

Papel histórico da inscrição marítima

J. C. SAMPAIO DE LACERDA
Professor da Faculdade Nacional
de Direito

A EXPLORAÇÃO do navio exige um corpo de indivíduos não só técnicos e especializados, como ainda outros auxiliares que, em seu conjunto, constituem o que se denomina de equipagem ou tripulação, conquanto, segundo informa SILVA COSTA (1), houvesse já quem a denominasse de chusma ou campanha. Contudo só devem considerar-se membros da tripulação aquelas pessoas empregadas permanente e exclusivamente no serviço do navio, razão pela qual devam ser excluídos, por exemplo, dessa noção, os estivadores dês que suas funções são as de carga e descarga de quaisquer embarcações. Entretanto, todos os que se dedicam profissionalmente à navegação são obrigados à matrícula ou inscrição marítima em repartição administrativa do Estado. A expressão "profissionalmente" exclui a hipótese de se considerar o *garçon*, por exemplo, como inscrito marítimo, apesar de membro da equipagem. Nem todos os membros da equipagem são inscritos marítimos, como nem todos os inscritos marítimos são componentes da tripulação (2). Assim por exemplo a nossa legislação, designa como abrangidos pela Marinha Mercante, os seguintes grupos (3):

- 1.º) *Marítimos* — Aquêles cujas profissões são exercidas a bordo (convés, máquina, saúde e câmara: capitão, pilotos, radiotelegrafistas, marinheiros,

maquinistas, eletricitas, foguistas, carvoeiros, médicos, dentistas, enfermeiros comissários, escreventes, cozinheiros, taifeiros, camareiros, paideiros e barbeiros).

- 2.º) *Auxiliares marítimos* — os que exercem atividades técnicas ou profissionais na indústria de construção naval, no reparo de embarcações e em serviços auxiliares de praticagem (engenheiros de construção naval, construtores, mestres de oficinas, operários, serventes, aprendizes).
- 3.º) *Pescadores* — os que exercem profissão na pesca.
- 4.º) *Estivadores* — os que exercem atividade nos trabalhos de carga e descarga dos navios e demais embarcações.
- 5.º) *Amadores* — os que conduzem embarcações de recreio e esporte, não sendo profissionais.

A inscrição marítima obedece, quase sempre, a razões de ordem pública. Muito interessa ao Estado, pois, constituindo o que se chama Marinha Mercante, é a reserva da Marinha de Guerra. Por esse meio consegue o Estado saber com quem poderá contar em casos de necessidade. Esse papel principal da inscrição marítima, cujo histórico confirma seguramente.

Outrora, era a tripulação marítima constituída, pode-se dizer, por uma "raça cosmopolita", composta de indivíduos que serviam indiferentemente às embarcações de tôdas as nações. Até mesmo na marinha de guerra eram, muita vez, convoca-

(1) SILVA COSTA, D. *Com. Marit. Fl. e Aéreo*; 1935, I, n.º 250.

(2) Nesse sentido: v. RIPERT, *Précis de droit maritime*, n.º 102.

(3) V. *Regto. para a Capitania dos Portos*: arts. 319 e 320 do Decreto-lei n.º 5.798, de 11-6-40.

dos marinheiros estrangeiros. Nada regulamentava o modo de recrutamento das frotas reais. E, em caso de guerra, sendo preciso conseguir marinheiros para o serviço do Estado, recorria-se ao expediente bárbaro do arrolamento forçado, conhecido em França como "*la presse des matelots*" e na Itália pela expressão "*torchio*", organizado por RICHELIEU e MAZARINQ. Consistia semelhante processo no aprisionamento de marinheiros da Marinha Mercante encontrados no local, fechando-se os portos para evitar a fuga e impedindo que os navios mercantes partissem com o número completo de marinheiros. Método êsse, diz DANJON (4) que sôbre ser brutal, injusto e odioso, foi prenhe de inconvenientes para o comércio, por interrompê-lo bruscamente, e por igual danoso para a Marinha Mercante, por desorganizá-la.

Daí a necessidade de regulamentar o modo de recrutamento da gente de equipagem, o que só teve início com Luiz XIV, por iniciativa de COLBERT que procurou remediar o abuso, organizando um sistema capaz de permitir ao Estado melhor executar o recrutamento das tripulações. O arrolamento da tripulação do Estado, então era feito antecipadamente, divididos os tripulantes em um certo número de classes pelos agentes do rei, os *commissários de classes*. O sistema de classes, idealizado por COLBERT e que tinha por fim conciliar as necessidades do rei com as do comércio e da pesca, foi o adotado pela ordenação de Marinha de 22 de setembro de 1668, merecendo êsse processo os louvores de VALIN por contribuir para o esplendor da marinha francesa. Resumia-se o sistema no seguinte: os homens inscritos permaneciam tôda a vida à disposição do Estado, sendo cada classe chamada por sua vez a fim de servir nos navios do reino, de três em três, ou de quatro em quatro anos, de modo que permanecessem alternativamente nos navios de guerra e nos navios mercantes.

Era grande o inconveniente da retirada em massa de todos os marinheiros de uma mesma

classe a um só tempo, o que perturbava as operações do comércio marítimo. E os próprios marinheiros mostraram-se refratários ao sistema, o que obrigou COLBERT a recorrer ao recrutamento forçado, declarando, posteriormente, preferível possuir equipagens de guerra profissionais e permanentes.

Desorganizado o sistema e morto COLBERT, o marechal DE CASTRIES, adotando idéia de CHOISEUL, tentou nova organização, em virtude da qual os marinheiros não mais eram divididos em classes, e sim em duas categorias: *celibatários* e *casados*. Os primeiros permaneceriam no serviço do Estado um têrço a mais do tempo de serviço dos casados, segundo prescrito na Ordenação de 31 de outubro de 1784. O sistema foi conhecido como sistema do recrutamento individual (*régime des rôles*), por serem os marujos chamados individualmente e não por classe. Além disso, fixou em sessenta anos o máximo de idade para sujeitá-los à inscrição.

Foi com a lei de 3 de Brumário do ano IV, após a Revolução Francesa que o sistema passou a ter a denominação de *inscrição marítima*. Essa lei, aliás, embora sem alterar os princípios básicos da ordenação de 1784, veio modificá-la em parte. Assim, a gente do mar passou a ser dividida em quatro categorias: *celibatários*, *viúvos sem filhos*, *homens casados sem filhos* e *pais de família*. Uma classe só poderia ser chamada em caso de falta da precedente. Não mais se tornava conhecido o tempo de duração do serviço, nem mesmo a época do recrutamento. Com as guerras do primeiro império, tendo em vista a vantagem dada aos homens casados, os inscritos, cedo ainda, procuravam casamento, o que muito dificultou o recrutamento.

Atendendo a isso, uma decisão ministerial de 9 de abril de 1835 estabeleceu o *sistema do recrutamento permanente*, pelo qual todos os inscritos marítimos, de 18 a 50 anos, estariam à disposição permanente do Estado e, após terem servido determinado número de anos nos navios do Estado, eram licenciados por tempo ilimitado, devendo, porém, ser chamados, quando necessários, por categoria de idade, preferindo sempre os que se achavam licen-

(4) DANJON: *Traité de droit maritime*, I, n.º 223.

ciados há mais tempo. Mais tarde a lei de 24 de setembro de 1896 codificou por completo as disposições em vigor, referentes à inscrição marítima.

A inscrição marítima, como acima se historiou, nasceu e se desenvolveu em França e de lá se propagou a todos os demais países.

Críticas tem sofrido essa instituição, alegando seus opositores que, com a nova organização militar, o serviço militar se torna obrigatório a todos os cidadãos, e assim o recrutamento a todos se estende. Além disso, com as modificações, da navegação, pouco adianta à prática marítima, pois nos navios de guerra existem máquinas e aparelhos muito diferentes dos dos navios mercantes. Daí alguns autores, como CAPTIER e PERRINJAQUET (5) considerarem a inscrição marítima uma insti-

(5) CAPTIER: *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, 1908 e PERRINJAQUET: *L'inscription maritime et ses inconvénients*, 1907.

tuição envelhecida. DANJON (6) porém, respondendo a êles, declara não haver fundamento, por ser necessário reservar, para os serviços dos navios de Estado, pessoas familiarizadas desde a infância com as coisas do mar, que tenham experiência de navegação, que estejam exercitadas na vida de bordo, isto é, que tenham como acentua aquêle mestre francês, "*le pied marin*". Além disso, os homens acostumados à vida marítima melhor resistem ao serviço de bordo, em virtude de melhor adaptação ao meio. A inscrição marítima deve ser conservada, ainda que tenha de ser reorganizada, de acôrdo com a legislação militar, conclui ainda DANJON.

Aí está, pois, o papel histórico da inscrição marítima e que tão recentemente sobressaiu quando assistimos ao denodado heroísmo das tripulações mercantes do mundo inteiro, inclusive a da marinha Mercante Brasileira.

(6) *Ob. cit.* I, n.º 228.