção nº 108, em seu artigo 3º, parágrafo 2, dispõe *in verbis*:

"2. A Carteira de identidade dos marítimos conterá o nome e o título da autoridade expedidora, bem como a data e o lugar de expedição, e dela constará a declaração de que o documento em questão constitui a carteira de identidade de marítimos para os fins da presente convenção."

Ocorre, entretanto, que até esta data as atuais carteiras de identidade não foram, ainda, adaptadas a essa nova realidade, isto é, aos termos da Convenção nº 108, fato que vem ocasionando alguns transtornos de certa monta aos seus portadores. Com efeito, as atuais carteiras têm sido utilizadas por marítimos brasileiros a título de passaporte, em casos de retorno ao Brasil, mas a prática tem demonstrado que tal documento, como consta atualmente, não opera em sentido contrário, isto é, permitindo a saída de marítimos brasileiros, do Brasil, por exemplo, por via aérea, casos em que tem sido exigido a exibição do competente passaporte expedido pela autoridade competente, ainda que essas viagens sejam de estrito caráter profissional, para embarcar em navios brasileiros em serviço no exterior.

Ora, obviamente, nos parece de todo procedente a reivindicação dos marítimos no sentido em que, as atuais carteiras ou cadernetas de identidade, sejam adaptadas à nova realidade estabelecida pela Convenção nº 108, da Organização Internacional do Trabalho, vez que, não se pode aceitar nem compreender que um marítimo, devidamente identificado por seu documento profissional, reconhecido pelos países membros da OIT, mesmo quando em serviço, seja obrigado a tirar passaporte, pois, como pensamos, do ponto de vista profissional sua locomoção pode e deve ser efetivada tão somente mediante a apresentação de seu documento de identidade profissional, equivalente, neste caso, ao passaporte propriamente dito, a teor do que estabelece a Convenção Internacional, já devidamente homologada pelo Brasil.

A prática adotada de expedição de declaração de que a atual carteira de identidade é documento de identificação para os fins da referida Convenção tem acarretado problemas que estão a exigir providências, face às próprias características do documento em questão, até porque, como sabemos, uma declaração é sempre um documento deveras precário, face à sua transitoriedade.

Desta forma, acreditamos que a solução adequada estaria no acréscimo de tal declaração, tal qual ora estamos propondo, na própria caderneta de inscrição, que seria então fornecida aos tripulantes quando da estadia de navios brasileiros em portos estrangeiros, adaptando-se, portanto, o documento de identidade, de modo definitivo, às exigências da Convenção Internacional do Trabalho de nº 108, de 1968.

Com esta providência que ora reclamamos e que, não resta dúvidas quanto à sua necessidade, estar-se-á dotando os marítimos de um documento efetivamente completo, seja do ponto de vista profissional e pessoal, seja quanto ao reconhecimento como tal, por autoridades sejam brasileiras, sejam do exterior.

Sala das Sessões, em 25 de março de 1976. — Nelson Carneiro.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO Nº 58.825, DE 14 DE JULHO DE 1966

Promulga a Convenção nº 108 concernente às carteiras de Identidade Nacionais dos Marítimos.

O Presidente da República,

Havendo o Congresso Nacional aprovado pelo Decreto Legislativo número 6, de 1963, a Convenção número 108, concernente às

carteiras de identidade nacionais dos marítimos, adotada em Genebra, a 13 de maio de 1958, por ocasião da quadragésima primeira sessão da Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho;

E havendo a referida Convenção entrado em vigor, para o Brasil, de conformidade com seu artigo 8º, parágrafo 3º, a 5 de novembro de 1964, isto é, doze meses após o registro do instrumento brasileiro de ratificação, o que se efetuou a 5 de novembro de 1963;

Decreta que a referida Convenção apensa por cópia ao presente decreto, seja executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

Brasília, 14 de julho de 1966; 145º da Independência e 78º da República. — H. Castello Branco — Juracy Magalhães.

CONVENÇÃO 108

Convenção concernente às Carteiras de Identidade Nacionais dos Marítimos.

Artigo 3º

A carteira de identidade de marítimos permanecerá sempre em poder de seu titular.

Artigo 4º

1. A carteira de identidade dos marítimos terá formato simples, será confeccionada com material resistente e apresentada de uma maneira tal que qualquer modificação seja facilmente discernível.

2. A carteira de identidade dos marítimos conterá o nome e o título da autoridade expedidora, bem como a data e o lugar de expedição, e dela constará a declaração de que o documento em questão constitui a carteira de identidade de marítimos, para os fins da presente convenção.

3. A carteira de marítimos conterá os dados abaixo, relativos a seu titular:

- a) nome por extenso (prenomes e nomes de família, se for o caso);
- b) data e lugar do nascimento;
- c) nacionalidade;
- d) sinais físicos identificadores;
- e) fotografia;
- f) assinatura do titular ou, em se tratando de pessoa que não saiba escrever, impressão digital do polegar.

4. Na carteira de identidade de marítimos, expedida a marítimo estrangeiro, não é o Membro obrigado a inserir qualquer declaração sobre a nacionalidade do titular e nem constituirá essa declaração prova conclusiva da nacionalidade.

5. Qualquer limitação relativa ao período de validade de uma carteira de identidade de marítimos deverá ser claramente indicada no documento.

6. Ressalvadas as disposições contidas nos parágrafos precedentes, a forma e o teor exatos da carteira de identidade de marítimos serão estabelecidos pelo Membro que a expedir, ouvidas as organizações de armadores e marítimos interessadas.

7. A legislação nacional poderá prescrever a inclusão de dados complementares na carteira de identidade de marítimos.

(Às Comissões de Constituição e Justiça, de Legislação Social e de Relações Exteriores.)

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — O projeto lido será publicado e despachado às comissões competentes. (Pausa.)

Ius Documentação

T. O. 305. PRO. 224. p. 63

(62)

223



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E NEGÓCIOS INTERIORES

TT. O. SUS. PRO. 224. p. 67

(63)

DC

52-465/76

Não foram fichados
na DC.

02. 8. 77

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

DIREITO

MARÍTIMO

INTERNACIONAL

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

PROF.

ABDUL SAYOL DE SÁ PEIXOTO.

(Catedrático de Direito Internacional Privado da Faculdade de Direito da Universidade do Amazonas. Membro Titular da Sociedade Brasileira de Direito Internacional).

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

SUMÁRIO :

1. Considerações sôbre o Direito comercial marítimo internacional.
2. O navio no Direito internacional privado.
3. Relações marítimas internacionais.
4. Disposições disciplinares do comércio marítimo no Código Bustamante.
5. Disposições de Direito brasileiro, aplicáveis à espécie.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

BIBLIOGRAFIA :

Além dos autores e obras citados no texto, vide: [COLOMBOS, The international law of the sea, London, 1 954.

FLORIO, Nazionalità della nave e legge - della bandiera, Milano, 1 957.

QUADRI, Le navi private nel diritto internazionale, Milano, 1 939.

SMITH, The law and Custom of the Sea, London, 1 959.

TORRENTE, Aspetti particolare della pubblicità nel diritto della navigazione, in Rev. Dir. Nav., 1 959.

NOVISSIMO DIGESTO ITALIANO, vol. XI, 1957.

WATTS, The Protection of Merchant Ships , British, Year Book of International Law , 1 957.

ODDINE, Sulla legge regolatrice dei privilegi marittimi, in Riv. Dir. Nav., 1 962 I.

MILLER, La legge inglese relativa al sequestro, Dir, Maritt., 1 950.

1. É incontestável a existência de um Direito comercial marítimo, independente e distinto do terrestre.

Causas diversas determinam essa separação, tais como: os enormes riscos a que estão expostos os navios e as mercadorias transportadas; a autonomia jurídica da embarcação durante longas travessias, que a colocam fora da ação das autoridades terrestres; o perigo comum e a distribuição dos danos entre os interessados na expedição marítima, bem assim os poderes outorgados ao capitão .

2. Para o direito internacional privado , entende-se por navio, qualquer embarcação destinada ao - transporte tanto de pessoas como de mercadorias, ou, com mais rigorismo e precisão técnica, todo o corpo ôco, suscep- tível de flutuar, capaz de andar sobre a água e suportar - pessoas e coisas.

O vocábulo navio deriva do latim navis , sendo de origem grega - naus.

O navio é um bem móvel, individualizando-se por um nome e por sua tonelagem, possuindo uma nacionali- dade - decorrência da nacionalidade do proprietário (pessôa física ou jurídica) - e um domicílio, que é o lugar da matrícula.

Acentuamos que o navio é um bem móvel. Na verdade, as legislações lhe atribuem essa consideração, - cujas raízes encontramos na Ordenança marítima francesa, de

1 861, ao estender às naves o droit de suite, que é inerente aos bens imóveis.

Sob o ponto-de-vista físico, é fora de dúvida a condição de móvel das naves. Contudo, são coisas móveis de natureza muito particular, porque nelas não é admissível o princípio de que a posse equivalha ao título, podendo ser objeto de hipoteca, tem, como ficou dito, nacionalidade, nome, domicílio, etc., etc.

Êsses requisitos que ostentam as naves, aproximando-as das pessoas, é lógico que se não possa estranhar hajam suscitado a opinião favorável de existência de uma lei nacional que a acompanhe.

Com efeito, reconhecem os autores, sem discrepâncias, que tenham os navios uma nacionalidade, por considerar ser o único meio de resolver muitos problemas de ordem jurídica, tanto pública como privada.

A exteriorização de que seja portador de uma nacionalidade, temos no pavilhão que ostenta.

Em verdade, por isso mesmo, a lei do pavilhão constitui um verdadeiro estatuto pessoal da nave e regula tudo que diz respeito a sua condição jurídica.

A dificuldade primeira surge quando se visa a assinalar as circunstâncias mediante as quais pode um navio hastear um pavilhão.

O direito marítimo, em que pèse ao sentido de uniformidade que o caracteriza, é terreno propício para a colisão de leis, oferecendo características peculiares

e, às vezes, equacionando problemas de difícil solução.

Inexistindo no ordenamento jurídico internacional um complexo uniforme de princípios que justifiquem a atribuição da nacionalidade do navio, o critério da outorga está na dependência das exigências discricionárias de cada Estado.

A Ata de Navegação de Cromwell, de 1651, já fazia depender a nacionalidade das naves britânicas das seguintes condições: que fôssem nacionais seus proprietários; que os barcos fôssem construídos na Inglaterra e que a maioria da tripulação fôsse inglesa. Mais tarde, isto é, em 1894, o merchant shipping act inglês exigia que fôssem ingleses os proprietários de navios.

Com respeito à participação de estrangeiros na propriedade naval, as legislações se dividem:

a) exclusão total: Alemanha, Brasil, Chile, Espanha, Estados Unidos da América do Norte, Inglaterra, Japão, Portugal e Turquia.

b) participação parcial: Áustria, Bélgica, Dinamarca, França, Holanda, Itália, Polônia e Suécia.

Na Polônia, são exigidos 2/5, e na França, metade dos detentores do título de propriedade da embarcação terá que pertencer a franceses.

É inquestionável que a lei do pavilhão do Estado que o navio desfralda será competente para determinar em cada caso se foram reunidas ou cumpridas as condi -

ções estatuídas para que a nave desfrute tal nacionalidade.

Sobre a lei aplicável nas diversas relações que possam ter lugar, e que o objeto da relação de direito seja o navio, bifurca-se a posição da doutrina: uns escritores da disciplina elegem a lex rei sitae, dado que defendem o caráter de bem móvel do navio; outros, a lei do pavilhão, desde que é a única imperante quando a embarcação se acha em mar livre e assim, sendo preferível que continue a regê-la e não fracionando a competência, mesmo por que poderia ensejar a fraude, o que seria de fácil ocorrência, tendo em vista o lugar da situação.

Embora a maioria se incline pela aplicação da lei do pavilhão admitem todos, via de regra, em determinados casos singulares, atinentes aos direitos reais que sobre o navio possam recair, a aplicação de leis distintas da do pavilhão.

Vários conflitos tipicamente da esfera própria do direito internacional privado ocorrem, no que diz respeito à aquisição da propriedade de um navio, uma vez que as legislações dos Estados estabelecem formalidades especiais, discrepantes.

Essas divergências dizem respeito não apenas quanto aos modos admissíveis e às restrições impostas nos diversos grupos legislativos para a aquisição, senão quanto ao próprio conteúdo do direito. Os tratadistas têm sublinhado que o conceito romanista do domicílio, como direito individual e absoluto, sofre modificações sensíveis, quando se trata de aplicar a uma coisa que, como na espécie, o navio, constitui elemento primordial da economia e da defesa nacional.

No fenômeno jurídico navio, a prevalência do interesse público é decorrência de fatores políticos e jurídicos, justificando por isso mesmo limitações à propriedade naval, desconhecidas nas demais propriedades.

Daí os privilégios e desigualdades quanto a proprietários de navios nacionais e navios de propriedade de estrangeiros.

Qualquer dos meios reconhecidos em direito operam a aquisição e transmissão da propriedade de navios, tais como a ocupação, a prêsa marítima, a construção, a compra e venda, a doação, sucessão, permuta e a prescrição.

Há quem defina a prêsa de guerra como "uma confiscação violenta, com objetivos de defesa e ofensa; porém, é mais exato a nossos fins falar da ocupação bélica da nave ou das coisas que transporta" (MIGUEL ARJONA COLOMO , " Derecho Internacional Privado", Parte Especial, Barcelona).

A venda do navio, como está diversificada na legislação dos diferentes Estados, vale consignar, pode ser: voluntária, forçosa ou judicial. A venda forçada exclui a condição de liberdade e mútuo consentimento das partes. E a venda judicial está submissa a um procedimento regulado pela lei com publicidade, exigindo a intervenção do juiz.

Todavia, neste ponto, impera o aforismo da máxima locus regit actum. Contudo, pela sua peculiar condição, a embarcação terá que obter inscrição no registro

competente e esta inscrição terá que se processar em obediência às formalidades prescritas para plena eficácia do ato.

Quanto à forma, há incontestemente prevalência da lex loci.

Quanto ao fundo ou substância dos contratos de compra e venda, impera a vigência das normas previstas pela lei civil reguladora dos contratos: autonomia da vontade, expressa ou tácita.

Também pode ocorrer a aquisição, por prescrição, como ficou dito, e é sabido que diferem os prazos - estatuídos pelas diversas legislações. Neste ponto, há preferência manifesta pela lei do pavilhão para a determinação dos prazos e de todos os requisitos precisos para a validade da aquisição por meio da figura da prescrição.

Pode por igual o navio ser suscetível de instrumento de crédito. Argumentar-se-á que, sendo bem móvel, parecerá natural que a forma de garantia aplicável seria a pignoratícia, porém, como esta leva consigo a remoção da posse a favor do credor, privando o devedor da utilização dela, a maioria das leis modernas - após uma larga evolução, por causas distintas - resolveram substituir a tradição da nave pela sua inscrição no registro público. Desta forma, o penhor naval ficou assimilado à hipoteca imobiliária.

Quase todos os países estabeleceram em seus Códigos ou leis especiais a hipoteca naval. Contudo, a generalização deste instituto não supõe uma uniformização

em sua regulamentação, antes pelo contrário, as diferenciações são grandes. Umas leis admitem tão-só as hipotecas - convencionais, enquanto outras, por seu lado, as legais; variam fundamentalmente quando se trata de determinar que naves são suscetíveis dêsse gravame: por sua tonelagem, em construção, em exploração, diferenças formais muito mais profundas, tanto para a constituição, como para a plena inscrição do direito.

Que lei há de prevalecer? Sob êsse aspecto, e por tratar-se de um direito real, é inevitável uma primeira posição favorável à lex rei sitae, pelas conhecidas razões de que tôdas as medidas referentes à regulamentação da propriedade têm um caráter público e afetam diretamente a soberania territorial.

Uma vez mais a lei do pavilhão goza neste ponto a preferência da maioria dos tratadistas, por entender que a aplicação da lei do lugar implica praticamente na extinção do crédito marítimo, enquanto as distintas - concepções das leis locais levaria a desconhecer em um lugar o direito real estabelecido em outro e submetido a lei diferente. A existência de um domicílio do navio em determinado porto permite a unidade quanto a êstes problemas, ensejando aos interessados acudir a um lugar de referência, para conhecer a situação jurídica do navio.

Há uma situação intermédia, que trata de conciliar as duas precedentes, exigindo que a hipoteca se constitua de acordo com a lei do pavilhão, desde que a lei local considere capaz de ser hipotecada a nave de que trata. Ostenta a fórmula todos os inconvenientes das anteriores, sem vantagem alguma.

Quanto às relações entre as pessoas que intervêm no comércio marítimo, a lei do pavilhão é admitida preferentemente pela quase totalidade das legislações, como lei competente.

Esta lei disciplinará todas as discrepâncias que surjam entre os co-proprietários, entre o proprietário e o capitão e entre este e os tripulantes. Dita lei determinará a faculdade do capitão para poder engajar, hipotecar, contratar, etc., etc., assim como será também aplicável para assinalar a responsabilidade do proprietário da embarcação em razão dos atos do capitão e da tripulação.

3. Pelo contrato de fretamento, uma pessoa se compromete a transladar pessoas e coisas de um ponto a outro, utilizando um navio.

As relações derivadas do contrato de transporte marítimo podem ser reguladas por leis distintas: para uns é a lei do pavilhão do navio a chamada a disciplinar todas as relações surgidas desse contrato; outros se decidem pela lei do lugar do destino, identificando-a com a lex loci executionis e, finalmente, a maioria se inclina pela lex loci contractus.

Quando se trata de empresas normalmente dedicadas a esse gênero de negócio, existem condições fixas preestabelecidas, aplicáveis sem distinção a quantos utilizam seus serviços. Nestas condições, é indubitável a preferência da lex loci contractus.

Vale aqui assinalar que a ^{tendência} ~~prevalência~~ unificadora do direito marítimo nasce da própria natureza das relações marítimas. As mercadorias se transportam em navios de todos os pavilhões e os passageiros não viajam só em

navios de sua nacionalidade.

O transporte marítimo, seus riscos com a abordagem, as avarias comuns, as complexas variedades de seguro marítimo, não se regem apenas por normas codificadas; diversos contratos marítimos, como o de passagem, reboque, assistência e operações sobre mercadorias embarcadas, não têm regulamentação nos Códigos; suas normas se acham nos acôrdos internacionais, ou em contratos tipo, ou nos usos dos diversos portos. Por isso mesmo, em que pêsse ao assinalado sentido de uniformidade do direito marítimo, que é característica sua na atualidade, é terreno propício para a colisão de leis, oferecendo características peculiares e equacionando às vezes árdusos problemas de difícil solução.

Quanto ao conhecimento de embarque, aplicar-se-á a lei do lugar onde se recebe a carga.

No que diz respeito ao pagamento do frete, a jurisprudência anglo-americana se decide pelo pagamento total, ainda que se não realize a viagem completa, enquanto em outros países prevalecerá o pagamento proporcional ao caminho percorrido. Neste ponto, a lex loci contractus prevalecerá.

O contrato de fretamento, como quase todas as instituições de direito marítimo, tem sido objeto da atenção dos juristas e dos órgãos governamentais dos Estados, com o propósito de lograr regras uniformes que facilitem o desenvolvimento do comércio. Assim, entre outros, podem ser referidos os Congressos de Montevideu, de 1889, as regras de Haya, de 1921, e o Congresso de Amsterdam, de 1927.

Agora mesmo, o Professor CERVANTES AHUMADA, do México, elaborou um Projeto de Código Marítimo Uni -

forme para a América Central. Revela o BOLETIM DE LA INTE = GRACIÓN, Abril de 1 966, que, na exposição de motivos, afirma o professor mexicano:

".....al redactar el proyecto de Código Marítimo Uniforme para los cinco países centroamericanos se tuvo presente la especial configuración de los ordenamientos jurídicos de dichos países y el anhelo, reiteradamente manifestado, de pugnar por la unificación económica del isto centroamericano. Asimismo, se estudiaron los antecedentes históricos y, siguiendo al especial desarrollo del Derecho Marítimo en el mundo, se procuró formular un ordenamiento mercantil-marítimo que, a la vez de ajustar - con la tradición y las características especiales de Centroamérica, fuese un ordenamiento moderno y acorde con los adelantos logrados por la ciencia del Derecho Marítimo Moderno."

Também se regula pela lei do contrato a contribuição da avaria grossa.

Pelo seguro marítimo, o assegurado, em troca do prêmio que lhe entrega o segurado, assume o compromisso de indenizar a este, até o limite da soma segurada, nos danos sofridos pelo navio ou em seu carregamento, em consequência de um risco marítimo.

Há limitações impostas nos diferentes grupos legislativos dos Estados, sobre as coisas objeto do seguro. Em alguns países latinos, por exemplo, o sôldo da tripulação é insuscetível de seguro; já na França é permitido, e na Inglaterra também se aceita sobre os dodo capitão - do navio.

Estas diferenças obrigam a que, sem rejeitar a lex loci contractus e a autonomia das partes, seja

mister ter presente quando do contrato de seguro o que est
tui a lei do pavilhão.

Por avaria, em direito marítimo, entende-se os danos materiais e os gastos extraordinários produzidos durante a viagem, com o fim de preservar o navio, o car
regamento ou ambas as coisas. Distingue-se a avaria comum ou grossa da particular ou simples. A primeira é voluntária e seus efeitos alcançam a todos os interessados, enquanto a segunda é involuntária e afeta exclusivamente o dono da coisa.

As diferenciações legislativas nesta matéria são muito profundas, não só quanto à própria noção de avaria, como no que se refere a sua liquidação e pagamento.

Objetivando-se solução uniforme, foram propostas várias regras. Primeira: a lei do porto de destino, forrando-se no argumento de que é conhecida de todos os interessados, por todos os peritos e autoridades que terão de intervir na distribuição da avaria. Este princípio oferece um inconveniente sério, uma vez que às vezes, o porto em que se terá de liquidar a avaria não é o do destino, senão outro imprevisto.

Outra posição é defendida pelos que vêem nas avarias o resultado de um ato contratual e propugnam pela autonomia da vontade das partes. Vontade que, no entendimento de DIENA, pode ser expressa ou terá que ser presumida pela autoridade competente. De maneira indireta foi encontrada uma fórmula, consistindo numa declaração expressa no conhecimento de embarque. São as denominadas Regras de York e Amberes. Tais regras, sancionadas pelo uso internacional, são de aplicação puramente voluntária.

Entende-se por abordagem o choque de dois navios ou de um contra o molhe ou dique; pode originar-se por caso fortuito ou por negligência - fortuito e - culpável -, existindo também para alguns o duvidoso.

No fortuito, os danos são suportados pelo respectivo proprietário (res perit domino). No culpável, a responsabilidade recai naquele que lhe deu causa. Entretanto, quando a culpa é comum, estabelecem as legislações soluções diversas, no que tange às indenizações e aos prejuízos, sendo de destacar a lei egípcia que, considerando avaria comum, distribui os danos entre todos os interessados.

Quanto à lei aplicável em caso de abordagem, costuma-se distinguir segundo o lugar onde o fato se origina: quando em águas jurisdicionais de um Estado, aplica-se a lex loci; se em alto mar, quando as embarcações têm a mesma nacionalidade, se aplicará a lei comum. As discrepâncias surgem quando se trata de embarcações de nacionalidade diferente. Neste caso, uns defendem a aplicação da lex fori, enquanto outros propugnam para que se conceda a cada nave o máximo de indenização determinada por sua própria lei.

Para dirimir esses litígios, existem várias convenções internacionais aprovadas para solver as pendências, como, por exemplo: Convenção de Washington, de 1889, sobre sinais marítimos, e o Convênio Internacional de Bruxelas, de 1910, para a unificação das regras relativas à abordagem.

O navio é a perda total da embarcação no mar. Geralmente se considera uma avaria particular. Todavia, quando o ato de salvamento afeta a vários navios,

o afundamento de um dêles, para impedir um incêndio ou explosão que a todos ameace, considera-se como avaria comum.

Nos casos de assistência e salvamento, existem, por igual, divergências nos diversos sistemas legislativos. O Acôrdio Internacional de Bruxelas, de 1910, aponta o caráter obrigatório do auxílio, proclamando o direito à remuneração para quem o preste, devendo ser previamente ajustada ou de conformidade com o determinado pelo convênio.

4. O Código de Direito Internacional Privado, aprovado pela Sexta Convenção Americana de Havana, de 1928, também chamado Código Bustamante, foi promulgado no Brasil pelo Decreto nº 18 871, de 13 de agosto de 1929.

No título Terceiro, trata "DO COMÉRCIO MARÍTIMO E AÉREO".

Aí se estabeleceu que "a nacionalidade dos navios prova-se pela patente de navegação e a certidão do registro, e tem a bandeira como sinal distintivo aparente". (art. 274).

A lei do pavilhão regula:

a) as formas de publicidade requeridas para a transmissão da propriedade de um navio (art. 275);

b) os direitos dos credores, depois da venta do navio, e a extinção dos mesmos (art. 277);

c) os poderes e obrigações do capitão e a responsabilidade dos proprietários e armadores pelos seus atos (art. 279);

d) as obrigações dos oficiais e gente do mar e a ordem interna do navio (art. 281);

e) as faculdades do capitão para o empréstimo de risco marítimo (art. 286);

f) a determinação se a avaria é simples ou grossa e a proporção em que devem contribuir para suportar o navio e a carga (art. 288);

g) o abalroamento fortuito, em águas territoriais, quando o pavilhão fôr comum (art. 288), aplicando-se a lei do lugar quando os pavilhões diferem (art. 289);

h) nos casos de abalroamento fortuito ou culpável, em alto mar, se os navios tiverem o mesmo pavilhão (art. 292); em caso contrário, regular-se-á pelo pavilhão do navio abalroado, se o abalroamento fôr culpável (art. 293). O Livro Terceiro, Capítulo III, em seu art. 309, referindo-se aos delitos cometidos fora do território nacional, manda aplicar a lei penal da vítima, nos casos de abalroamento culpável, no alto mar, entre navios de pavilhões diversos.

Diz o art. 276, que à lei da situação deve submeter-se a faculdade de embargar e vender judicialmente um navio, esteja ou não carregado e despachado.

A hipoteca marítima e os privilégios e garantias de caráter real, constituídos de acordo com a lei do pavilhão, têm efeitos extraterritoriais, até nos países cuja legislação não conheça ou não regule essa hipótese ou esses privilégios. É a regra do art. 278.

No Art. 283, está proclamado que são de ordem pública internacional as regras sobre a nacionalidade dos proprietários de navios e dos armadores, assim como dos oficiais e da tripulação. Também são de ordem pública internacional as disposições sobre a nacionalidade de navios para o comércio fluvial, lacustre e de cabotagem e entre determinados lugares do território dos Estados contratantes, assim como para a pesca e outras indústrias submarinas no mar territorial (art. 284).

O fretamento, caso não seja um contrato de adesão, reger-se-á pela lei do lugar de saída das mercadorias.

Os atos de execução do contrato ajustar-se-ão à lei do lugar em que se efetuarem (art. 285).

Nos casos de abalroamento fortuito, no alto mar, entre navios de diferentes pavilhões, cada um suportará a metade da soma total do dano, dividido segundo a lei de um deles, e a metade restante dividida, sendo a lei do outro (art. 294).

Finalmente, segundo o art. 295, a prescrição das ações originadas em contrato e atos comerciais ajustar-se-á às regras estabelecidas neste Código, a respeito das ações cíveis.

5. As disposições do direito brasileiro, pertinentes ou aplicáveis à espécie, são as seguintes:

I. Constituição (Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969):

Incluem-se entre os bens da União (art. -
4º):

a) os lagos e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, constituam limite com outros países ou se estendam a território estrangeiro; as ilhas oceânicas, assim como as ilhas fluviais e lacustres e nas zonas limítrofes com outros países (inciso II, art. 4º); b) o mar territorial (inciso VI, art. 4º).

Compete à União (art. 8º): a) organizar e manter a polícia federal com a finalidade de executar os serviços de polícia marítima (inciso VIII, a); b) explorar diretamente ou mediante autorização ou concessão as vias de transporte entre portos marítimos e fronteiras nacionais ou que transponham os limites de Estado ou Território (inciso XV, d); c) legislar sobre direito marítimo (Inciso XVII, b); d) regime dos portos e da navegação de cabotagem, fluvial ou lacustre (inciso XVII, m).

Compete à União instituir imposto sobre -
serviços de transporte e comunicações, salvo os de natureza estritamente municipal (art. 21, inciso VII).

Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção -
do Presidente da República, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente espaço marítimo (art. 43, inciso VI).

É da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre os tratados, convenções e atos internacionais celebrados pelo Presidente da República

pública (art. 44, inciso I).

Compete privativamente ao Presidente da República celebrar tratado, convenção e atos internacionais, ad referendum do Congresso Nacional (art. 81, inciso X).

Aos juizes federais compete processar e julgar, em primeira instância os crimes previstos em tratado ou convenção internacional e os cometidos a bordo de navios ou aeronaves, ressalvada a competência da Justiça Militar (art. 125, inciso I).

Nos portos e aeroportos onde não existir vara da Justiça Federal, serão processadas perante a justiça estadual as ratificações ou protestos formados a bordo de navio ou aeronave (art. 125, § 4º).

A navegação de cabotagem para o transporte de mercadorias é privativa dos navios nacionais, salvo caso de necessidade pública (art. 173). Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, assim como dois terços, pelo menos, dos seus tripulantes, serão brasileiros natos (§ 1º, art. 173). Ressalva o § 2º do art. 173: o disposto no parágrafo anterior não se aplica aos navios nacionais de pesca, sujeitos a regulamentação federal.

II - Lei de Introdução ao Código Civil:

Aplicar-se-á a lei do país em que fôr domiciliado o proprietário, quanto aos bens móveis que êle trouxer ou se destinarem a transporte para outros lugares (art. 8º, § 1º).

No Anteprojeto de reforma da lei de introdução, da autoria do Professor HAROLDO VALLADÃO ("Lei Geral de Aplicação das Normas Jurídicas"), o art. 46 está as sim redigido:

"Art. 46 - Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre os navios e as aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade.

Parágrafo único - A mudança de nacionalidade não prejudica os direitos adquiridos."

III. Código Civil:

Nos termos do art. 825, os navios ainda - que em construção são suscetíveis de hipoteca .

Em 1 922, e a 8 de novembro, o Decreto nº 15 788, sobre a regulação dos contratos da hipoteca dos na vios dispõe sobre a hipoteca naval no exterior e no Brasil. Subordina à lei do pavilhão os efeitos jurídicos da hipoteca marítima, os direitos e as responsabilidades das partes intervenientes, nacionais ou estrangeiras (art. 6º).

IV. Direito Convencional:

Aqui, vale alinhar, dentre outras:

I. A Convenção firmada em Bruxelas, a 23 de setembro de 1 910, promulgada pelo Decreto nº 10.773, de 18 de fevereiro de 1914, visando a unificação de certas re gras em matéria de assistência e salvamento. Aí se fixam - os casos em que são devidas indenizações por danos causados aos navios, coisas ou pessoas, em virtude de abalroamento - entre navios. A reparação do dano cabe ao navio culpado, to davia, se a culpa do acidente foi comum, a responsabilidade

de cada um será proporcional à gravidade das faltas respectivas. Entretanto, sendo o abalroamento fortuito ou no caso de força maior ou ainda, no caso de dúvida sobre as suas causas, cada um dos navios suportará os danos sofridos. Estipula ainda que a ação objetivando a reparação dos prejuízos decorrentes do abalroamento não fica submissa a protesto ou qualquer outra formalidade especial.

2. Convenção para unificação de regras em matéria de assistência e de salvamentos marítimos. Firmada em Bruxelas a 23 de setembro de 1910 e promulgada pelo Decreto nº 10.773, de 18 de fevereiro de 1914.

3. Convenção Internacional para unificação de regras concernentes à limitação de responsabilidade dos proprietários de embarcações marítimas, firmada a 25 de agôsto de 1924, em Bruxelas, e promulgada pelo Decreto nº 350, de 1º de outubro de 1935.

Dois protocolos foram firmados na mesma data, em Bruxelas, contendo duas ressalvas: não admissão a limitação da responsabilidade, quando se tratar da responsabilidade a danos causados a obras de arte dos portos, docas e vias navegáveis, ou de despesas de retirada de destroços de naufrágio, salvo sob garantia de reciprocidade. Resgardou-se o direito de decidir que o proprietário de navio não empregado no transporte de pessoas e cuja arqueação não ultrapasse 300 toneladas é responsável em certas condições.

4. A Convenção internacional para unificação de certas regras concernentes à imunidades dos navios - de Estado, firmada em Bruxelas a 10 de abril de 1926, e promulgada pelo Decreto nº 11.126, de 29 de setembro de 1936.

5. Convenção internacional para unificação de certas regras relativas aos privilégios e hipotecas marítimas e o respectivo protocolo de assinatura, firmados em 10 de abril de 1926, e promulgada pelo Decreto nº 351, de 5 de outubro de 1935.

6... Convenção internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar e as regras para evitar abalroamento, assinada em Londres, em 17 de junho de 1960 e promulgada pelo Decreto Legislativo nº 64, de 30 de novembro de 1966.

Em 1966 foram aprovadas as Emendas à Convenção internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1960, promulgadas pelo Decreto Legislativo nº 50, de 14 de julho de 1971.

/mjbf.