

O particularismo do Direito Marítimo e do Direito Aeronáutico e o Direito da Navegação

J. C. SAMPAIO DE LACERDA

(Da Universidade do Brasil e do Instituto Rio Branco)

Conhecedor dos mais acatados do assunto, o autor do presente trabalho disserta neste seu bem fundamentado estudo, um dos temas mais palpitantes acêrca do direito marítimo e aeronáutico, qual seja o da autonomia do primeiro e a dependência do segundo. O Prof. Sampaio de Lacerda expõe e discute com segurança as diferentes teorias relativas à matéria, para concluir favoravelmente pela necessidade da modificação da legislação brasileira no que concerne ao direito marítimo e aeronáutico, isto é, pela criação de um Código único — Código da Navegação (N. R.)

ASSEGURAR a autonomia de vários ramos do direito é, de fato, tendência moderna à vista do desenvolvimento cada vez maior da atividade humana. Assim, a pouco e pouco, foram destacando-se alguns ramos da ciência jurídica, como, por exemplo, o direito do trabalho, o direito industrial, o direito das águas, o das minas, o aéreo, etc. Entretanto, se por um lado isso vem sucedendo, por outro não são poucos os que combatem a autonomia dessas disciplinas, mesmo em relação àquelas que, pela sua tradição histórica, principalmente, merecem permanecer distintas. É o que sucede com o direito marítimo. Há muito discutem os autores êsse tema, que tem dado margem a explicações das mais variadas e que, em rápidos traços, procuraremos resumí-las. O nosso intuito será, pois, preliminarmente, apresentar a situação do problema da autonomia do direito marítimo e do direito aeronáutico, em face das principais correntes da doutrina. De início, porém, convem salientar que, para nós, o direito marítimo ainda hoje se destaca com seu caráter particu-

lista capaz de garantir-lhe a autonomia. Outranto, todavia, não concebemos em relação ao direito aeronáutico, de vez que, já afirmamos certa vez (1), nasceu êle embalado pelos princípios normativos do direito marítimo. Daí a razão pela qual mereceu nosso apoio o dogma sustentado pela chamada "*Scuola Napolitana del Diritto della Navigazione*" que, na "*Rivista del Diritto della Navigazione*", dirigida por ANTÔNIO SCIALOJA, procurou desenvolver os fundamentos por êste sustentado em seu "*Sistema del Diritto della Navigazione*" para a criação do direito da navegação, abrangendo o direito marítimo e aéreo. Hoje, aliás, na Itália, tornou-se vencedora essa idéia com a promulgação do "*Codice della Navigazione*" pelo decreto n.º 327, de 30 de março de 1942, separando-se definitivamente do direito comercial, situação lastimada pelos comercialistas, como acentua FRANCESCHELLI (2): "*provincia ormai definitivamente perduta per noi*".

Passemos, então, a estudar o problema, salientando as diversas opiniões dos mais ilustres tratadistas, nacionais e estrangeiros.

PARDESSUS (3), maritimista clássico, apesar de não usar pròpriamente a expressão "particularismo" para acentuar a autonomia do direito marítimo, apresentava três traços originais dêsse ramo do direito: a *universalidade* ou *uniformidade*; a *imutabilidade* e a *origem costumeira*. E de fato, quem estudar o desenvolvimento histórico

(1) J. C. SAMPAIO DE LACERDA: *Locação de aeronaves*, in *Revista Jurídica*, vol. VI — 1942-1943, pág. 219.

(2) REMO FRANCESCHELLI: *Corso di diritto commerciale*, 1944 — I, pág. 11.

(3) *Collection des lois maritimes*: I, pág. 2.

do direito marítimo pode observar que tanto a navegação como o tráfico marítimo tinham nos usos e costumes as normas que os regessem, sendo que tais usos eram o resultado de uma prática surgida espontaneamente. E como proviessem sempre de fatos idênticos, êsses usos foram sendo adotados por todos os que se encontravam ligados à navegação marítima, extendendo-se não só pelas cidades marítimas da Europa, quer da costa mediterrânea, quer da atlântica, como ainda pelas cidades do oriente com as quais os armadores e mercadores europeus mantinham relações comerciais. Não havia, contudo, nenhuma elaboração científica, nem mesmo a preocupação de codificá-los através a intervenção das autoridades governamentais. Suas compilações constituíam tão somente uma reunião dos "bons costumes do mar". Mas, com o tempo, os usos assim consolidados foram introduzindo-se nas primeiras codificações do direito marítimo. E da Ordenação de Marinha de Colbert, de 1681, passou ao Código Comercial Francês e, posteriormente, aos demais códigos. Êsse o motivo da *imutabilidade* e da *universalização* do direito marítimo, ao lado do seu caráter de *origem* tipicamente *costumeira*. Daí a observação do próprio PARDESSUS de que o direito marítimo era trinta séculos depois o mesmo dos primeiros dias e a afirmação de DANJON (4) de que o direito marítimo atravessara as idades sem envelhecer. Se o mar era um só em tôda a parte, como se explicar a diversidade de leis a respeito da navegação, tanto mais que o comércio marítimo é cosmopolita por natureza? Assim BERNAIERT, inaugurando a conferência de Liverpool exclamava: "O oceano só deve conhecer uma só e mesma lei: aplicável a todos sob tôdas as latitudes". E se assim é, os processos adotados pela marinha mercante devem ser em tôda a parte os mesmos e o direito que regula o comércio marítimo, nascendo sempre de iguais necessidades, deve, em tôda a parte e a todos oferecer o mesmo regime de garantias. Diferenças de clima, raça, forma de governo, a que as leis, geralmente, são sensíveis, quase nenhuma influência exercem sobre as normas do direito marítimo. Êsses os argumentos que levaram DANJON a concluir pela *grande estabilidade do direito marítimo através das idades* e a sua *notável uniformidade em todos os países*. Outro tam-

bém não é o ponto de visto de PIPIA (5) ao declarar que a *uniformidade no tempo* e a *universalidade no espaço* é que constituem os principais elementos característicos do direito marítimo.

DANJON, contudo, não se satisfaz com êsses únicos característicos e a êles acrescentou outro traço, talvez de maior relêvo: o *espantoso atrevimento de suas concepções jurídicas*, isto é as inovações que o direito marítimo criou e que serviram, posteriormente, a outros campos do direito. Assim, por exemplo, o seguro marítimo fêz que, presentemente, quase todos os riscos possam ser objeto de seguro. Do mesmo modo, a obrigação imposta ao armador de cuidar do marinheiro doente ou ferido, em consequência de serviço do navio, deu a idéia do risco profissional que, introduzido na legislação comum, assegura hoje, a reparação de todos os acidentes do trabalho (6).

Entretanto, se êsses maritimistas assim entendem, outros, como CASTRO REBELLO (7) esclarecem que não há propriamente *imutabilidade* e a *estabilidade* é relativa, pois, se em quase todos os países o direito marítimo em vigor é secular, o desacôrdo de suas normas com as necessidades atuais da navegação e do comércio têm sido tema da melhor crítica.

O desenvolvimento da navegação tem se acentuado dia a dia. Com o emprêgo da navegação a vapor os navios tornaram-se maiores e mais rápidos, a par das viagens serem mais longas. Não há hoje os mesmos riscos de outrora, como a pirataria, nem as tempestades são mais obstáculos à navegação. Mas, em compensação, os abalroamentos são mais frequentes e mais perigosos, conforme salienta GIANNINI (8). Essa a razão pela qual o direito marítimo moderno teve de aceitar a adoção de institutos do direito comum. E' o caso da hipoteca marítima que passou a substituir o antigo contrato de câmbio marítimo: o *foenus nauticum* dos romanos. Mas, o direito marítimo, apesar disso, atendendo ao seu *espírito tradicionalista* — um dos pontos capitais para a sua autonomia, na

(5) *Diritto Marittimo*, I, n.º XIV.

(6) V. J. C. SAMPAIO DE LACERDA: *Natureza e efeitos do contrato de ajuste*, 1939, pág. 5.

(7) *Há um direito marítimo?* na Revista Estudos Jurídicos, 1930, I, 2, 105 seg.

(8) *Corso di diritto marittimo*, n.º 4.

(4) *Traité de droit maritime*, 1926, 2.ª I, n.º 10.

concepção de RIPERT (9) não renuncia voluntariamente hábitos antigos, conquanto já não tenham mais utilidade prática. E assim, o contrato de câmbio marítimo perdura até hoje. Já BRUNETTI (10) alega que o caráter tradicionalista do direito marítimo, no momento atual, é em muito atenuado e reduzido, pois recebeu forte abalo com o advento da navegação a vapor, que alargando os horizontes cria novos institutos e determina especiais atitudes de consciência jurídica.

Entretanto, o próprio RIPERT julga utópica a idéia da uniformidade, por isso que nem todos os povos têm os mesmos interesses para que se sujeitem a leis idênticas, além do que, sendo o comércio marítimo meio eficaz de domínio na luta internacional, a política de proteção praticada atualmente por todos os países torna-se dificilmente conciliável com a uniformidade internacional das leis. Por isso, acentua RIPERT (11), querer unificar o direito marítimo é pretender voltar à prática antiga em que a *Lex Rhodia* teve caráter de direito comum ou ainda ao tempo do Consulado do Mar, dos Rolos d'Oléron e das Leis de Wisby que constituíam lei universal do Mediterrâneo, no Atlântico e no Mar do Norte, respectivamente. A codificação fez, porém, cessar a uniformidade, como salientam RIPERT e CASTRO REBELLO (12). Se o Código francês foi, de fato, adotado em vários países, a Grã-Bretanha conhecia direito diferente, enquanto a Alemanha, em 1881, promulgava um código próprio, no que foi seguido, aliás, por muitas outras legislações. Mas, apesar disso, a campanha da unificação tem sido grande e por isso, inúmeras têm sido as convenções e tratados sobre assuntos do direito marítimo, como resultado das conclusões de vários congressos e conferências internacionais e da obra de algumas associações de juristas e publicistas, de âmbito também internacional.

Embora as considerações acima em grande parte fossem lembradas por GEORGES RIPERT, não se deve considerá-lo, todavia, um anti-particularista do direito marítimo. Pelo contrário, para o professor da Universidade de Paris, o direito marítimo não se assemelha a nenhuma outra disciplina

jurídica (13), salientando ainda não acreditar possa o direito marítimo perder o caráter particularista por dois motivos: pela tendência do direito contemporâneo de não mais elaborar leis de caráter geral e sim leis especiais que se adaptam aos diversos gêneros de exploração e ainda porque o transporte marítimo, sendo de caráter quase exclusivamente internacional, exige, para evitar conflito de leis, normas aplicáveis igualmente em quaisquer águas que os navios tenham de atravessar. E em conclusão afirma que não só pela conservação de antigos costumes, mas também pela criação de novas regras de caráter internacional, o direito marítimo conservou ou adquiriu verdadeira autonomia no que diz respeito ao direito comercial terrestre (14).

ANTONIO SCIALOJA (15) declara-se pela autonomia do direito marítimo por decorer de dois fatos: a existência de institutos típicos, além de ser a natureza das coisas, isto é, o fato técnico, o elemento experimental, a determinante de sua especialidade, constituindo o vínculo interno que une em um complexo orgânico todos os institutos especiais e todos os desvios das normas do direito comum. E o fator técnico da navegação, em sua expressão mais sintética é o *transporte autárquico*, exclama SCIALOJA. As situações particulares e as exigências especiais do tráfico marítimo derivam tôdas deste elemento fundamental do fator. O "risco da navegação" que congrega em uma formidável solidariedade de interesses todos aqueles que confiavam ao navio seus bens ou sua vida, o *afastamento do navio* e a *autoridade e pericia de um só* (capitão) perante todo evento, dão ao direito marítimo característicos precisos. Além disso, entende SCIALOJA que no direito marítimo há uma fusão entre os elementos privados e públicos, tão íntima que difícil se torna a separação deles (ex.: publicidade marítima, ajuste, figura jurídica do capitão, etc.).

BERLINGIERI (16) consagra o particularismo em duas características fundamentais: uma rela-

(9) *Traité de droit maritime*, 2.^a I, n.º 54.

(10) *Diritto marittimo privato italiano*, I, n.º 5.

(11) ob. cit. I, n.º 63.

(12) ob. e trab. citados.

(13) ob. cit. I, n.º 44.

(14) *Précis de droit maritime*, 1939, n.º 5.

(15) *Sistema del Diritto della Navigazione*, I, n.º 2.

(16) *Verso l'unificazione del diritto del Mare*, 1933: Sull'autonomia del diritto marittimo, pgs. 329 e segs.; *Le precipue caratteristiche del diritto marittimo odierno e la sua struttura autonoma*, em *Il diritto marittimo*, 1928.

tiva à sua atuação e a seu processo evolutivo e a outra refletindo o fim prático dominante em seu conteúdo. A primeira consiste na *internacionalidade* e a segunda no propósito constante de conseguir quanto mais possível a *segurança* da navegação.

Para MANARA (17) o “perigo do mar” constitui o pressuposto fundamental da norma marítima, caracterizando um ambiente especial de aplicação e impondo conseqüentemente a sua lei — a marítima. São os “perigos do mar”, explica MANARA que justificam aquela *natureza da coisa* de SCIALOJA e determinam as providências diretas da *segurança da navegação* de BERLINGIERI. O “perigo do mar”, acrescenta MANARA, não diminui à vista das inúmeras invenções e da grandiosidade dos navios atuais que permitem vencer o mar, não só em relação à distância, como em relação ao perigo que êle oferece, porque a preocupação que acompanha o navio durante a viagem cresce sensivelmente pelo maior número de capitais em risco e pela intensificação da vida no mar. Por êsse motivo, GIANNINI prefere distinguir o *risco técnico* (da expedição marítima) do *risco econômico* (natureza aleatória de tôdas as operações e emprêsas comerciais). O *risco técnico*, diz êle que deriva do isolamento do navio, contribui para tornar mais grave o *risco econômico*, enquanto não tenha grande importância, pois as estatísticas modernas acusam a diminuição dos riscos técnicos (progresso da ciência marítima, construção moderna de navios, em geral maiores e mais velozes), embora cresça o risco econômico do armador, que, por sua vez, se garante com o seguro (18).

PRINZIVALLI (19) admite a eventual oportunidade de colecionar em código único tôdas as normas relativas às relações jurídicas marítimas e de dedicar a êle uma atividade de estudo distinta da do direito comercial, mas exclui que se possa falar de verdadeira e própria autonomia científica, pois que: a) não subsiste a pretendida fusão das normas de direito público com as do direito privado, mas somente uma interdependência entre umas e outras (o que é fenômeno constante e natural); b) não existem princípios gerais de direito marí-

timo; c) a comunhão de riscos e a natureza aleatória não são próprios, nem exclusivos do direito marítimo; d) a autonomia do direito comercial exclui a do direito marítimo, por isso que um se desenvolveu com o outro.

O mais intrépido, porém, anti-particularista é BONNECASE (20) que, apesar de negar o particularismo do direito marítimo, admite traços distintivos que são, de um lado, o *elemento experimental* e, de outro, a sua *técnica*. O primeiro abrange: 1) *elemento físico*: o mar; 2) *elemento econômico*: conjunto de condições econômicas por meio das quais se pratica a *especulação comercial*; 3) *elemento social e político*, derivado da rivalidade entre os Estados ou entre corporações que visam cada uma assegurar o predomínio e a formação de emprêsas comerciais. O elemento de fato, a *técnica*, é variável, principalmente quanto à nomenclatura. Assim, os têrmos podem permanecer imutáveis, modificando-se seus significados (ex.: fretamento que passou hoje a significar transporte).

ASQUINI (21), combatendo BONNECASE, afirma que, se por um lado a navegação a vapor, o aparelhamento moderno dos portos, a brevidade das viagens e o menor número de riscos têm diminuído a natureza aleatória do comércio marítimo, alterando-lhe o caráter de “*colônia viajante*”, por outro, não a suprimiram totalmente.

Aliás, bastaria o exame atento do direito marítimo para que concluíssemos pela existência ainda de muitos institutos típicos, não só quanto às pessoas, como quanto às coisas e às obrigações. Assim a figura do capitão; a organização da profissão marítima que constitui a marinha mercante, reserva da marinha de guerra; a natureza jurídica do navio de movel *suigeneris*, pela aplicação de certas regras pertinentes aos imóveis (registro, publicidade, hipoteca); o contrato de fretamento e o de ajuste. Além disso, não poucos são os institutos exclusivos do direito marítimo, tais como: as *avarias comuns*, a *abalroação*, a *assistência* e o *salvamento*.

O fato de considerar-se já envelhecido o direito marítimo, a troco dos progressos da navegação,

(17) *La legge del mare*, pags. 9 e 10.

(18) ob. cit., pags. 5 a 7.

(19) *La pretesa autonomia del diritto marittimo*, Milão, 1933.

(20) *Traité de droit commercial maritime*, Paris, 1923; *Précis élémentaire de droit maritime*, 1932; *Le droit commercial maritime: son particularisme*, 1931.

(21) *Sull'autonomia dell diritto marittimo*, in *Scritti Giuridici*: I, pg. 95.

importa, porém, em chamar a atenção dos novos legisladores, a fim de que não se esqueçam de não eliminarem as normas reguladoras de muitos institutos tradicionais já abandonados pela grande navegação, como atesta SCIALOJA (22), pois eles são, às vezes, vivamente usados na pequena navegação a vela ou a vapor (co-propriedade naval, abandono, formas especiais de salários).

Essas razões explicam o caráter todo peculiar do direito marítimo que, dêse modo, exige sua autonomia.

O problema não destoa ao estudarmos o particularismo do direito aeronáutico, de vez que, na doutrina, divergem os autores. E' o que passaremos agora a examinar.

AMBROSINI (23) é um dos mais eficientes defensores da autonomia do direito aeronáutico e solidifica esse seu ponto de vista firmado em DONATI (24) e em SCIALOJA (25) de que possui o direito aeronáutico os requisitos por êsses autores exigidos para que seja proclamada a autonomia de um ramo do direito, ou sejam, a *novidade da matéria* (fator técnico da navegação aérea); a *especialidade dos princípios gerais* e a *complexidade da disciplina*, tanto em relação ao direito público, como ao *direito privado*. Além disso, acentua AMBROSINI que outros elementos o distinguem, isto é, seu caráter internacional ou a *uniformidade internacional* e a "*politicità*", ou melhor, a influência de elementos e considerações *político-militares* e *político-econômicas*, salientando que o Estado não pode deixar circular livremente um veículo aéreo, sendo necessária fiscalização contínua e perfeita.

FRAGALI (26) declara que o direito aeronáutico não tem semelhanças com o marítimo, pois que são raros nesse último os casos de direitos e obrigações sobre a propriedade de terceiros, situação bastante comum no direito aeronáutico.

Para rebater êsses argumentos, EUGÊNIO SPASIANO (27) não encontrou dificuldades, pois, sa-

lienta êsse autor que quase todos os institutos do direito aeronáutico apresentam-se como adaptações dos do direito marítimo (registro aeronáutico, publicidade, natureza jurídica da aeronave, assistência, alijamento, abandono, direitos de garantia) (28). Assim o fator técnico da navegação não se torna diferente, se em relação ao tráfego aéreo ou ao feito pelas águas, o que afasta a idéia da novidade da matéria. Por outro lado, também, a especialidade dos princípios gerais desaparece, uma vez que se aplicam também ao direito marítimo. E pela mesma razão, a complexidade da disciplina não é característica própria do direito aeronáutico, nem a tendência para a uniformidade internacional deixa de sofrer as mesmas críticas que as oferecidas quando do estudo dêsse aspecto em relação ao direito marítimo. Quanto ao último argumento de AMBROSINI, esclarece SPASIANO ser improcedente, de vez que o elemento político-econômico influi na formação e no desenvolvimento do direito em geral, principalmente nos regimes em que o Estado frequentemente intervém nas atividades privadas.

O único argumento que, é certo, torna possível a diferença entre o direito marítimo e o aeronáutico, é justamente, a possibilidade de danos a terceiros sobre a superfície, em ocasião de vôo. Mas, êsse mesmo, como acentua SPASIANO, apenas poderá justificar um regime mais rigoroso no concernente à responsabilidade aeronáutica. Nem mesmo procede a arguição de que os riscos a que estão sujeitos as pessoas são maiores na navegação aérea que na marítima, por isso que, conforme assegura SPASIANO, se trata tão somente de uma diferença quantitativa e não qualitativa e que poderá talvez dar lugar a normas excepcionais.

SCIALOJA, por isso, não reconhece também a autonomia do direito aeronáutico, uma vez que o fator técnico da navegação é igual nos dois ramos do direito, além de que as normas do direito aeronáutico derivam dos velhos institutos do direito marítimo, que a êle se aplicaram com meras adaptações.

E são os próprios autonomistas que, no fundo, reconhecem essa situação, tanto que, em seus trabalhos, muita vez, são obrigados a recorrer às

(22) ob. cit., n.º 5 nota 2.

(23) *Corso di diritto aeronautico*, Roma — 1933-35.

(24) *Fondazione della scienza del diritto*, 1929.

(25) *La sistemazione scientifica del diritto marittimo*, in Riv. D. Com., 1928, I e também no *Sistema* cit.

(26) *Principii di dir. aeronautico*, 1930 e *Lezioni di d. aeronautico*, 1939, I.

(27) *Corso di diritto aeronautico*, 1941, I.

(28) Nesse sentido: F. DOMINEDO; *Teoria generale e diritto marittimo*, em Riv. del D. Navig. II — 1, pgs. 44.

normas do direito marítimo (v. AMBROSINI, FRAGALI e outros). Daí o reconhecimento de AMBROSINI ao afirmar que a "lei marítima deve servir de modelo à navegação aérea pela forte e intrínseca semelhança existente entre as duas matérias" e a exclamação de D'AMELIO (29) de que o direito aeronáutico não criou ainda institutos próprios, com caracteres particulares.

A identidade entre as duas disciplinas é fato que não pode mais ser desmentido. Na navegação aérea quando não surgem certos problemas que possivelmente costumam ocorrer na marítima, explica-se pela simples razão de ser a distância que separa dois pontos de pouso de horas e não de dias, como sucede no mar. Mas também é verdadeiro que, com o progresso da navegação, as distâncias foram diminuídas, quando realizadas em grandes transatlânticos com tôdas as comodidades, como se fôsem verdadeiras "cidades flutuantes". Também é certo que as aeronaves, primeiramente empregadas em pequenas rotas, atendendo apenas ao transporte do correio ou de poucas pessoas, hoje, pelo contrário, podem servir para transporte de carga pesada, de grande número de passageiros, com as comodidades de um navio e percorrendo rotas mais longas, com paradas menos próximas e travessias mais perigosas, por sobre oceanos, matas, desertos ou geleiras. Se não são, na atualidade, ainda perfeitas cidades que voam, dentro em breve assistiremos em uma aeronave o conforto que hoje nos oferecem os possantes transatlânticos. E, então, ressurgirão aí os problemas que sempre preocuparam os maritimistas. E' que tanto a navegação aérea, como a marítima, com o grande aperfeiçoamento que veem recebendo para atenderem a fins idênticos, levam os estudiosos cada vez mais a aproximá-las, adotando para elas um mesmo conjunto de normas. Quanto mais se desenvolve a navegação aérea, mais, ela se aproxima, em parentesco, da navegação marítima. A afinidade entre elas cresce dia a dia. Assim, o comandante de uma aeronave já sente atualmente os primeiros sintomas do papel que desempenha o capitão de um navio, ao ter de exercer não mais somente uma função técnica, preocupado unicamente com a direção e a rota da aeronave, mas também inúmeras outras funções,

quais sejam a de ser o chefe de toda aquela sociedade mista de tripulantes, passageiros, etc., e ainda mais a de ter de representar, muita vez, o explorador da aeronave e, principalmente, a do encargo de oficial público, podendo efetuar todos os atos que são atribuídos, em certas ocasiões de emergência, ao capitão do navio.

Por essas razões, a "*Scuola Napoletana del diritto della Navigazione*", chefiada por SCIALOJA, DOMINEDÒ, SPASIANO, LEFÈVRE d'OVIDIO e tantos outros ergueram a bandeira para que fôsem as duas matérias congregadas num único direito: o da navegação. Entre nós, JOÃO CABRAL pretendeu fôsse unificado o estudo das duas disciplinas sob o nome de *direito navegacional* (30).

Houve, contudo, autores, que desejaram fôsem as normas reguladoras dos transportes reunidas numa só unidade orgânica, que, para GISCI (31) seria o *direito da locomoção*, abrangendo as várias formas de circulação terrestre, líquida e aérea. GIANNINI (32) estendeu-se mais ainda, pois que imaginou um *direito do tráfego*, compreendendo as normas que regulassem as empresas que têm por objeto a supressão da distância, isto é, o transporte de homens, coisas, vozes, notícias e imagens, por via terrestre, marítima, aérea, ou etérea, abrangendo, dêsse modo, a telegrafia, a telefonia, o rádio e a televisão. Aliás já GÜTSCHOW (33) propugnara por uma lei única para o transporte por terra e por água. Entre nós houve quem defendesse êsse princípio, chegando até a apresentar um ante projeto de "lei orgânica dos transportes". Foi seu elaborador JOÃO VICENTE CAMPOS (34) quem a considerou mesmo "arriscada aventura legislativa". Tal ante projeto, porém, mereceu, com razão, reparos sérios e crítica severa, sem, no entanto, desmerecer o trabalho de seu autor, considerado como é especialista no assunto.

E' difícil, de fato, aceitar-se uma lei organizando tôdas as modalidades de transporte, desde a navegação marítima e aérea, até as mais rudes e simples espécies de transporte, tais como o de

(30) *Dois lições sobre o direito navegacional*, 1937.

(31) *Per un sistema del diritto della locomozione*, in Riv. d. D. Navig., II-3, pág. 321.

(32) *L'unificazione internazionale del diritto marittimo*, in Arch. Guiridico, 1936 — Corso cit.

(33) apud Ripert, *Traité* 2.º, I-51, nota 1.

(34) V. *Diário Oficial* de 5-7-1940.

(29) *Enciclopédia Treccani*, voce *Aeronautica* (D. aeronautico) I, 1929, 622, apud SPASIANO, *Corso*.

carros e carroças. Como regulamentar, por exemplo, por uma forma única o abandono liberatório? Será que se deva aplicar êsse instituto a qualquer transporte, seja por meio de navios, aeronaves, locomotivas ou automóveis? "Que importa às vítimas de um caminhão ou de um Ford, confiados em locação a um *chauffeur* inábil, que o dono imprudente lhes abandone o veículo de valor exíguo e às vezes reduzido a nada pelo próprio acidente?", indaga RAUL FERNANDES (35) ao fazer a crítica àquele ante projeto por incumbência da Diretoria do Clube de Engenharia que, sob a presidência de SAMPAIO CORRÊA, o nomeava para relator da comissão encarregada de estudar e criticar o trabalho de VICENTE CAMPOS. Por isso RAUL FERNANDES, em longo parecer, combateu o ante projeto, para concluir que "não consulta o interesse geral, nem os interesses particulares dos transportadores, dos usuários e de terceiros vitimados por acidentes". Quando muito "o mais que se pode pretender para comodidade dos que estudam e aplicam as leis de transportes é reuni-las em um só diploma ou estatuto, como procurou fazer a lei belga, e como poderá ser, entre nós, a projetada lei orgânica dos transportes".

Não se justifica de forma alguma o direito de locomoção como quer GISCI pela falta de homo-

(35) Na *Revista do Clube de Engenharia*, VI, n.º 70; novembro e dezembro de 1940, pgs. 85 e segs.

geneidade da matéria, pela inexistência de princípios gerais comuns e de institutos jurídicos uniformes. E' um verdadeiro monstro, exclama SCIALOJA (36): sem cabeça nem cauda. O mesmo se poderá dizer do pretendido direito do tráfico de GIANNINI, pois reunir as várias formas de transporte em um único sistema, observa SPASIANO (37), determina estranha mistura de conceitos e de normas em vez de aproximá-las e longe de auxiliar a sistemática do direito, não faz senão complicar as coisas de maneira perigosa.

Em conclusão, julgamos, pois, acertado se modifique a nossa legislação sobre direito marítimo e aeronáutico para, compendiando suas normas já adaptadas à modernização e aperfeiçoamento da navegação marítima e aérea, num único código, seja êsse justamento intitulado — *Código da Navegação*. Reconhecer-se-á, assim, a autonomia dêsse direito pelos traços particulares que há muito lhe são próprios, desde os primeiros tempos históricos, quando se aplicavam exclusivamente à navegação feita pelo mar, mas que, presentemente, foram, por sua força de atração poderosa, abraçando a jovem e inexperiente navegação aérea para, cada vez mais, aconchegá-la e embalá-la com seus ritmos jurídicos.

(36) *Riv. del D. d. Navigazione*, II — 3 — pgs. 321-29, notas.

(37) *Riv. del D. d. Navigazione*, III — 2 pgs. 235, notas.