

1878
COMMENTÁRIOS

SOBRE A

Legislação Portuguesa

ACERCA DE

A VARIAS.

SEGUNDA EDIÇÃO.

« Recte facti fecisse merces est ; officii fructus ipsum officium est. »
SENEC.

Por

Jose Ferreira Borges.

LISBOA :

Typographia da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Utis.
Largo do Pelourinho, N.º 24.

1844.



Prefacio.

Parece incrível, que um REGULAMENTO de tanta ponderação, como este, sendo resolvido, e feito lei para Portugal em o anno de 1820, não fosse até oje publicado. Todavia este é o facto. Resolvido no Brazil, e entrado nas Cortes de 1821, donde tiramos esta copia, desencaminhou-se de tal maneira, depois dos acontecimentos de maio de 1823, que todas as nossas diligencias, e despesas forão baldadas em 1827 para o fazer apparecer. E o mais é, que com elle e na mesma data baixou um novo Regulamento de seguros, que teve igual fado. De sorte que havendo uma lei positiva para regular e determinar questoes de tanta monta, o miseravel Commercio de Portugal sofre debaixo da vacillação desregrada dos juizes e julgados, que tendo uma lei, a que apegar-se, mendigão usos indeterminados, e attestações dictadas pela ignorancia, ou fatuidade, e até ás

vezes pelo interesse. Isto é tanto mais de lamentar quanto é certo, que Portugal tem em *instituição* um tribunal de Commercio, que propôz a lei, desleixando-se no inquirir, ou publicar o resultado. Estamos bem longe de dar a estes regulamentos o nome de *obra prima*; é porem indubitavel, que a sociedade interessa mais em ter uma lei, ainda que defeituosa ou não completa, em vez de nenhuma lei. Supprindo pois a falha de quem tinha por dever sollicitar por uma copia, que deve ter lançada em seus registos, uma nova resolução, nós publicamos este regulamento, levados do desejo, que sempre tivemos de ser util ao corpo commercial Portuguez, e do amor nunca-apagado, que á nossa infeliz patria consagramos. Tendo feito amplos *Commentarios ao Regulamento dos seguros*, organizamos agora estes, em o nosso segundo exilio, das notas espalhadas, que conservamos relativas a estas materias. Sem livros e sem o descanso, que semelhantes tarefas exigem, este opusculo está bem longe de ser completo; porem, imperfeito como vai, alguma utilidade encerra. *na obra*

A materia é dessas muitas embaraçadas, em que abunda a *Jurisprudencia commercial*; e as Naçoens mercantes desvairão essencialmente em muitas de suas resoluçoens: donde vem em grande parte a sua perplexidade, a sua instabilidade, e emfim a sua difficuldade. Concorre muito para

augmentar esta difficuldade a palavra *Avaria* em si-mesmo; por que esta em nossa lingoagem commum significa o *estrago*, que sofre uma cousa qualquer: dahi vem dizermos — *uma cousa avariada* — entendendo arruinada por estrago soffrido, deteriorada, estragada. Ora em lingoagem scientifica, como termo commercial maritimo, não é esta a so accepção da palavra; por que alem desse damno dever ser soffrido *no mar, e por eventos accontecidos na navegação*, a palavra implica por uma parte uma certa grandeza de damno, excedido o qual toma o nome de *sinistro*, nome igualmente equivoco por sua origem e significado commum: — e por outra parte perde inteiramente o nome *passivo* do damno, e toma o *activo*, significando *rateio e satisfação delle* feito por *contribuição* sobre as fazendas restantes, por isso que o estrago ou perda fôra voluntaria, e deliberadamente feito para salvamento e a bem das cousas restantes, que pagão assim o beneficio recebido em consequencia do sacrificio feito: donde *Avaria* neste sentido importa o *preço do sacrificio*; e a *contribuição* é a repartição desse preço pelo valor das cousas salvas por elle. Alem disso, como em regra o damno menosprêza a cousa damnada, dahi veio comprehender-se em o nome *Avaria* aquillo, que diminue o valor, ainda que physicamente não toque a cousa: assim certas despesas pagas por certos actos navaes, ou

concessoens, sobrecarregando o custo das cousas, vem em consequencia a diminuir-lhe o valor, e neste sentido são moralmente fallando *Avarias*, por que o menosprêzo é um estrago de valor. Todavia esta accepção moral não é geral na legislação marítima, posto que ha muitas ordenanças e escriptores, que a conservão.

O mesmo podemos dizer da palavra *sinistro*, adjectivo na origem, que importa — *esquerdo* — *mau* — *pernicioso* — e que na linguagem commercial não so toma, como substantivo, o sentido de-azar, *infortunio*, — mas significa uma certa somma do damno soffrido, superior á que constitue a *Avaria*, como veremos.

Os Inglezes quizerão escapar a estas difficuldades com os nomes — *perda parcial* — e *Avaria*, — entendendo pela primeira, o que se entende por damno resultante d'*Avaria*, e pela segunda, o que da logar á contribuição. Mas ainda os seus mais illuminados sabedores levados da necessidade de se uniformar com as expressoens geralmente adoptadas pelo commercio, misturão ás vezes estes termos, e seguem sua doutrina com elles, se querem ser precisamente entendidos; tanto mais, que a sua palavra commum *Average* significa propriamente — *termo medio*, *meia proporção*, — e não outra cousa.

Se esta materia, como reconhece *J. A. Park* p. 99 é de todas a mais intrincada e perplexa no

direito de seguros: — se o sentido juridico da palavra, que designa o objecto, é tão abstruso, a sua etymologia não é menos duvidosa.

COWELL em MARSHALL p. 535, suppoem-na derivada da latina *Averagium*. — MILLAR p. 334, da saxonica, que importa — *ametade*, — vindo a denotar *perda social*. BOXHORN n'uma Dissertação a ARN. VINNIO leva esta palavra aos Arabes e Scythas. Q. VAN WEYSTEN emfim aos Gregos denotando — *sem carga* — De pouco montará ja oje conhecer-lhe a origem: contentemonos com bem lhe descirnir a doutrina.

Nos devemos aos RHODIOS a base da legislação, que ainda oje em grande parte nesta materia nos regula. A mão do tempo não ousou altera-la inteiramente. As relações commerciaes crescerão: foi mister accrescenta-la, mas não destrui-la. As compilações legislativas, que lhe succederão, contem addições; as obras dos jurisconsultos commentarios. Não estão ainda esgotadas todas as suas hypotheses: as diferentes combinações das convenções humanas são incalculaveis. A differença entre dous escriptores igualmente bons, um passado outro presente, consiste, em que este preenche o vazio, que mediou desde o seu antecessor. Quando o effeitua com perfeição não lhe cabe mesquinho quinhão de gloria. Combine-se EMERIGON e POTHIER com BOULAY-PATY e PARDESSUS, — MAGENS e WESKET com

PARK e MARSHALL, ROCCUS e TARGA côm BALDASSERONI e PIANTANIDA, e a assertão se achará verdadeira: e achar-se-ha mais, que nunca se perde o tempo de os estudar *todos*, quando mesmo parecem repetir-se, ou encontrar-se.

Nos seríamos injustos se não fallassemos neste logar do *Tractado d' Avarias* do senhor JOZE DA SILVA LISBOA — sem duvida muito distincto entre as suas obras em direito mercantil — como aquelle que contem as doutrinas de *Pothier*, *Emerigon*, e *Valin*, muito abalizados escriptores da antiga jurisprudencia maritima de França: mas a lei oje é em parte outra; o senhor SILVA LISBOA talvez não pôde consultar o que havia de melhor na materia *em originaes*, e assim não lhe foram presentes mil hypotheses, que escaparão á sua discussão; e é sem duvida muito notavel, que n'uma parte das mais essenciaes e difficiltesas da materia, qual é o modo de terminar o valor da deterioração ou perda, seja inteiramente ommisso; — ommisso na essencialissima clausula — *livre d' Avaria*, — de que prometteu no *TRACTADO de seguros*, que tractaria no d' *Avarias*; e emfim em muitas partes essenciaes desta materia. Como todavia não ha nenhum jurisconsulto ou escriptor deste objecto, que mereça o epitheto de perfeito, na gloria de primeiro, que sobre ella escreveu, alem do nosso sabio PEDRO DE SANTAREM, a que vulgarmente chamão SAN-

TERNA os estrangeiros, não cabe ao sr. *Silva Lisboa* pequeno quinhão.

E' possível, que aqui se encontrem inexactidões, talvez de doutrina : cumpre contudo, que o leitor, antes de condemnarnos, analyse bem a *hypothese*, que fizer objecto da questão, devendo saber, que uma pequenissima circumstancia, que escapa á primeira attenção, muitas vezes produz nesta materia uma resolução totalmente diversa. Note bem, por exemplo, a palavra — *perda*, — que importando em regra diminuição de preço ou especie, ás vezes se refere á *anniquilação*, outras á *deterioração* com resultados diversissimos, sendo todavia em ultima analyse uma e outra cousa *perda*.

Tenha bem sentido em não confundir *sinistro* com *Avaria*, e *Avaria* com *risco*, *risco* com *vicio proprio*, ou com a deterioração e consumo constante, que sofrem as cousas pelo *uso* : — faça sempre por ter bem presente a *causa do facto*, discriminando, o que resulta de *força maior*, de caso puramente *fortuito*, — daquelle que é meramente nascido da *vontade* e mão do homem, — que vem de culpa sua. E finalmente nunca deve amarrar-se a uma legislação somente; por que nesta doutrina ha muita legislação encontrada e discordante, devendo estar prevenido, que em regra os jurisconsultos se encontram e discordão, por que são obrigados a seguir a respectiva lei.

de seus paizes, que ás vezes está em contradicção com a opinião particular, com outras leis, ou com os usos, a que se não pode muitas vezes assignar motivo razoado. De tudo isto se podem dar muitos exemplos; e nenhum foro (quanto sabemos) ministra tão espantosas incertezas e opposições nos *juizados d' Avarias* como o da Gran-Bretanha. Basta para prova lançar mão dos escriptos de MAGENS, WESKETT, MARSHALL, STEVENS, e BENECKE.

Se a nossa tarefa, imperfeita e minguada como a consideramos, chamar a attenção dos nossos jurisconsultos e negociantes á materia d' Avarias demaneira que se addiantem sobre nós, nos corrija, e melhorem com novas reflexões esta intrincadissima parte da *Jurisprudencia commercial*, teremos conseguido o nosso fim primario. O leitor pode descançar sobre as autoridades, que citamos, por que as tínhamos *todas* em a nossa collecção juridico-commercial, e as lemos todas: é todavia possivel, que uma ou outra seja errada no lugar; porque oje nos servimos de notas manuscriptas, que conservamos, e que ao trasladar podião alterar-se: é todavia certo, que a doutrina é da Ordenança ou Autores, que citamos, porque todos temos, o consultamos no tempo, que tomamos as notas. Em complemento da materia juntamos o texto do Novo REGULAMENTO dos Seguros, a que temos feito muito mais ex-

tensos commentarios, que publicaremos quando as nossas circumstancias o consentirem, bem como uma *SYNOPSIS do contracto de cambio marítimo*, fechando assim o circulo desta parte de Jurisprudencia connexa entre si: — e mais juntamos um *ATTESTADO da Praça de Lisboa* sobre a practica destas materias, que comprova os usos do tempo, em que é passada, e solemnemente approvada, e fecha assim com a practica a lei mercantil das Avarias.

O AUTOR.

Londres em 15 d' Agosto de 1829.

REGULAMENTO

DAS

Avarias.

ARTIGO PRELIMINAR.

Toda a despesa extraordinaria, e todo o prejuizo, que acontecer ao Navio e mercancias, ou conjuncta ou separadamente, desde a carga e partida até á volta e descarga, reputão-se avarias. *

Na falta de convenção das partes, regulão-se as avarias pelas seguintes disposições, que são geraes, abolida toda e qualquer differença, que se possa ter introduzido entre os Navios da carreira do Brazil, e os da Asia. **

* É traducção fiel da Ord. de Marinha de França do mez d'Agosto de 1681. L. 3. tit. 7. art. 1.

** Consiste a differença, segundo informação de Negociantes, em se reputarem os Navios da carreira da Asia izentos de responsabilidade pelas avarias, a que chamão *ordinarias*, e sujeitos a ella os da carreira do Brazil; mas elles mesmos lhe assignão motivos, que a não justificão. A Lei deve ser uniforme, por que em ambos os cazos é a mesma a razão; e se as partes quizerem conven-



cionar-se por outra forma, ninguém lhes nega esse direito.

Notas da Consulta da Real Junta de Commercio.

COMMENTARIO.

Estes Artigos achão-se no *Codigo de Commercio de França* debaixo do numero 397 e 398, e dizem assim :

« 397. São reputadas *Avarias*: todas as despesas extraordinarias feitas para com o Navio e fazendas, conjuncta, ou separadamente; — todo o damno, que acontece ao Navio e ás fazendas depois da carga e partida até ao retorno e descarga dellas.

398. Em falta de convengoens especiaes entre todas as partes, as *Avarias* são reguladas na conformidade das disposiçoens seguintes.

Avaria significa todo o damno e despesa, que por accidentes maritimos recahe d'improviso em um Navio em actividade de serviço, ou nas fazendas nelle existentes, quer separada quer unidamente a elle, desde o momento da carga, e da partida, até o do retorno e descarga.

Similhantes despesas chamão-se *extraordinarias* pelo motivo de que devem ser *consequência de necessidade*, e *força maior*; como quando golpes de mar damnificão o Navio, e de tal maneira o estragão, que se faz necessario o ser reparado. As despesas, que o Capitão é obrigado a fazer por esse respeito no lugar, aonde toma terra a esse fim, bem como o supprimento de viveres necessarios, que ahi toma, e os direitos, que paga, entrão todos na classe d'*Avarias*.

A etymologia da palavra *Avaria* como vimos tem sido até oje indeterminada. EMERIGON julga, que o será sempre, T. 1. p. 601.

Debaixo do nome *Avaria*, alem dos damnos padecidos pelo Navio e fazendas, vem tãoobem os Tributos que se

pagão nos Portos, e durante a Navegação; e as *contribuições e partilhas*, que se fazem quando a despeza tende a aliviar um damno commum, o alijamento, ou semelhantes, como teremos occasião de ver. Por grave e fatal, que seja a *Avaria* não deve confundir-se com *Sinistro*. — Naquelle basta uma perda ou ruina *parcial*: ainda que grande e desastrosa não muda d'aspecto e nome: — e neste ocorre ou sempre ou em tempo marcado a perda inteira do Navio e Carga. — Tem pois um character distincto e separado o *Sinistro maior* e a *Avaria* propriamente dicta. A'quelle pertencem exclusivamente a *preza* — o *nanfragio* — a *varação* — a *fractura do Navio* nas suas partes essenciaes, ou a *perda*: — a esta todos os outros danos que occorrem na navegação. E chamão-se *Avarias*, ou *Sinistros menores*, por que imprimem um simples damno na cousa segurada, e não lhe occasionão, como os outros, a *perda*; pelo que devem ser regulados por outros principios, como teremos occasião de ver.

E' mui sensata a latitude deixada em o nosso artigo aos contrahentes; o que em materias commerciaes não repugna á essencia do contracto, que se celebra, ou á justiça natural é licito.



ART. I.

As avarias reduzem-se a duas classes: — *simplices*, que tãobem se chamão *particulares*; — e *grossas*, que tãobem se chamão *communs*, ou *geraes*: *

* Ver-se-ha pelo desenvolvimento dos artigos seguintes, que nesta classificação, que é a das Leis Francezas,

se comprehendem todas as espécies, em que os Autores tem dividido e subdividido as Avarias, escurecendo mais do que aclarando a materia com as suas nomenclaturas: para dissipar a confusão, que elles tem feito, é necessario reduzir as cousas á sua simplicidade. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

Este artigo acha-se no *CODIG. de Comm. de França* em N.º 399, e diz assim:

« São de duas classes as Avarias: avarias grossas ou communs, e avarias simples ou particulares. » —

As Avarias distinguem-se em grossas e communs — e simples e particulares: — em proprias e improprias: — ordinarias e extraordinarias: — voluntarias e fataes; — puras e mixtas.

Quando se usa da expressão *Avaria* sem outra qualidade ou adjectivo entende-se sempre *Avaria particular* e *simples*. Diz-se pois *simples*; por que esta Avaria não recahe senão simples e unicamente sobre a cousa, que a sofreu. (art. 3.º) — E diz-se *particular*; por que se faz a cargo do dono da cousa damnificada ou *avariada*. (ibid.)

Usa-se pois o escrever conjunctamente *Avaria simples* e *particular* para o fim de desviar toda a idea de *contribuição*; e para melhor fazer sentir, que o damno ou dispendio resultante de puro cazo fortuito é a cargo somente *particular* do dono da cousa, ou do Segurador, que se responsabilizou por *todo o risco*, ou evento maritimo. (art. 3.º)

As avarias grossas e communs são, as que se fazem por bem e salvação commum (art. 8. §. 7.), tanto do Navio e das fazendas, como d'uma e d'outra cousa junctamente; — e representão então o damno soffrido para diminuir ou aliviar um perigo, ou um prejuizo maior.

Chamão-se *communis*; por que são supportadas em communhão tanto da cousa, que soffreu o damno, como das outras, que serão conservadas por virtude do damno, que se fez soffrer voluntariamente á primeira, que foi sacrificada para salvação das outras.

Dizem-se *grossas*; por que em vez de ser á custa da fazenda ou cousa so a ella sùgeita, devem ser pagas por *grossa*, isto é, em geral, pelo Navio e carga. Diz-se também *geral*, aquella Avaria, que respeita ao Navio e fazendas *unidamente*: — e *particular* ou *especial*, a que respeita somente ao Navio ou fazendas *distinctamente*.

Quando se diz simplesmente Avaria *communis*, em alguns Paizes, se entende o complexo das despesas chamadas de pilotagem, ancoragem, transito, *comboy*, e outras semelhantes (art. 6.^o), as quaes na Italia até seis florins são a cargo das fazendas e não do Navio; e taes despesas então são Avarias *improprias*, assim como o são os beneficios e gages do Capitão.

Chamão-se *proprias* e *grossas*, quando as perdas e as despesas feitas tendem a evitar um perigo geral, e tem por objecto a salvação *communis* (art. 8. §. 7.).

As gages do capitão, e os seus direitos de percepção, e outros, que se costumão praticar em todos os Navios, formão um ramo d'Avaria chamada *ordinaria*; — e as que resultão d'um cazo imprevisto são objecto d'Avaria *extraordinaria*.

As Avarias *extraordinarias* podem ser *fataes*, se representam todo o accidente damno-o, que acontece por *mero* cazo fortuito, e so por fortuna de mar; como se os ventos ou as ondas arrebatão as vélas, ou estragão as fazendas. — *Voluntarias*, se procedem de facto do Capitão ou dos carregadores. *Mixtas*, se participão de cazo fortuito e de vontade. E finalmente *puras*, se as Avarias procedem d'uma so causa clara e evidente.

Alem das *Avarias simples*, que são sofridas pela mesma cousa, que sente o damno, e as *communis* ou *grossas* supportadas pelo Navio, carga, e fretes, ha tãobem as *Avarias* chamadas *leves* ou *pequenas*, ou *miudas*, que respeitão á despeza da pilotagem do Navio na entrada ou sahida d'algum Porto, enseada, ou Rio, de que na França (art. 6. not. 1.), na Italia, e na Russia um-terço é a cargo do Navio, e dous terços da carga. A estas pertencem tãobem as *regalias*, que os Negociantes concedem aos Capitaens pela boa guarda do Navio e Carga comprehendidas na clausula do Conhecimento — *com primagem e avaria costumada*.

Nem todas as *Avarias voluntarias* são lícitas e aptas a induzir uma obrigação legitima. Se incluem contractos, que respirão monopolio, quaes costumão de ser, as que os Italianos chamão *Avarias das Indias*, são altamente defezas por Direito-Maritimo; e as fazendas carregadas cahem em confisco, alem das penas impostas ás pessoas dos contrahentes como contrabandistas. Encontrar-se-ia este perigo, se diversos Navios dirigidos a um mesmo lugar conviessem conjunctamente em não carregar, senão a um frete dado, e não comprar fazendas, senão por um certo preço; e fazendo despezas para alcançar o seu fim fizessem depois uma partilha correspondente dellas, median-te um beneficio certo, que se accordasse a um ou mais Navios da liga para obriga-los a consentir na convenção. As despezas e damnos, que acontecessem em consequencia desta convenção serião *Avarias voluntarias e communis*, em quanto que em virtude do pacto social, feito entre os dictos Navios, ellas respeitassem ao bem de todos, e a um lucro esperado para partilhar-se, feita primeiramente a dedugão dos damnos e gastos sofridos a cargo commun por via de contribuição geral, PIAANTANIDA.

Explicando a *Avaria commun* e *grossa* pelos effeitos,

que produz com a *Contribuição*, a que sugeita as mercadorias não-avariadas, costuma tomar-se por synonymo — *Avaria* e *Contribuição*; — e então significa o justo e proporcional igualmente entre os effeitos perdidos, e os salvados.

Ainda que o nosso texto adoptou meramente a divisão do *Cod. de Commercio de França*, e em a Nota da Consulta se diga reduzida a cousa á sua simplicidade, nem por isso deixa de ser verdade, que são *Avarias* as quatro especies, de que fallão as *ORDENANÇAS de Mari-nha da Russia*, as tres de que fallão as *ORDENANÇAS de Bilbao*, e todas as divisoens, que fizemos e descrevemos. Uma vez que se não invente uma nova nomenclatura, e que esta seja universalmente adoptada por todo o Mundo Commercial, as divisoens feitas são necessarias, e sem as discriminar e comprehender, nem se entenderão os Escriptores marítimos, nem as convençoens das Partes. Que quererá dizer a palavra *Avaria* na clausula commum dos Conhecimentos? Que importará na materia a clausula — *livre d'Avaria*? Como se definiria a *Avaria ordinaria* do art. 22 do antigo *REGULAMENTO dos Seguros*? A simplicidade é fonte de clareza, concedemos; porem uma cousa é *simplicidade*, outra cousa *mingoa*; — uma cousa é *confusão*, outra é *inexactidão*.



ART. II.

São *Avarias simples* ou *particulares*—1.^o) os prejuizos accontecidos ás mercancias por seu vicio proprio, por tempestade, preza, naufragio, ou encalhe, e as despesas feitas para as salvar * —2.^o)

a perda dos cabos, âncoras, vélas, mastros, cordagens, causada por tempestade, ou outro accidente do mar **—3.º) o sustento, e soldadas dos marinheiros durante a detenção, se o Navio é demorado na viagem por ordem superior,—e durante as reparações, que for necessario fazer-lhe, se o Navio é fretado por viagem ::—4.º) o sustento e soldadas dos marinheiros em quanto o Navio estiver em quarentena, ou elle seja fretado por viagem, ou ao mez *—5.º) e em geral as despesas feitas, e o prejuizo soffrido ou somente pelo Navio, ou somente pelas mercancias, desde a sua carga e sabida, até á sua volta e descarga. **

* Ord. de M. de Fr. L. 3. tit. 7. art. 5.

** E' a primeira parte do art. 4. da Ord. ibidem. A segunda parte vai abaixo comprehendida no art. 4. deste Regulamento.

:: Se pelo contrario o Navio é fretado ao mez reputa-se *Avaria grossa*, como se verá no art. 8. Esta differença é fundada literalmente no art. 7. da Ord. da M. ibid.; porem *Valin* a julgou extraordinaria e absurda; e as suas razoes parecerão de tanto pezo á Commissão encarregada da redacção do *Codigo Commercial Frances*, que ella propoz um artigo, em que tirava a mesma differença attribuindo ambos os cazos a *Avaria grossa* na forma seguinte: « O sustento e soldadas dos marinheiros d'um Navio demorado na viagem por ordem d'uma Potencia são *Avarias communs*: » porem na redacção definitiva do *Codigo* supprimio-se, restabelecendo-se em toda a sua força a disposição da Ord. da M. Podem ver-se as doutrinas do *Nouveau Valin* art. 211 pag. 609.

* Esta disposição é ommissa na Ord. da M., e expressa no Cod. de Commercio art. 403. Foi tirada das Leis Inglezas: pode ver-se *Magens* 67. — *John Williams Conveyance of goods* — average — pag. mihi 344.

** E' a primeira parte do art. 2 da Ord. da M. ibid.: a segunda parte vai abaixo comprehendida no § ultimo do art. 8.º deste Regulamento. *Notas da Consulta.*

COMMENTARIO.

O artigo correspondente no Cod. de Comm. de França diz desta maneira:

« 403.—São avarias particulares—1.º) os danos accoetecidos ás mercadorias pelo seu vicio proprio, por tempestade, preza, naufragio ou varação—2.º) as despesas feitas para salva-las—3.º) a perda de cabos, ancoras, vélas, mastros, cordagens, occasionada por tempestade ou outro accidente de mar: — as despesas resultantes de todas as arribadas occasionadas quer pela perda fortuita destes objectos, quer por necessidade de tomar victualhas, quer para reparar agoa-aberta—4.º) o sustento, e soldadas dos marinheiros, durante a detenção, quando o Navio é arrestado em viagem por ordem d'uma Potencia, e durante as reparaçoens, que nesse caso é mister fazer, se o Navio é fretado por viagem—5.º) o sustento, e soldadas dos marinheiros, durante a quarentena, quer o Navio seja fretado por viagem, quer a mez.—E em geral as despesas e o damno soffrido pelo Navio somente, ou somente pelas mercadorias desde a sua carga e partida até á sua volta e descarga. » —

1.º) *Os prejuizos accoetecidos ás mercancias por seu vicio proprio, por tempestade, preza, naufragio, ou enca-lhe, e as despesas feitas para as salvar —*

Carregando-se liquores, e vindo estes por vicio proprio

a estragar-se, e perder-se, a perda ainda que geral da carga, não seria um *Sinistro*, ou uma *Avariagrossa*, mas uma *Avaria simples e particular*. Todos os damnos, a que são sujeitas as mercadorias por um vicio proprio não formão, senão uma *Avaria particular* contra os proprietarios das fazendas, pela qual os seguradores não respondem, art. 22 DO N. *REGULAM. de Seguros*.

São tãobem *Avarias simples*, por conta somente dos proprietarios, os damnos, que as fazendas soffrão por tempestade, preza, naufragio ou varação, bem como as despesas feitas para as salvar, e os direitos e imposições occorrentes na navegação: por estas não respondem os Seguradores em regra, uma vez que taes damnos e despesas não tiverão por objecto salvação commum. Fôra disso o damno recae sobre a cousa avariada, e por consequencia sobre os proprietarios, e por elles sobre os Seguradores, quando por ellas se responsabilisão; e mesmo sobre os Dadores a risco; porque em regra são obrigados a responder pelos damnos, que procedem de tempestade, preza, naufragio ou varação. Com exceição porem, que a respeito das despesas procedidas de direitos, imposições &c.^a os Dadores a risco não respondem, senão pelas que se costumão pagar, e não pelo excesso, salvo sendo mais consideraveis no Porto d'arribada, do que no do destino do Navio. Não faça duvida a ignorante disposição do *ALVAR. de 16 de Janeiro de 1757*, por que felizmente foi abrogado pelo de 5 de Maio de 1810.

O Senhor *Silva Lisboa*, no seu *TRACTADO d'Avarias* Cap. 12. p. 41 traslada a L. 6 DIG. de *Leg. Rhod.*, poem a sua hypothese, e suppoem, que a disposição desta Lei é contraria á determinação da Lei geral do Commercio marítimo, que oje regula a Europa. Parece-nos contudo, que esta Lei não foi por elle entendida. A hypothese é esta: um Navio em viagem arruinado por tempesta-

de, e por um raio, que lhe estragou o aparelho, e destruiu um mastro, arribou, concertou-se á pressa, e caminhou e chegou ao destino. Pergunta-se: deve o damno sofrido entrar em contribuição? Respondeu o Jurisconsulto: — não deve: — porque o reparo fez-se mais para bem do Navio do que para conservar a carga. — O Senhor *Silva Lisboa* pensa, que Julião respondera mal, e contra o Direito actual. Nós porem não pensamos assim.

Uma cousa é despesas do concerto dos danos sofridos pela tempestade e raio, e outra cousa é despesas d'arribada, isto é despesas, que se não farião se não houvesse a arribada. As primeiras são *avaria simples*; e assim o Consulto Juliano respondeu bem em denegar-lhes *contribuição*, ou rateio em indemnisação. As despesas porem d'arribada, isto é aquellas, que não tiverão logar pela tempestade e raio, ou damno destes, essas despesas como forão feitas e nascerão d'um acto, que se praticou para salvamento de todos, por que se não arribasse tudo se perderia, essas despesas, desde o momento, que se deliberou virar proa para arribar, são *Avaria grossa*, e o Jurisconsulto nem diz o contrario, nem por isto foi perguntado. Vide o Art. 8. n.º 5 — e n.º 8.º

O fogo electrico de que é atacado o Navio ou Fazendas é um desastre igual aos outros, que se encontram navegando, e constitue *Avaria simples*.

2.º) *A perda dos cabos, ancoras, vélas, mastros, cordagens, causada por tempestade, ou outro accidente do mar.*

Determinar, o que seja *Avaria particular* não é objecto de grande difficuldade; porem em que casos por ella responda o Segurador, talvez não esteja ainda bem liquido na Jurisprudencia maritima.

O nosso texto classifica como *Avaria particular simples* a perda de mastros, cabos &c.^a por tempestades ou outro

accidente de mar; e assim caminha a Legislação Franceza; porem todas as antigas e modernas Autoridades concordão tractando da Avaria grossa, que se um mastro quebrar, ou uma véla se romper, ou um cabo arrebentar roçando nos rochedos, se assim se perder a ancora, tudo isto se considera *consumo ordinario e usual* da viagem, e, por quantioso que seja, so o proprietario sofre a perda, *J. de Oleron* art. 9, *ORD. de Visbuy* art. 12., *WELLWOOD* tit. 17, *ABBOTT* P. 3. C. 8. §. 7. — E assim pensão também *POTHIER*, *VALIN*, e *EMERIGON*. E emfim *MAGENS* p. 52 observa mui razoadamente, que se os Seguradores fossem obrigados a pagar toda a corda, que arrebenta, véla que se rasga, mastro ou verga que se parte, elles e não os donos seriam os reparadores continuos do Navio; e não haveria outro remedio senão segurar sempre os Navios *livres d'avaria particular* —

A nossa opinião é, que uma vistoria, e determinação d'Expertos devia preceder o Petitorio; e que nella os Louvados devião dizer á vista dos pedaços restantes, que os appparelhos destruidos eram da *melhor* qualidade, e que so por um accidente *extraordinario*, e não por serviço *ordinario* de mariagem se romperão e perderão. Todas as cousas se damnificão com o uso; e o mar, ainda sem accidentes extraordinarios, trabalha na viagem a mais prospera o casco, os apprestos e apparelho. Por este estrago usual não respondem os Seguradores. Cumpre por tanto marcar bem a linha aonde este termina, e começa o que é accidente de força maior — *extraordinario*. Vide o Art. 4 deste Regulamento.

Foi por muito tempo questão se os botes, escaleres e lanchas do serviço do Navio, e que elle leva consigo, se devião contar por apparelho, e regular-se a sua perda pelas regras estabelecidas ácerca do appresto e apparelho, vide *Roccus* N.º 20 — *STRACC.* P. 2. n.º 12. Oje em

relação aos Seguradores os botes são tanto apparelho, como os mastros e vélas, STEVENS p. 154 —

3.^o) *O sustento, e soldadas dos marinheiros durante a detenção, se o Navio é demorado na viagem por ordem superior, — e durante as reparações, que for necessario fazer-lhe, se o Navio é fretado por viagem.*

São igualmente Avarias simples as despesas de reclamação e para relachar o Navio da detenção, e as soldadas desse tempo, sendo o assoldamento feito por viagem, e o Navio fretado por viagem; por que então todo o tempo, comprehendido o do arreste, foi já tido em vista no da viagem inteira, PANTANIDA h. t. n.^o 58.

A razão por que o sustento e soldadas são Avaria simples no fretamento por viagem, e grossas no fretamento por mez é, por que neste caso não se vence frete, POTHIER C. de L. P. 2. n.^o 151 — O frete é a mãe das soldadas: não se vencendo aquelle não se vencem estas.

Cumpre notar neste logar, que se encontram exemplos de Capitaens de Navios, que sabendo, que se lhe não abonão as soldadas, arribando por força maior, despedem a tripolação, e alugão braços para descarregar e carregar o Navio, para apparelha-lo &^a Este estratagemma não os legitima; porque o Dono é obrigado á sua custa e risco a ter a bordo uma equipagem competente desde o começo até o fim da viagem, STEVENS p. 41.

4.^o) *O sustento e soldadas dos marinheiros em quanto o Navio estiver em quarentena, ou elle seja fretado por viagem, ou ao mez.*

Da-se neste caso a razão da detenção por Embargo, em quanto dimana d'ordem superior; porem por uma causa não voluntaria, senão necessaria como prevenção de mal, que pode atacar a comunidade. E como durante a quarentena se vence frete, quer o Navio seja fretado por

viagem quer ao mez, e consequentemente soldadas, eisahi a razão da disposição da Lei.

Entretanto PIANTANIDA h. t. n.º 60 pensa da maneira seguinte — « Os damnos e despezas, que um Navio sofre, quando se appresenta n'um Porto, e é d'elle excluido por suspeita de peste, demaneira que é obrigado a refugiar-se em outra parte, e a ter praticas sempre custosas e muitas vezes de grande prejuizo ao Navio e á carga, são Avarias grossas; por que envolvem uma *causa geral*, e relativa á salvação de todas as pessoas, e cousas expostas aos riscos maritimos. » Não deverião estas razoens proceder acerca da hypothese do nosso texto? Nos temos grande duvida sobre a justiça da sua resolução.

A doença do Capitão e da equipagem, as suas respectivas soldadas são tãobem Avarias *simples* a cargo do Navio e dos Seguradores; — a menos que se provasse, que á partida estavam ja tocados de molestia; porque se esta sobrevem durante a viagem por mero accidente da humanidade, pertence á classe de fortunas de mar, as quaes todas são a cargo dos Seguradores do Navio. Quem por sua parte presta a sua obra nos termos do seu contracto não pode ser privado da mérce, se por sua parte fez tudo para cumprir as suas obrigaçoens. « *Qui operas suas locavit, totius temporis mercedem accipere debet, si per eum non stetit quominus opera præstat*, L. 38. Dig. Locat. » O mesmo deve dizer-se dos marinheiros, a quem a-pezar da vontade a doença tolhe a prestação de serviços. « *Servire nobis intelliguntur etiam hi, quos curamus oegros, qui cupientes servire propter adversam valetudinem impediuntur*, L. 4. § 5. Dig. de Stat. Liber.

Estas doenças pertencem ás Avarias *communis*, se a causa, que as produzio, consta ter sido dirigida ao bem commum, qual seria se combatendo, ou por outro modo

trabalhando para salvar o Navio e carga ficassem feridos, ou por outra maneira levados a estado de molestia.

Se porem os marinheiros ficassem feridos, ou fossem atacados de doença não a bordo do Navio, e em exercicio do seu dever, mas fora do seu posto, e em terra, aonde fossem sem licença, e por capricho seu, não so taes doenças deixão de ser *Avaria commun*, mas nem *simples* *Avaria* são a respeito do Navio; porque, sendo elles autores de seus proprios males, a si os devem imputar. E até podem ser despedidos como desobedientes, e indisciplinados, sem que lhes compita direito algum em contrario. Não penso todavia que seja justo o estabelecido na *Ord. de M. de França* art. 12. Tit. *das Soldadas*, que lhes tolhe em tal caso até a faculdade de pretender as soldadas proporcionadas ao tempo, que bem servirão; por quanto os marinheiros não podem perder o pagamento de serviço prestado, salvo por compensação de damno, que tivessem causado ao Navio ou carga com falta, que commettessem.

Não havendo este damno, não vejo razão de privá-los das soldadas ja ganhas, e menos para lança-los em praias estranhas, deixando-os ahi miseravelmente preza da necessidade e desesperação.

Se os marinheiros forão feitos prizioneiros fazendo o serviço ordinario do Navio, devem ser resgatados a cargo delle como *Avaria simples*; — porem se são apprezados ou escravizados por bem e defeza do Navio e da carga ambos devem contribuir para o resgate, sendo então uma *Avaria grossa e commun* a cargo de quem teve vantagem na desgraça, que soffrerão. Vide Art. 8. n.º 4.

A esta *Avaria* por tanto pertence tudo quanto o Capitão promette aos marinheiros n'um combate, ou em outros accidentes perigosos para anima-los á boa defeza e á conservação do Navio; o que todavia se deve entender em termos habeis; porque esta obrigação é em parte im-

plicita no seu assoldadamento; dahi vem, que della não resulta acção ao marinheiro segundo a Lei Inglesa, *ARBOTT* p. 4. c. 1. § 2.

5.^o) *E em geral as despesas feitas e o prejuizo sofrido — ou somente pelo Navio; — ou somente pelas mercancias, desde a sua carga e sahida até á sua volta e descarga.*

• Pertence o lembrar neste logar o damno, que sofrem os apprestos, apparelho, e provisoens, e os roubos, que fazem os captosres, e ás vezes os recaptosres: por estas *Avarias* particulares respondem os seguradores, quando aquelles objectos são respectivamente seguros, *STEVENS* p. 155.

A morte dos escravos, em marinha em que os ha, é igualmente *Avaria simples*, se acontece por doença, por desesperação, ou por um golpe de fortuna de mar; e o é da mesma sorte a sua doença: mas esta *Avaria* não é a cargo dos Seguradores das fazendas, sendo um objecto, que respeita ao abastecimento do Navio e da equipagem, por que so responde o capitão ou o Armador. Estas perdas julgaõ-se emanadas d'um effeito da natureza, ou por vicio da cousa, ou da constituição humana, ou mesmo por negligencia do capitão: — cousas todas, que se não podem pôr a cargo dos Seguradores, a não se haverem especial e expressamente responsabilizado — *« Servorum, qui in mare perierunt non magis aestimatio facienda est, quam si acri in navì decesserint, aut aliqui sese præcipitaverint, L. 2. § 5. Dig. de Leg. Rhod.* Porem se fossem mortos n'uma tempestade, ou n'uma batalha, seria uma *Avaria simples*, por que responderião os Seguradores; e tornar-se-ia *Avaria commun* se nos eventos dos riscos fossem victimas da morte para salvamento commun.

A rebellião dos Negros é *Avaria simples*, por que respondem os Seguradores, aonde é permittido segurar Negros. Não é um vicio organico; occulto no corpo humano como a doença, esse sentimento dos Negros escravos

para reasumirem a sua liberdade, é um instincto que a Natureza imprimio com a sua mão no coração de todos os homens; e não é novo o ver-se Negros precipitarem-se no mar, ou tomar uma morte voluntaria, antes do que olhar-se embrutecidos debaixo do jugo da escravidão. Repugna com o pensar do homem, e a razão natural se aborrece de ver confundidos os Negros com os animaes brutos. Todo o remedio para sahir de estado tão vil se antolha menos cruel e mais justo; do que nelle permanecer. « *Servitus malorum omnium postremum; non modo bello sed etiam morte repellendum.* » CICER. *Philipp.* 2. c. 44.

Por estoica e emphatica que seja esta expressão do Orador Romano não deixa de fazer comprehender todo o horror da escravidão humana.

« Os Seguradores d'um Navio; diz EMERIGON *Assurances* Chap. 2. sect. X., que faz o commercio da escravatura, sabem que n'elle se embarção inimigos, que por seu facto poderão occasionar a perda do Navio. A revolta dos Negros é por tanto uma fortuna do mar. »

— Os Seguradores não devem de esquecer-se que o escravo é inimigo do Senhor. A'quelle é sempre presente a sua miseria, e o direito de se libertar della. Elle está em paz: mas a todo o instante sente o direito de uzar até da força para reduzir-se á liberdade.—«Sabe, ó grande Rey, disserão um dia a Alexandre os Embaixadores Scytas, que jamais existe sentimento d'amizade entre o Senhor e o escravo, e que em meio da paz sempre vigoris e arde o direito da guerra.» — Q. *Curt.* L. 7. c. 8.

Felizmente para a Humanidade, o interesse d'Inglaterra se achou uma vez d'accordo com a Philanthropia, e o trafico da escravatura negra vai abolir-se; ainda que em contrabalanço não cessa de arreigar e estender a miseria da escravatura branca.

Tãobem entrão na grande lista das Avarias as *Angarias*, isto é as prestaçoens, e as obrigaçoens, que um Príncipe impoem aos Navios apportados a seus portos e praias de transportar por sua conta e ordem, em tempo de qualquer expedição sua, soldados, armas e outras munigoens de guerra mediante um devido Sallario, *STYPMAN Jus mar. P. 5. c. 1. n.º 23.*

A este nome d'Angaria dão diversas origens; a mais judiciosa é a dos que dizem, que vem do Latim—*Ango*—atormentar, angustiar, trabalhar, tribular;—por que com taes ordens se tribulavão e trabalhavão os homens e os animaes. « *Angaria dicuntur jumentorum praestationes..... praeterea onera agris aut personis imposita.... Angaria dicitur compulsio seu injusta coactio ab angore, is..... Hinc Angaria pro qualibet vexatione, injuria animi anxietate.* » — *DUCANOE Glossar.* verbo — *Angaria* — Sendo as Angarias uma regalia do Supremo poder, não pode Navio algum izentar-se dellas sobre pretexto de grau, ou dignidade, ou prerogativa de pessoa.

Se um Capitão para evitar as Angarias tomasse diversa prôa, ou de qualquer outra sorte tentasse illudir o direito do Príncipe, este pode ordenar, que o Navio desobediente seja confiscado, e alem disso punidos com penas afflictivas o Capitão e marinheiros, que se opposessem á prestação ordenada, L. 1. *Cod. de Nav. non excus.*, L. 10. *Cod. de Sacr. Eccles.*, L. ult. *Cod. de Fabr.* Nem neste caso terião direito á paga, que se costuma conceder aos Navios requisitados mesmo por Príncipes estrangeiros, nem lhes aproveitaria a exceição de *facto de Principe*, que poria a cargo dos proprietarios, ou dos Seguradores a avaria da retardação da viagem e d'outros damnos.

Se o Capitão reduzido a commandar o Navio tomado de Angaria, em vez de fazer véla para o logar destinado pelo Príncipe que o compeliu tomasse outra prôa, pode

ser arrestado, e punido como acima; porem se chegasse a aportar a outro lugar e ali vendesse a carga que lhe fora confiada principalmente sendo de guerra e a inimigos, pode ser punido com o ultimo supplicio. Deverião igualmente ser punidos rigorosamente os que cooperassem para similhante fim L. 5. Cod. de Navicul. L. 3. e 4. Cod. *Quæ res vend. non poss.*

Alem da paga, que em razão da viagem e da prestação o Principe deve ao Capitão do Navio, se este naufragasse lhe deveria resarcir o damno, não intervindo culpa do Capitão e a perda da carga seria toda a cargo do Principe.

Elle seria sujeito á mesma indemnização no caso, que os Navios fossem tomados d'Angaria para qualquer outra expedição maritima. Toda a Avaria seria a cargo seu, por que em vantagem sua foi o Navio occupado e os danos dahi resultantes para a primeira expedição originaria serião a cargo dos Seguradores, feita porem a conta de quanto em desconto delles se tivesse obtido do Principe.

Por identidade de razão, se, entrado um Navio n'um Porto d'arribada ou para fazer provimentos, é requisitado para transportes de Guerra, ou de paz por aquelle Principe, o fretamento d'um outro Navio com as despesas de descarga e reembarque, e baldeação, recahe tudo em Avaria geral.

ART. III.

As Avarias *simplices* são a cargo do proprietario da cousa que sofreu o prejuizo, ou occasio-

nou a despesa. *

* E' a primeira parte do art. 3. da Ord. de M. ibid. a segunda parte vai abaixo comprehendida no Art. 9. deste Regulamento. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

O artigo correspondente no *Cod. de Comm. de França* é o do n.º 404, que diz assim:

« As *Avarias particulares* são supportadas e pagas pelo proprietario da cousa, que soffreu o damno, ou occasionou a despesa ».

O art. 2 tem especificado, o que seja *Avaria simples*. O nosso artigo manda ou declara quem a sofre. Isto é para assim dizer de simples intuição. A difficuldade nasce em relação ao contracto de Seguro; por que ainda que os Seguradores se responsabilizem por todas as *Avarias simples*, ha cousas, que não entram nesta responsabilidade: assim é a *Avaria privada*.

E' *Avaria privada*, e sem nenhum resultado a damno dos Seguradores aquella, que provem do uzo natural e ordinario da cousa inserviente ou destinada a Navegação, quer Navio, quer carga, como dissemos. Não é pois, diz o grande Jurisconsulto *POTHIER Contr. Marit. n.º 66*, um damno acontecido por fortuna de mar a perda d'uma ancora occasionada pelo roçar d'amarra contra pedras, que a partão; — é uma consequencia natural do serviço, officio, e uzo de cousas destinadas para o armamento do Navio. E assim como se não pode pedir aos Seguradores, o que o Navio perdeu de valor pelo uzo, assim se as amarras se rompem, gastão e arrebentão so por effeito do uzo, por correntes naturaes, e giro do Navio, os Seguradores não podem ser obrigados á indemnização desta

perda. Vide o que dissemos sobre o n.^o 2. do art. 2. Uma outra exceção vem no artigo seguinte.

Nascendo questão sobre os damnos sofridos por um Navio por fortuna do mar no seu aparelho, se bem que taes damnos constituão *Avaria simples* a cargo dos proprietarios interessados, ou Seguradores do Navio; comtudo por uma certa equidade faz-se um rateio da despesa em ressarcimento como *Avaria geral* a cargo do Navio e fazendas, e a outra ametade fica toda a cargo das fazendas. Nos damnos pois que respeitão ao casco deduz-se pelo menos *um terço* pelo consumo natural pago pelos fretes, e ás vezes mais se o Navio não foi querenado ha tempos, como veremos.

Uma das Avarias a um tempo a mais dura e a mais facil d'incurrer é a *Avania*, que ordinariamente não anda separada do perigo de perder a liberdade e ás vezes a vida. *Avania*, cuja originaria etymologia seria talvez baldado o indagar, significa em sua definição *insulto*, *afronta*, *mau tractamento*, ou *querella*, que se faz com a ma intenção positiva de annojar, e sem razão. Entretanto no sentido da materia, de que tratamos, as *Avanias* uzão-se particularmente no Levante, e em todos os Estados do Grão Senhor, e são imposiçoens e tributos, que os Bachás e os Alfandegueiros Turcos exigem dos Negociantes Christãos, o mais das vezes a pretexto de falsas contravengoens. Os Persas tãobem uzão destas imposiçoens rigorosas de sommas de dinheiro, que fazem pagar aos Christãos para se libertarem d'alguuma accusação accintemente urdida para extorquir mulctas, RAUWOLF. *Viaj.* p. 182. Os Barbarescos tãobem tem de costume exigir dos Navios, que apportão a seus portos imposiçoens de dinheiro para os deixar seguir viagem.

Quando as *Avanias* tocão a toda a Nação são os Embaixadores e Consules, que as regulão e as fazem pagar

pelos Negociantes e particulares da Nação; porem antes de fazer a repartição e paga-las tem entre os seus Chefes ordinariamente uma especie de Congresso para evitar os maiores males possiveis.

Nas Avancias particulares, cada qual procura tirar-se do embarço o melhor, que pode. Não se deixa porem em tal aperto de recorrer aos Embaixadores e Consules residentes no logar, os quaes por dever de seu instituto tanto em Constantinopola, como nas Escalas do Mediterraneo são obrigados a interpôr os seus officios a favor de seus concidadãos, proteger o commercio, e os Negociantes do seu Paiz, e prevenir ou fazer cessar, quanto possivel, as Avancias.

A Avania sendo uma Avaria como as demais está a cargo dos Seguradores; — porem estes não são responsáveis pelas Avancias, que o Capitão ou Negociante sofre em sua pessoa ou que sofrem as fazendas *depois* de descarregadas, e postas em terra.

Se taes Avancias respeitão a Navio e carga são a cargo d'ambas; — alias não prejudicão, salvo a pessoa ou cousa, sobre que recahem. Em nenhum caso podem ser a cargo das Nações as Avancias sofridas pelos Navegadores e Negociantes, quer nas suas fazendas quer nas suas pessoas.

Se as Avancias são occasionadas pela gente, que se acha a bordo, o Capitão e armador respondem por ellas, salvo o direito d'haver os damnos dos interessados, abonando-lhes Navio e fretes. Quando pois as Avancias são occasionadas a bordo pela gente de mar, fora da equipagem, — ou por gente de terra sem a minima culpa do Capitão, os Seguradores respondem por tal damno. Quanto porem ás Avancias accontecidas em terra por facto de qualquer, os Seguradores não respondem.

ART. IV.

Os prejuizos accontecidos ás mercancias por não ter o Mestre fechado bem as escotilhas, amarrado o Navio, fornecido bonsapparelhos de carga, ou por quaesquer outros accidentes occasionados por *culpa*, ou *negligencia* do Mestre ou da Equipagem, tambem são avarias simples supportadas pelo proprietario das mercancias, mas com regresso contra o mestre, Navio e frete *

Se porém a verificação do damno depender de exames na cousa damnificada se procederá a elles dentro d'um mez depois d'acabada a descarga do Navio; e não se praticando assim ficará extincta a responsabilidade do Mestre, Navio e frete, --- salvo se o prejudicado, ou seus representantes, tendo-os requerido em tempo, mostrarem, que não esteve da sua parte concluir-se no referido termo **

* Ord. da M. ibid. art. 4. Neste artigo se declarão as Avarias, porque o Navio responde em conformidade da regra geral adoptada pelos Negociantes, e de que ninguem poderá duvidar --- que quem *causa o prejuizo o deve reparar*; --- e ficando decidido no art. 3., que as mais Avarias simples são a cargo do proprietario da cousa que sofreu o prejuizo ou occasionou a despesa, decidida está a questão da responsabilidade pelas Avarias a que chamão *ordinarias*; e que verdadeiramente se comprehendem na classificação das simples, como é claro no art. 2.º

** Pareceu-me dever-se modificar desta sorte o rigor do Edital da Real Junta do Commercio de 27 de Junho de 1796, que exclue a responsabilidade dos Navios por faltas e Avarias em todo e qualquer cazo, uma vez que se não proceda aos exames no termo de um mez. Do rigor do Edital é, que provavelmente resultou o seu desuso, de que os Negociantes se queixão na sua informação, propondo que o prazo se extenda a tres mezes: mas o prazo não me parece pequeno; o que julgo necessario é definir os casos, em que deve ter logar (que no meu parecer são aquelles, em que se precizão os exames), e resalvar o justo impedimento que não procedu da parte do prejudicado. *Notas da Consulta.*

L. G. P.

COMMENTARIO.

O Artigo respectivo no *Cod. de Comm. de França* é concebido nestes termos:

405 — « Os damnos accontecidos ás mercadorias por culpa do Capitão não haver fechado bem as escotilhas, amarrado o Navio, bem apercebido de guindastes, e por quaesquer outros accidentes provenientes da negligencia do Capitão ou da equipagem, são igualmente avarias particulares supportadas pelos proprietarios das mercadorias, com recurso porém contra o Capitão, Navio e frete. » — O nosso texto usa constantemente da palavra *mercancia* em vez de *mercadoria*; sendo aquella propriamente a arte ou *trato* de mercadejar, e não a coisa objecto d'elle. Nós pois arrastados pela expressão da Ley algumas vezes usamos da palavra irreflectidamente no sentido, em que por ella é empregada; porém em rigor d'expressão é menos exacta.

Quando o damno, que soffrem as fazendas provém de culpa do Capitão a avaria é *simples*, faz por sua con-

ta, e o Navio responde para com os negociantes carregadores. E os donos dos Navios respondem pelas contravenções e extravios dos Mestres, Alv. de 18 de Junho de 1787, § 5.

A doutrina do nosso texto vem já da Legislação Romana. Diz-se na L. *si merces* 25 § *qui* — Dig. Locat. — *« Impulatur culpa Nautae, qui integram navim non prestat: inde tenetur si merces ex hoc deteriores redantur. »* Segundo a Jurisprudencia Franceza se por negligencia ou culpa do Capitão ou equipagem pegar fogo no Navio, os Seguradores não respondem pelo damno, salvo se houver clausula expressa n'Apolice, POTHIER 53 — EMERIGON C. 12 § 41. n.º 13.

Debaixo das palavras geraes do nosso texto — *quaesquer outros accidentes occasionados por culpa ou negligencia* — vem o furto. Sobre o odio, em que pela nossa Legislação é tido o roubo no Navio. Vide Ord. L. 3. tit. 42. § 5. Quando as nossas Leis fallão de casos accidentaes, e dizem que ninguem deve responder por elles, accrescentão, — *quando não cabe na sua possibilidade obvia-los*, — Alv. 11 de Março de 1760.

ART. V.

O artigo 22 da regulação da casa dos Seguros da Praça de Lisboa confirmada pelo Alvar. de 11 d'Agosto de 1791 fica declarado, e revogado em tudo, o que se oppozer ás disposições deste regulamento no que respeita á responsabilidade dos Navios, fica porém em seu vigor e se obser-

vará quanto é responsabilidade dos Seguradores. *

* Por immediata Resolução Soberana de 6 de Novembro de 1815 tomada em consulta deste Tribunal se mandou proceder a uma nova Regulação da casa dos Seguros desta Praça de Lisboa : nella terão logar algumas regras particulares sobre a responsabilidade das Avarias quando a questão é entre Seguradores e Segurado, e não entre o proprietario da cousa, que as sofreu e o Navio e seus Prepostos. — *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

Esta nova Regulação fez-se, e foi resolvida na mesma data da presente. Nós lhe temos feito mais amplos commentarios, e confiamos em que o Commercio e o foro ficará com elles satisfeito. E' pois evidente que o nosso artigo não pode ter observancia, porque toda aquella velha Regulação se acha alterada hoje. Para complemento desta Jurisprudencia nós apresentamos aos Leitores essa mesma Regulação no Appendix.



ART. VI.

As despesas feitas com Praticos, nas entradas e sahidas dos Portos ou rios, com reboques, pilotagens, ancoragens, vizitas, despachos, toneladas, e outros direitos de navegação, não são avarias, mas simples despesas a cargo do Navio. * O que se entende nas viagens ordinarias;

porque se as dictas despesas forem occasionadas por algum motivo extraordinario ou fortuna do mar, seguirão ellas mesmas a natureza do accidente, que lhe deu causa. **

* Nesta especie se comprehendem, as que vulgarmente chamão avarias *miudas*, de que em algumas Praças, e segundo o art. 8 da Ordenação de M. *ibid.* paga o Navio um terço e o mais é a cargo das mercancias: porém isto não é Direito geral, nem se conforma aos nossos estilos: quando se ajustão os fretes já se calcula serem essas despesas a cargo do Navio por inteiro, e é este o melhor meio de soltar duvidas e embarços.

** Pareceu-me necessario esta declaração para atalhar questões; por que ha despesas e avarias, que principiando por uma especie dão occasião a outra por exemplo, se um Navio por tempestade ou outro accidente de mar abre agoa é uma avaria simples supportada somente pelo Navio; mas se por occasião d'ella se faz deliberadamente uma arribada a bem da salvagão commum do Navio e carga, todas as despesas occasionadas por esta arribada entrão em avaria grossa, e se pagão por contribuição. *Notas da Consulta.*

COMMENTARIO.

Debaixo do N.º 406. diz assim o *Cod. de Comm. de Franç.*

« As Pilotagens de costa e porto, entrando ou sahindo, despesas de reboques, direitos de licenças, visitas, autos, toneladas, marcas, ancoragens e outros direitos de navegação não são avarias mas são simples despesas a cargo do Navio. » Nós já vimos como a divisão ado-

ptada em o art. 1.º do nosso Regulamento era minguada. A segunda parte do nosso art. comprova a exactidão da nossa observação. As despesas de reboques, pilotagem, guias, e outros trabalhos marítimos para entrar nos portos ou rios, ou para delles sahir são avarias *pequenas ou miudas*, de que o Navio em regra paga um-terço e dois-terços a carga. Serião a cargo dos Seguradores semelhantes despesas se fossem occasionadas pelo temor de ser surprehendido por um naufragio imminente: então correndo a escala dos sinistros maiores ou menores entrarião nas obrigações dos Seguradores, PIAN-
TANI-
DA h. t. N.º 49.

Os tributos por licenças, vizitas, ancoragens, marcas n'agua &c. entrão na cathegoria d'Avarias, mas são a cargo dos Capitães dos Navios. Se o seu pagamento fosse uma consequência de borrascas, ou d'outra fortuna de mar deverião ser supportadas pelos Seguradores segundo o principio posto. Porém segundo as maximas de direito, entre os donos do Navio e os Carregadores cumpre observar o estipulado na convenção ácerca das Avarias e despesas de descarga; e a respeito dos Seguradores do que está escripto na Apolice do Seguro; por quanto, especialmente sobre as despesas da descarga, os negociantes costumão reportar-se ordinariamente ao uzo em vigor no Porto do destino do Navio, PIAN-
TANI-
DA — N.º 50.— Os direitos que pagão os Navios nacionaes e os estrangeiros, que descarregão por necessidade para serem concertados, achão-se marcados no Alv. de 26 de Maio de 1812. §. 9.



ART. VII.

No cazo de abalroamento de Navios , se foi por acontecimento puramente fortuito , o perjuizo é supportado pelo que o sofreu , sem dircito de o repetir. * — Se por culpa d'um dos Mestres , o perjuizo é a cargo de quem o causou. ** — Se houver duvida sobre as causas do abalroamento cada um dos Navios fica com o prejuizo que sofreu. ***.

* Ord. da M. ibid. art. 10.

** Ibidem — art. 11.

*** Este ultimo cazo é ommisso na Ord. da M. , e o Cod. Commercial art. 407. o decide , determinando , que o damno seja reparado em commum , e partes iguaes pelos Navios que o fizerão e sofrerão. Esta disposição pôde occasionar notaveis desigualdades ; e parece mais racional o arbitrio das Leis Inglezas , a que me conformo , que equiparão o cazo a um acontecimento fortuito e em que cada um fica com o prejuizo , que sofreu. Williams no logar acima citado. *Notas da Consulta.*

COMMENTARIO.

O artigo que no Cod. de Comm. de França corresponde com o nosso artigo , diz desta maneira :

407. « No caso de abalroamento de Navios , se o evento foi puramente fortuito , o damno é supportado , sem ter logar a repetir-se , por aquelle dos Navios , que o sofreu. — Se o abalroamento teve logar por culpa de um

dos Capitães , é pago o damno por quem o causou. — Havendo duvida nas causas do abalroamento o damno é reparado a despezas communs e em porção igual pelos Navios , que o fizerão e sofrerão. — Nestes dois ultimos cazos a avaliação do damno é feita por Louvados peritos. »

O *abalroamento* ou *abordagem* dos Navios é *Avaria particular*. O damno fica igualmente a cargo dos Navios , que o produzirão ou sofrerão , quer na viagem , quer na enseada ou¹ porto, MORNAC *ad L. qui insula* 30. §. 2. Dig. Locat., VINN. *ad PECK. L. 5. Dig. de Leg. Rhod.* — Salvo provindo o abalroamento de negligencia ou culpa d'um dos dois pilotos ; porque neste caso o damno deve ser reparado , por quem o causou ; — a menos que procedesse de choque improviso tempestuoso de ventos , porque então , assimilhado a um sinistro maior , os Seguradores dos respectivos Navios serão responsaveis , como por qualquer outro sinistro accoetecido no mar , L. 29. §. 4. Dig. *ad Leg. Aquil.*

Osapparelhos , que se estragassem ou perdessem quer no abalroamento , quer na viagem , ou d'outra sorte , são um objecto de *Avaria simples* a cargo do dono do Navio. PIAANTANIDA *ibid.*

Esta Legislação é já d'antiga data. Encontra-se nas *Leis de RHODES*, e de WISBUY artigo 26, nos J. de OLERON art. 14 ; e nos escriptores antigos e modernos de Jurisprudencia maritima, entre os quaes o nosso SANTERNA (ou Pedro de Santarem) de *Asscur.* P. 4. n.º 20 e 21.

Roccus de *Ass.* N. 27. n.º 86 e seg. diz , que se o damno for feito ao Navio ou fazendas por acto ou culpa de terceira pessoa , o Segurado póde accionalla pelo damno occasionado por sua culpa. E que igual direito compete ao Segurador se o Segurado o não fizer ; porque o Segurador responde por esse damno. Que ainda mesmo que o

Segurado intente acção, isso não prejudica o seu direito contra o Segurador, no caso de insolvencia da pessoa, que commetteu o damno; por quanto tendo o Segurado pago o preço do risco ao Segurador, este não só é obrigado *in subsidium*, porém *principaliter*.

POTHIER *Tr. d'Ass.* n.º 50 diz, que o Segurador é obrigado a indemnizar o Segurado quando a perda acontece por caso fortuito, como tempestade, — ou mesmo acontecendo por culpa do Capitão do outro Navio; no qual caso a acção passa para o Segurador. Porém se o Capitão do Navio segurado por *negligencia* cahe sobre outro Navio, e se damnifica a si-proprio, tal damno não produz Acção d'Avaria, porque o Segurador, como diz VALIN só responde pelos accidentes imprevisos da viagem, e o que acontece por culpa ou facto de proprietario ou Capitão não é accidente. Assim MARSHALL p. 493. diz, que o engano, ignorancia, ou desatenção do Capitão não é perigo de mar: — que porém resultando o damno de má intenção, e accintemente de mau comportamento do Capitão, importaria *ribaldia*.

Segundo a nossa Legislação art. 24. N. Reg. de Seguros, a prevaricação e faltas do Capitão, officiaes e equipagem são *ribalderia* de Patrão. Não é assim entre os Inglezes, aonde sem intenção fraudulenta não se dá *barateria*, nem por consequencia Acção neste caso.

Sobre os danos occasionados no Porto quando um Navio cahe sobre outro, seus logares d'ancoradouro &c. temos a PORTARIA de 7 de Junho de 1811, que os regula.



ART. VIII.

São Avarias *grossas*, ou *communs*: — 1.º) as cousas dadas por composição, e a título de resgate do Navio e mercancias — 2.º) as cousas lançadas ao mar, os cabos, ou mastros cortados, as ancoras e outros effeitos abandonados para salvação commum — 3.º) o prejuizo occasionado pelo alijamento ás mercancias, que ficão no Navio — 4.º) o curativo e nutrimento dos Marinheiros feridos em defeza do Navio, as soldadas e sustento dos marinheiros durante a detenção, quando o Navio é demorado na viagem por ordem superior, e durante as reparações das ruinas soffridas voluntariamente para salvação commum, se o Navio é fretado *ao mez* — 5.º) as despesas da descarga para aliviar o Navio, e entrar em um Porto, ou Rio, quando a isso é obrigado por tempestade, ou para escapar ao inimigo — 6.º) as despesas para pôr a nado o Navio, que encalhou para evitar a sua perda total, ou escapar ao inimigo. — 7.º) E em geral os prejuizos soffridos voluntariamente e as despesas feitas em consequencia de deliberação motivada a bem e para salvação commum do Navio, e das mercancias desde a sua carga e partida até a volta e descarga. *

* Este art. até ao paragrafo 6.º contém com pequenas

alterações a materia dos artigos 6.^o e 7.^o da Ord. da M.
O §. 7 contém a característica, que distingue as avarias
grossas das *ordinarias*, na conformidade da antiga Lei
RHODIA, ainda hoje observada pelas Nações modernas.
Nota da Consulta.

COMMENTÁRIO.

Este artigo corresponde ao do *Cod. de Commercio de França* em o n.^o 400 que diz assim :

«São avarias communs : — 1.^o) as cousas dadas por composição e a titulo de resgate do navio e das fazendas — 2.^o) as alijadas — 3.^o) os cabos ou mastros rotos ou cortados — 4.^o) as ancoras e outros effeitos abandonados por salvamento commum — 5.^o) os damnos occasionados pelo alijamento ás fazendas restantes no Navio — 6.^o) a cura e mantença dos Marinheiros feridos em defeza do Navio, as soldadas e mantença dos Marinheiros durante a detenção, quando o Navio é arrestado em viagem por ordem d'uma Potencia, e durante a reparação dos damnos voluntariamente soffridos para salvamento commum, se o Navio é fretado a mez : — 7.^o) as despesas da descarga para aligeirar o Navio, e entrar n'uma enseada ou n'um rio, quando o Navio é obrigado a fazê-lo por tempestade, ou perseguido d'inimigo — 8.^o) as despesas feitas para pôr a nado o Navio varado com a intenção d'evitar a perda total, ou ser feito preza. — Em geral os damnos soffridos voluntariamente e as despesas feitas, depois de deliberaçoens motivadas, para o bem e salvamento commum do Navio e das fazendas, depois da sua carga e partida até á sua volta e descarga. » —

1.^o) *As cousas dadas por composição, e a titulo de resgate do Navio e mercancias.*

Se o Navio cede no combate, e é feito preza, todas as

despesas feitas em boa fé para obter o relaxamento do Navio, formão avaria *grossa*, se elle se consegue.

Sendo um Navio apprezado por força, e levado a algum porto, se a equipagem fica nelle para guarda-lo, ou para reclamar a restituição, as despesas feitas na reclamação (não as soldadas e demais desembolços feitos com a equipagem durante o tempo do Navio em estado d'arresto) pertencem ás *Avarias grossas*, Piantanida h. t.

Seria igualmente *Avaria commun* a despesa ou damno sofrido por pagar uma somma dada, ou dar uma cousa determinada aos corsarios para se libertar de preza imminente, — ou da sua violencia, — ou dos seus assaltos. Se porem fosse vñ o temor, — ou a resolução vil e pusilanime, por isso que podesse ter logar a defeza, a *Avaria* seria toda a cargo do capitão, que a tivesse ordenado, ou capitulado por cobardia e sem necessidade. Porem se o corsario ou outro aggressor maritimo não tivesse feito senão saquear e roubar alguns effectos, o damno, que dahí resultasse não seria senão *Avaria simples e particular*, porque esta perda não se fizera para salvação *commun*, L. 2. § 3 Dig. *ad Leg. Rhod. Loccen. de Jur. Marit.* L. 2. cap. 8. n.º 5 e 16. — CASAREG. *Discurs.* 46. n.º 20 e 26. —

E' bem notavel uma Sentença do Conselho de Justiça do Almirantado proferida em 1799, que traslada o Senhor S. LISBOA no seu TRACTADO d' *Avarias* pela justeza da doutrina, e valentia da expressão. Della se tirão os seguintes corollarios de Jurisprudencia Maritima Portugueza. — Que o resgate sendo legal, o Resgatante em conservação da boa fé do Commercio está obrigado ao pagamento da Letra passada por esse respeito. — Que sendo legal, e admittido por todas as Leis do Mar não deve admittir-se so em beneficio do Resgatante, mas sim de todos os interessados no Navio e carga. — Que o capitão, seja mercenario, seja proprietario, seja interessado no Navio tem obrigação

precisa e absoluta de o defender, e conservar até o ultimo ponto da extrema necessidade, não em proveito seu, por que seria abusar da boa fé mercantil, com que os Carregadores pagando-lhe o frete ou commissão lhe entregarão a sua propriedade, mas sim de todos os que no Navio ou na carga tem interesse.— Que resultando do resgate um beneficio commum a todos os interessados, todos elles devem concorrer ao pagamento do resgate á proporção do que a cada um toca no salvado, que é o Navio, a carga e o frete, constituindo assim uma *Avaria grossa*, que deve ser regulada por Louvados, segundo a pratica do porto do destino.— Que o Resgatante não tem direito a pedir a 5^a. parte do valor do Navio e carga, como subrogado no lugar do Apprezador, porque não sendo a questão de preza e so de resgate não tem titulo, que favoreça a sua intenção, nem lho dá a Lei, que so legislou e cogitou da preza feita ou com armas, ou com industria ao Apprezador inimigo.

Esta materia nos leva a fallar das despesas e premio da *represa*, ou *retomadia*, que pelo principio posto são *Avaria grossa*. Estas em geral estão entre nós designadas pelo ALVAR. de 9 de Maio de 1797. E para inteiro conhecimento da materia diremos, que na CART. Reg. de 6 d' Abril de 1604 começamos a encontrar Legislação nossa positiva sobre *prezas* ordenando-se, que pagassem direitos nas Alfandegas; havendo depois um Decreto em 1624, que declarou livres de direitos as *prezas*, que descarregassem nos portos do Reino. Levantando-se os Christãos com Navios apprezados em Argel, mandarão-se-lhes entregar pelas CART. Reg. de 24 d' Abril e 9 de Setembro de 1626, e 8 de Maio de 1627. Na CART. Reg. de 24 de Setembro de 1631 legislou-se sobre a repartição das *prezas* feitas aos Mouros; e na de 16 d' Abril de 1643 estabeleceu-se a repartição das feitas pelos corsarios. Pelo ALV. de

18 de Março de 1645 se mandarão vender em Praça as feitas em Hespanha, tirando-se o *quinto* para a Coroa.

Fez-se em fim em 18 de Junho de 1704 um Regimento que declarou a quem pertencem, como, e por quem se julgaõ. Todavia pelo D. 8 de Janeiro de 1753 se determinou, que as causas dellas fossem da Supplicação para o Conselho da Fazenda, aonde se devião julgar. Esta legislação contudo não abrange as feitas na Índia, que são reguladas pelo ALV. de 16 de Janeiro de 1774.

Quando as prezas são feitas por corsarios de Naçoens belligerantes não se consentem nos portos do Reino, nem se podem vender ou descarregar; salvo os casos, em que o Direito das Gentes faz indispensavel a hospitalidade: legislão sobre isso os DECR. de 30 d'Agosto de 1780, e 17 de Setembro de 1796, ALV. de 7 de Dezembro de 1796. § 14, DECR. de 3 de Junho de 1803, e PORTARIA de 18 d'Agosto 1812.

Sobre as prèzas feitas debaixo do canhão dos Fortes houve providencias no AVIS. de 2 d'Agosto de 1789. Quando são feitas por embarcagoens de Guerra da Coroa, ou Armadores pertencem as suas causas ao Conselho do Almirantado, segundo o ALV. de 7 de Dezembro 1796. Este Alv. falla igualmente das que são feitas pelos corsarios nacionaes, legisla sobre a repartição do seu producto, manda pagar direitos das fazendas, que se lhe achão, em que casos se julgaõ boa preza, e em que se podem fazer. O mesmo se regulou pelo ALV. de 9 de Maio de 1797. Pela Res. de 11 de Junho em Edit. de 15 de Julho de 1800 se regula o frete das que forem retomadas por Navios de Potencias alliadas. A doação, que dellas se faz aos Mestres dos Navios Portuguezes é nulla, § 8 do cit. ALV. de 9 de Maio de 1797. Pelo DECR. de 19 de Janeiro de 1803 se mandarão julgar summariamente todas as controversias e discussões acerca de prezas e materias relativas, ficando

salvo aos litigantes o direito para a discussão ordinaria instaurada perante o mesmo Tribunal. No Decreto de 16 d'Agosto de 1803 confirmado na CART. Reg. de 16 de Fevereiro de 1805 se declara, que não se podem fazer prezas pelos corsarios, sahindo logo depois dos Navios, mas que devem esperar *duas marés*.

Declarou-se pelo ALV. de 4 de Maio de 1805. § 1 e 2 que o Auditor da Marinha e Juizes de Fora do Reino e ultramar podem conhecer ordinaria ou summariamente de todas as questoes e dependencias das prezas; e considerão illegitimas as prezas feitas com offensa dos mares territoriaes, e adjacentes em tanta distancia como de tiro de canhão ainda sem haver bateria.

No ALV. de 6 de Novembro de 1810 determinou-se, que em quanto não baixava o Regulamento, que se havia mandado fazer, fossem as questoes de prezas decididas na conformidade do ALV. de 7 de Dezembro de 1796. E finalmente pelo Decreto de 10 de Junho de 1808 se ordenou, que as prezas feitas pelos corsarios armados contra os Francezes, são completamente dos Apprezadores sem dedução alguma para a Real Fazenda.

Esta a Legislação Portugueza, que conhecemos sobre prezas.

2.^o — *As cousas lançadas ao mar, — os cabos ou mastros cortados, — as ancoras e outros effeitos abandonados para salvação commum.*

Alijamento é o acto de lançar ao mar, para aliviar um Navio, parte das fazendas da carga, MERLIN *Repertoire universel et raisonné de Jurisprudence*, tom. 3. pag. 638 — 5.^a Edit. Vejamos as suas differentes hypotheses.

Vindo o Navio á costa, todo o damno e perda, que lhe acontece por motivo dos esforços *extraordinarios* feitos pelo piloto para conserva-lo, deve considerar-se *Avaria geral*; bem como quando para fugir do inimigo um Navio

dá fundo n'uma enseada debaixo da protecção d'alguma fortaleza, e ali rompe a amarra, *PIANTANIDA*, h. t. n.º 95.

Se um Piloto achar o seu Navio nimiamente chegado á costa sobre véla, e para salvá-lo conhece dever largar tanto pano, que arrisca a mastreagão na bordada, e a fim de salvar tudo ancóra, e perde a amarra; — ou tendo lançado ancóra prudentemente n'um fundo pedregoso para salvar o Navio perde amarra e ancóra, estes damnos não podem contar-se por *Avaria geral*, — salvo no caso, em que, não ja a boa direcção somente do Navio, mas um risco aberto de se perder, aconselhar o recorrer a taes remedios para salva-lo. Por quanto, se bem que seja digno de louvor e recompensa o capitão ou piloto, que em circumstancias perigosas conduz bem o Navio, e o salva dos riscos do mar, comtudo nem todo o risco, nem todo o salvamento pode entrar na classe d'*Avarias geraes* com respeito aos damnos, que se soffressem em tal conjunctura. As perdas, que se costumão soffrer nos varios eventos da navegação sob prudente direcção della são *Avarias simples*, e não podem produzir causa alguma de contribuição. E' verdade que o interesse do Commercio persuade facilidade neste ponto para que sejam pagos os esforços d'um piloto bravo, e os damnos soffridos para salvar o todo, sendo necessario, que nada poupe nestes casos extraordinarios no cortar e pôr a serviço novas amarras, se as outras se partirão, sem que desanime com a perda, que sofre: — mas por outra parte sendo obrigação sua, fazer todo o esforço e despesa para a boa conducção do Navio, o capitão deve ser responsavel pelo damno a que dá lugar a sua negligencia ou avareza, bem como ser recompensado, mesmo por *Avaria geral*, se no accidente d'uma apparente perda total procede voluntariamente a novos damnos so com o fim de salvar o Navio e a carga.

Sem estes respeitoes ao favor do Commercio e da Nave-

gação não entraria nisto mais do que um sordido interesse, incapaz de levar as suas vistas um ponto além das apparencias de damno, que primeiras costumão appresentar-se. O capitão, que tem parte no Navio, que se fez segurar, sabendo, que não pode ser pago das primeiras amarras, que arrisca e perde, quando arrebetão, não pensa senão neste damno, e não se anima a arriscar outras, em quanto que com o alijamento dellas alentar a esperança de salvar o Navio; e o seu primeiro interesse lhe sugere, que resulta em vantagem sua o dar com o Navio á costa ao arrebetar da primeira amarra; porque então os Seguradores devem pagar-lhe o Seguro por inteiro, quando se se salvasse com fornecer outros, viria a perder em prejuizo unicamente seu as âncoras, as amarras perdidas ou arrebetadas antes, PIANIADA h. t.

Não é prohibido ás partes o estabelecer n'Apolice uma diversa Jurisprudencia convencional, com tanto que se não opponha ao Bem do Estado. Em Londres a Companhia das Indias Orientaes toma dos particulares a serviço seu todos os Navios, que emprega no seu commercio debaixo d'uma condição geral de que todo o Navio bonifica todos os danos, que acontecem ás fazendas a bordo; bem como tudo, o que em Avaria geral devêra ser sofrido pelo Navio e carga, recae somente sobre os proprietarios dos Navios empregados pela Companhia. Nem a Companhia contribue cousa alguma para qualquer damno ou perda, a que se expõem o Navio por borrascas, ou outros perigos naturaes maritimos. E' todavia verdade, que os referidos Navios assim empregados e expostos auferem excellentes fretes, e correspondentes a tão gravosas condições, MALYNE *Lex Mercat.* c. 25, BEAWES *Lex Mercat. rediv.* p. 59. MAGENS p. 1. § 52. E' bem natural, que um motivo igual dêsse origem á differença, de que falla a Not. 2. ao Art. prelim. deste REGULAMENTO.

Se uma tempestade partisse um mastro, ou outro apparelho marítimo de sorte que não pudesse mais servir, e fosse mister completar a quebra para não embaragar o Navio e manobra; e se alijasse por tanto ao mar com as vélas e cordame, a Avaria mudaria de natureza, e de *simples* se tornaria *commun*; por que não podendo o Navio manobrar, expor-se-ia a perigo, e a causa, que removesse o estorvo, tenderia á salvação *commun*. Contar-se-ia por tanto um semelhante damno por Avaria *grossa*, *ORD. de Konisberg* art. 25 e de *Copenhague* art. 1. §. 10: — e para calcular-lhe a importancia dever-se-ia dar ao mastro e accessorios o prego, que taes cousas podião valer no estado e momento, em que se achavão, quando se despedaçarão e alijarão.—*STEVENS* pag. 18 denega-lhes valor algum.

Porem se os danos, em regra Avarias *simples*, seguem para bem *commun* a Avaria é *commun*, — e tem lugar a a contribuição, LL. 1, 3, 5 §. 1 *DIG. ad Leg. Rhod.* Se a Avaria por tal causa acontece em occasião d'alijamento, o perigo deve ser imminente e real. Mas se um temor panico não escusa o capitão no alijamento, que tivesse incauta e inutilmente feito, tãobem a prudencia d'um bravo navegador não lhe permite esperar para se decidir ao alijamento na ultima extremidade do perigo, e arriscar assim um remedio vão e tardio. Vide *EMERIGON*, Cap. 12 Sect. 41. §. 3.

O simples abandono das praias, occasionado por tempestade, quando mesmo durasse cem dias, é Avaria *simples*: — e pelo contrario conta-se entre as *grossas*, o que tende á salvação *commun*; como quando se corta a amarra para alcançar a sahida d'uma enseada em salvamento *commun*, *PLANTANIDA*. li. t. n.º 61.

3.º) O prejuizo occasionado pelo alijamento ás mercancias, que ficão no Navio.

E' mui difficil em alguns casos (particularmente acerca

d'artigos perecedeiros) o discriminar se o damno accontecido á carga proveio do alijamento, se d'um golpe de mar, ou do jogar do Navio; provando-se porem claramente ser o alijamento a causa, não ha duvida, que a perda deve reparar-se por contribuição geral, STEVENS p. 16. Vide infra art. 20.

São por excellencia *Avarias grossas e communis* os danos provenientes do *alijamento*, do *abandono dos aparelhos naveaes*, e do *bote*, do *despedaçamento das vergas ou das velas* quando estes remedios extremos se empregão para salvação do Navio e da carga. Se porem o bote foi posto no mar para qualquer outro objecto, e se deve depois abandonar pela superveniencia do perigo, o damno conta-se então por *Avaria simples*, e corre por conta do proprietario, PIAN TANIDA h. t. n.º 45.

A esta classe pertencem os danos soffridos por occasião do alijamento das fazendas e effeitos salvados, — as despesas da cura e mantença dos marinheiros feridos defendendo o Navio; e os gastos da descarga feita n'arribada forçosa, ou para pôr a nado o Navio, que careceu de concerto, ou outros semelhantes: pois que todas estas *Avarias* dizem respeito ao bem-commum do Navio e carga, PIAN TANIDA n.º 46.

Se na occasião do alijamento o Navio vem a soffrer algum damno, a *Avaria* é *simples*, e so a cargo delle; — salvo se deliberadamente o capitão tivesse ordenado fender o Navio para extrahir e salvar as fazendas em risco: — no qual caso somente serão as fazendas obrigadas a supportar, repartidamente e á proporção do valor proprio, o damno emergente de semelhante fenda, PIAN TANIDA n.º 47. Vide abaixo, ART. 20.

4.º) *O curativo e nutrimento dos marinheiros feridos em defesa do Navio*, — as *soldadas e sustento dos marinheiros durante a detenção*, quando o Navio é demorado

na viagem por ordem superior, — e durante as reparagoens das ruinas soffridas voluntariamente para salvagão commum, se o Navio é fretado ao meo.

Quando um capitão é obrigado a ficar n'um porto arrestado, quer por ordem de Principe, — quer por intimação de preza ou confisco, — e a equipagem fica a bordo durante o tempo, em que se dão os passos necessários para obter a liberdade do Navio e da carga, — todas as despesas occurrentes, e cambios, e interesses marítimos sobre as sommas, que o capitão é obrigado a procurar e haver para fazer face a similhante urgencia são Avarias geraes, *BALDASSERONI delle Avarie* Tit. 4.

A guerra traz, sobre a desolação da humanidade, a ruina do Commercio marítimo. São então muito mais frequentes os casos de sinistros e d'Avarias geraes; e muito mais fuceis e protegidos pela força são os abusos de Direito a damno dos particulares e das Naçoens, que fazem por mar as suas especulaçoens commerciaes.

Se ao Navio apprezado o desastre lhe é accontecido por uma causa *intrinseca* viciosa delle, ou por defeito somente da carga, as despesas da reclamação não devem pesar, senão sobre a cousa, que deu occasião ao arresto ou á preza. Porem se não existe um verdadeiro defeito nem n'um nem n'outra, a Avaria deve ser *geral*. Seria causa d'aquelle damno a culpa d'um capitão, que tivesse posto escondidamente no Navio fazendas inimigas ou de contrabando; — ou d'aquelle mestre, que expozesse o seu Navio ao odio contra a sua bandeira em mares, em que sabe, que não é respeitada; — e seria defeito em o negociante carregador, se sem o capitão o saber tivesse carregado similhantes fazendas. Havendo duvida sobre o defeito e vicio, de que proviesse o damno, a Avaria seria constantemente *geral e commum* sobre o Navio, fretes, e carga, *PIANTANIDA* l. i. n.º 103.

O facto de Principe *proprio* ou *alheio* fornece tãobem um titulo justo para a *Avaria commun*; — como nos casos, em que um Navio Portuguez partindo de Lisboa fosse obrigado pelo tempo a entrar em Cadis, aonde, apenas entrado, por desavenças entre Portugal e Hespanha, — ou por invasão daquelle porto pelos Inglezes, fosse arrestado, e demorado por muito tempo com grave damno delle e da carga, — ou fosse depois obrigado, partindo, a navegar com *comboy*.

Se um Navio nos paizes do Norte é cercado pelo gello desorte que não possa mover-se: — não tendo ainda começado a viagem; — ou se o gello é somente *accidental* como muitas vezes acontece na volta de Petersburgo, as soldadas, o sustento dos marinheiros, e as demais despesas occurrentes para sahir de tal embarço, devem supportar-se somente pelo Navio como *Avaria simples*: — porem se já está em viagem, e o gello, que o surprende lhe faz damno grande, e poem em perigo a carga toda, contão-se por *Avaria geral* as despesas para aliviar o Navio, e tira-lo do gello cortando-o, ou desembarçando-o, por ser um tal trabalho e dispendio extraordinario feito a beneficio commun. Neste ponto as convençoens e regimentos das Companhias Dinamarquezas são conformes ás regras comuns de Direito marítimo, PIAN TANIDA h. t. n.º 100.

Entre nós é determinado por Lei, o que se deve ás tripolaçoens, que se defendem com valor sendo atacadas por inimigos, DECR. de 14 de Setembro de 1798. Este Decreto foi ampliado no EDITAL de 29 de Julho de 1799: é-lhes concedida uma gratificação de um e meio por cento ás tripolaçoens dos Navios mercantes ou armados em guerra, e não comboiados, que se defenderem valorosamente do inimigo, — mostrando ataque, e resistencia com feliz exito: contribue o valor da carga e do Navio com maçames e fretes avaliado por Louvados nomeados pelas

partes, que se regulão pelo valor medio ao tempo da chegada do Navio ao porto: as avaliagöens serão favoraveis ao Commercio, e o Tribunal pode corrigi-las nesse sentido: elle estabelece o methodo da arrecadação e repartição da contribuição. A distribuição do premio faz-se na proporção dos sallarios da equipagem. Os herdeiros dos combatentes, que morrerem, succedem nella. —

6.º) *As despesas da descarga para aliviar o Navio, e entrar em um porto ou rio, quando a isso é obrigado por tempestade, ou para escapar ao inimigo.*

Veja-se o Art. 6 do nosso Regulamento. O Art. de 26 de Maio de 1812 § 9 falla dos Direitos, que pagão os Navios nacionaes e estrangeiros, que entrão por *necessidade* para serem concertados, como ja lembramos.

As nossas Leis desde ha muito legitimão as arribadas forçadas: assim a L. 27 de Novembro 1684, a de 20 de Março de 1736, — e 16 de Fevereiro 1740.

Observão VALIN e POTHIER *contr. de L.* n.º 145, que se em prevenção de naufragio ou preza é necessario entrar n'um porto, *que não o do destino*, e que isso se não pode fazer sem descarregar parte da carga, estas despesas, bem como as de pôr a nado o Navio varado são *Avaria geral*: porem depois nota, que quando para entrar no *porto do destino* for necessario aliviar o Navio, como o mestre devia conhecer o seu porte, e assim a culpa é sua, a Avaria não será *geral*, *ibid.* n.º 146.

Se um Navio arruinado por tempestades, ou por outras vicissitudes do mar se refugia n'um porto para ser concertado, e pôr-se em estado de continuar o seu caminho, do que se achava inhabilitado, as despesas da estada, quanto ao sustento e soldadas da equipagem, a despesa da descarga e reembarque das fazendas, e o pagamento da ancoragem e outro tributo ou damno nascido de tal necessidade, são *Avaria grossa e commun* como vimos. Porem

o custo de madeiras e mão d'obra, e trabalhos empregados no concerto do Navio são *Avaria particular* a cargo do capitão delle; — salvo acontecida a necessidade n'um porto, aonde pela difficuldade d'achar madeiras e operarios se tivesse devido pagar sommas sensivelmente extraordinarias e exorbitantes: — então o excesso da despesa ordinaria ou *quasi-ordinaria* seria *Avaria grossa*. « Se » todavia houvesse excesso no valor de todos estes ob- » jectos, quer pela raridade d'obreiros, quer pela carestia » das madeiras, apprestos e outros materiaes, o excesso do » preço entraria em *Avaria grossa*. » — EMERIGON — *Ass.* chap. 12. sect. 41. § 6.

Eu não penso, que sobre este ponto de Direito os Autores estejam tão discordes como diz BALDASSERONI, *delle Avarie* p. 33; isto é a sua oppinião com AZUNI e RICHARD, *Negocc d'Amsterdam* chap. 14, pag. 280. A conciliação parece facil reflectindo-se no espirito das respectivas doutrinas destes tres Autores.

RICHARD conta em *Avaria grossa* todas as despesas feitas na occurrencia de um tão urgente concerto. AZUNI admite n' *Avaria grossa* as despesas de concertos no unico caso, em que o Navio, se não fosse reparado no primeiro porto, ficaria innavegavel com risco de naufragar.

E BALDASSERONI escreve, que quanto ao ingresso e concerto necessario no primeiro porto para effeito de não naufragar, nunca vio disputar, que não fosse caso d' *Avaria geral*. Ora a qualidade de *instante* ou *urgente*, que RICHARD suppoem no concerto, significa a concurrencia do *extremo* expressado por AZUNI, que suppoem o risco de naufragar, e por BALDASSERONI, que escreve sobre o caso de concerto para effeito de não naufragar. Por tanto estes tres Autores no espirito das suas doutrinas estão perfeitamente d'accordo.

Pela mesma razão seria *Avaria grossa* a despesa feita

n'uma demora forçada n'um porto, ou debaixo do canhão d'uma fortaleza, aonde o Navio se viesse accollher para evitar o inimigo, — ou por temor de tempestade, — ou para evitar um escolho, — quer mudando de derrota, — quer tomando um caminho mais longo, *PIANTANIDA* h. t. n.º 54.

Da mesma forma, as despesas feitas para recuperar um Navio abandonado por medo de cahir preza, ou ser feito escravo, entram em *Avaria grossa*; — ainda que o abandono emanasse de rebate falso, contanto que o temor fosse conjecturadamente razoável e fundado.

Porem se o inimigo se avizinhasse, e fazendo fogo sobre o Navio este fosse desarvorado, furado, ou d'outro modo damnificado, a *Avaria* é *simples*; — porque o encontro, e envolvimento com o inimigo não é uma fortuna de mar diversa da de encontrar um escolho, ou uma borrasca, *PIANTANIDA*, n.º 56. l. c.

6.º) *As despesas para pôr a nado o Navio, que encalhou para evitar a sua perda total, ou escapar ao inimigo.*

O mesmo principio, que dictou a Legislação do numero precedente, legitima a Jurisprudencia deste numero. Pelo mesmo se contão igualmente em *Avaria geral* as despesas d'aluguel de bracos para esgotar o Navio, que abrisse agoa, *STEVENS* p. 24. E as sommas pagas em rebocar o Navio em desgraça, e em geral ad'assistencia e soccorro, de que careça, *STAT. 12 Ann. c. 18., 3 Geo. I. c. 13., 25 Geo. 2. c. 19. § 10.*

Antes de passar adiante cumpre definir a palavra *Encalho* e *Varação*. Pelo termo *encalho* designa-se o choque d'um Navio contra um escolho, um banco d'areia, um arrecife &c. sobre o qual toca e pára, por que não tem agoa bastante para aboiar, o que d'ordinario traz consigo o risco de partir-se, *MERLIN*, l. c. tom. 5. p. 512.

Varação é o acto d'encalhar, de fazer encalhar; neste sentido o escreverão *FREIRE, F. MENDES, e BARROS.*

Na hypothese do nosso texto tem-se controvertido se o concerto dos damnos soffridos pelo Navio é objecto de contribuição geral. MAGENS 2, p. 332. sobre a ORD. de Copenhaguen tit. d' *Avarias* § 5, nota, que o sentido da Lei parece ser, que se um Navio com agoa aberta ou proximo a ir a pique faz proa á terra para encalhar voluntaria e deliberadamente, os damnos recebidos *debaixo d'agua* são *Avaria geral*, ao que elle chama uma distincção razoavel e exacta. O CONSOL. DEL MARE c. 192, e Roccus de Nav. not. 40. n.º 164 diz, que se para evitar uma perda total o capitão e equipagem julgassem a proposito varar na costa, o damno dahi resultante ao Navio ou carga será *Avaria grossa*. WESKETT—verbo *General Average* p. 252. relata o caso, mas não dá opinião. MARSHALL tractando — *Das perdas por perigos de Mar* — diz, depois de fallar do encalho voluntario d'um Navio, — « o encalho pode ser seguido de naufragio, e nesse caso a perda é total; ou o Navio pode desencalhar, e seguir viagem, e então o *damno soffrido*, e despesas incursas, serão somente perda parcial da natureza d' *Avaria geral*. »

A doutrina do nosso texto é exacta: so as despesas para pôr a nado o Navio varado para evitar a sua anniquilação, tem o cunho d' *Avaria grossa*. O damno *precedente*, as perdas soffridas no evento, que fez tomar o partido de varar, são *Avarias simples*. Esse damno, essas perdas nem forão voluntarias nem deliberadamente feitas, nem se escolheu esse damno; elle veio de fortuna do mar, veio d'um evento fortuito, e consequentemente só affectão a cousa, sobre que recahirão. Serão igualmente *Avaria grossa* os damnos *consecutivos* do evento apprehendido para o salvamento commum; por exemplo: se ao Navio apertado por uma caça d'inimigo lhe não resta outro meio, e delibera varar na costa, o damno emergente desta varação, ja feita para escapar á perda total, será *Avaria*

grossa segundo o § 7. deste Artigo. Desta sorte se concilião as Autoridades citadas. Uma cousa é damno *precedente* á deliberação fundada no temor de perda total, — outra cousa é danos *consecutivos* do partido tomado, e depois d'elle tomado, e derivado d'elle. No primeiro caso a Avaria é *simples*, no segundo *grossa*. A causa efficiente d'um e d'outro damno deve determinar a sua natureza. Supponhamos na hypothese de caça de inimigo, que este lhe faz fogo, e lhe estraga a mastreação, velame e casco; e que enfim o Navio levado ao extremo ou de render-se ao inimigo ou de varar na costa, escolhe este partido, faz proa á costa e encalha, e encalhando abre, e é assim damnificado e são damnificadas as fazendas. Nesta hypothese temos duas Avarias: o estrago no velame, mastreação e casco *prévio* á deliberação é Avaria *simples*; — o estrago resultante da variação é Avaria *grossa*.

Deve ter-se em vista, que eu não considero nesta hypothese, que o Navio atacado se defenda, ou possa defender; por quanto se o Navio é armado, e se bate, é questão se o damno sofrido no combate é ou não Avaria *grossa*. O n.º 4. do nosso Artigo *somente* conta para Avaria grossa o curativo e nutrimento dos marinheiros feridos, e o DECRET. de 14 de Setembro de 1798 concede-lhe uma gratificação rateada, como vimos, com tanto, que se mostre — *ataque e resistência com feliz exito*.

A ORD. d' Hamburgo tit. 31. § 9, e ORD. de Hans. T. art. 35. considerão Avaria grossa o damno que o Navio sofre no apparelho e carga defendendo-se contra inimigo. A minha opinião seria que ou o Navio é armado em guerra, e nessa consideração fretado — ou é um Navio mercante que eventualmente tem alguma artilharia. No primeiro caso no fretamento envolveu-se tacitamente a obrigação de bater-se, e assim os estragos do combate resultão d'um uso ordinario, são como qualquer outro consumo ordinario

Avaria simples. No segundo caso o esforço é extraordinario, empregado deliberadamente para o salvamento commum; e assim conseguido elle, os damnos soffridos porisso, e assim o gasto de municoens serão *Avaria grossa*.

Esta questão não pode dizer-se ainda inteiramente decidida.

7.^o) *E em geral os prejuizos soffridos voluntariamente, e as despesas feitas em consequencia de deliberação, motivadas a bem e para salvação commum do Navio e das mercancias desde a sua carga e partida até á volta e descarga.*

E' facil o comprehender quaes sejam as *Avarias grossas* e quaes as *simples* reflectindo-se na distincção, que deve fazer-se entre os damnos occasionados *ab intra*, isto é por um facto voluntario directo á conservação e defeza de tudo; — e os factos occasionados *ab extra*, isto é por causas externas e não reparaveis, como a borrasca, a artilharia, o escolho; — aquelles, sendo uteis por si mesmos, porque tendem a livrar o Navio d'um perigo são *Avarias grossas*: — e estes *simples*, como produzidos d'um facto puramente fatal. *PIANTANIDA h. t.*

E' sem duvida uma *Avaria grossa* a perda na carga, que se é obrigado a vender para pagar as despesas, em que se incorre n'um porto d'arribada forçada, para habilitar o Navio a proseguir na viagem. Este caso é equiparado ao alijamento: é o mesmo para o negociante que as fazendas fossem alijadas ou vendidas: se o Navio prosegue, e o resto da carga chega ao seu destino, as fazendas vendidas devem reputar-se existentes na regulação, que se formar, *POTHIER Contr. de L. n.º 128.*

Esta venda só é legitimada como extremo recurso em caso de necessidade, *ORD. de Bilbao art. 20*; por que é injusto dispor da propriedade alheia sem consentimento de seu dono: so a necessidade como Lei suprema, superior a

todas as Leis, segundo o principio reconhecido no ALV. de 26 de Setembro de 1762, legitima aquella injustiça.

Ao capitão é dado neste caso o vender *parte* da carga pelo mesmo principio, que lhe confere o direito de alijar-la: mas não lhe seria dado o vender *toda* a carga; por que não pode ser beneficio da carga, que toda ella se venda para que o Navio siga vazio ao porto do destino. Elle poderia comtudo *empenha-la* toda, porque isso quando muito equivale a venda de *parte*. A cit. ORD. de Bilbao diz, que não podendo o capitão realizar dinheiro a *credito*, ou a *responder a risco* para pagar as despesas, pode vender *parte da carga*.

Pelo mesmo principio deve entrar na mesma cathegoria o frete da carga vendida.

Para qualificar a Avaria grossa cumpre a verificação dos seguintes pontos: 1.^o) perigo imminente de perda — 2.^o) procedente de fortuna do mar — 3.^o) conselho dos principaes de bordo, 4.^o) com fim do salvamento commun. 5.^o) que se alcance com o sacrificio o salvamento. Vide COMMENT. ao Art. 10.

Cumpra essencialmente a intervenção d'um caso fortuito, que a Lei designa por aquelle, que é superior ás forças naturaes e prevenção dos homens, ALV. de 25 de Janeiro de 1765. § 2.

Nas Avarias *communis ordinarias*, comprehensivas das despesas e gastos, a que costuma de ser sujeito o Navio por passagens de portos, e rios, — ou que o capitão paga para ser comboiado por Navios de Guerra em seguridade de Navio e carga, até que chegue ao seu destino, — ou por outra maneira seja posto fora d'algum perigo, deve reflectir-se na *quantidade*, a que montão: por quanto se taes despesas são em somma moderada, e não excedentes da quantidade, que se costuma pagar, devem ser satisfeitas por contribuição somente das fazendas; porem excedendo

em modo sensível o termo costumado, isto é a mais de 5 por 100, devem calcular-se como *Avaria grossa*, em que é tãoobem obrigado a concorrer o Navio, *PIANTANIDA* h. t. n.º 34.

Deve ser considerado *Avaria grossa* o damno das amarras, âncoras, vélas e d'outra qualquer cousa destinada ao uso naval, provindo da necessidade de pôr-se o Navio em estado de seguir comboi, que o deve proteger dos perigos marítimos. Vide a *ORD. de Rotterdam*, e *BILBAO* conformes, e *Q. VAN WEYTSSEN*, p. 8 — *CASAREG. Disc.* 46, n.º 9. Porém se o capitão retardou a partida por sua culpa, e muito mais por dolo, todo o damno recae sobre elle, ou sobre o Navio se este lhe pertence, *PIANTANIDA* h. t. n.º 41.

Entrão na classe das *Avárias grossas* as despesas de comboi. Nos encontramos já na *CART. REG.* 15 de Maio de 1651, que os negociantes do Porto pagassem para o comboi como os de Lisboa, e providencias contra os capitães, que delles se separassem nos *ALV.* de 14 de Julho de 1660, e no de 9 de Maio de 1797, § 11. Pelo *DECRETO* de 20 de Maio de 1662 foi prohibido aos Nacionais e Estrangeiros navegar sem elle. E no *ALV.* de 1 de Fevereiro de 1720 ha novas providencias a respeito de combois. Pelo *DECRETO* de 30 de Novembro de 1724 se estabeleceu um tempo regular, em que se mandou partir e voltar, e depois pelo *DECR.* de 5 de Janeiro de 1725 e 29 d'Outubro de 1734 se estabelecerão novas épocas. Vê-se do *EDIT.* de 10 d'Outubro de 1793, que se deu comboi aos Navios que navegavão para as Cidades Hanseaticas; e do de 23 d'Agosto de 1796, aos que viajavão para a Barbaria. No *EDIT.* de 26 d'Abril de 1798, o Artigos confirmados pelo *ALV.* de 26 d'Abril de 1800 art. 49 se achão providencias contra os capitães e donos dos Navios, que consentem, que elles se separem do comboi.

Segundo o ALV. de 17 de Março de 1800 os direitos de comboi são tres por cento da avaliação sobre todos os generos, á excepção d'ouro em moeda, em barra, e em pó. Este ALVARA foi declarado pelo de 30 de Julho de 1801. § 5 — E depois foram suspensos estes direitos pelo DECRET. de 19 de Dezembro de 1801.

Como o comboi importa protecção commum do Navio e carga, é claro, e obvio o principio de justiça, que dicta, que essa despesa deve constituir uma Avaria grossa.

A' Avaria *commum* pertence, o que na Italia se chama *germinamento*, que significa uma obrigação de contribuir indefinidamente para a perda commum, isto é pondo em commum e n'uma so massa o Navio, e as fazendas *tanquam in unum germen*, para descontar o damno sobre o total, como se o total do Navio e fazendas pertencesse a um só. Este germinamento costuma-se ordinariamente fazer por pacto convencional entre as partes interessadas, para effeito de que uma se não ache mais damnificada do que a outra pelos accidentes sinistros e perigos do mar. Quando não ha alguma convenção especial, as Avarias communs regulão-se pelo methodo do alijamento e relativa contribuição maritima, compondo os danos soffridos para salvagão commum do Navio e carga, PANTANIDA n.º 3. h. t.

Se o petitorio d'Avaria é regular, quer seja commum quer particular, entrão nellas respectivamente com as mais despezas, as que se fazem tanto com Advogados, Procuradores e Solicitadores na reclamação do Navio, ou da carga, de quem a tivesse illegalmente sequestrada, como as despesas de viagens de pessoas interessadas na sollicitação do negocio, e o seu mantimento no tempo, que gastão em similhante objecto, bem como as gratificações, que em taes occasioens se costumão fazer, PANTANIDA h. t. n.º 85.

Tãobem respeitão á Avaria *geral*, quando tãobem se teve em vista o bem das fazendas, as despesas de correios com correspondentes, as comissoens aos negociantes e agentes, que se encarregaram da direcção e cuidado do negócio, as corretagens, as despesas pelo aluguel d'ancoras, cabos, eapparelhos para a descarga e estada, para novo lastro, e para pôr as fazendas em lugar de segurança. PIAATANIDA n.º 86. h. t.

Os interesses e premios de seguros, e as comissoens por desembolços, e as despesas de registos publicos para verificar os proprietarios, e interessados no risco (alguns lembrão os votos e esmolos), as custas a Tabelliaens, judiciaes ou politicas, bem como qualquer outra despesa occurrente a beneficio universal e commum do Navio e carga, são todas Avaria *geral*. PIAATANIDA n.º 87. h. t.

Não devem esquecer neste logar as perda sem cambios por Letras passadas pelo capitão por desembolços no porto da arribada forçada — as Letras de risco passadas em identicas circumstancias: e emfim todas as despesas extraordinarias para conservar Navio e carga, e os damnos resultantes das medidas tomadas com essa intenção, WESKETT p. 252.

Seria contar as areas do mar o tentar fazer uma numeração exacta de todos os casos especiaes, que podem referir-se tanto á Avaria *grossa* como á *simples*.

Deve bastar ao Jurisconsulto, ao Juiz, e ao negociante o distinguir bem nestas Avarias o *fin* a que tendem: por que se o ponto, a que se dirigem é o bem do Navio somente, ou da carga, — ou pertem da obrigação ordinaria de proprietario d'um ou d'outra, a Avaria é *sempre* particular, e *simples*: — porem se o beneficio é commum, — ou não pertence ás obrigações ordinarias dos donos d'um ou d'outra, a Avaria é *grossa* e commum. De toda a sorte é sempre mui facil de comprehender-se aquillo, que por

meio d'exposição de eventos humanos se torna, para assim dizer, historico, e faz como cahir debaixo dos sentidos a mesma Jurisprudencia. O que se sente d'um modo abstracto e intellectual não se comprehende tanto, como o que se sugêita á analyse dos sentidos. PIANTRANIDA h. t.

Terminaremos aqui mencionando alguns Julgados dos Tribunaes Inglezes nesta materia a fim de poder formar-se alguma idea da sua Legislação.

Segundo a Legislação Ingleza se se alija uma parte da carga por anticipação d'um ataque, e essa porção se salva, cahindo o resto nas mãos do inimigo, isso não dá acção á contribuição, ABBOTT, p. 346.

Segundo a mesma Legislação o dinheiro pago por *resgate* não pode ser rehavido, por que esse acto é illegal segundo os Estatutos, que refere o mesmo ABBOTT p. 347.

Sendo necessario descarregar as fazendas para fazer reparos no Navio, reparos absolutamente necessarios para o proseguimento da viagem, as despesas, que se fizerem são *Avaria geral*; mas não entrão nellas as despesas do capitão, e as que fizesse para haver marinheiros em logar dos que lhe desertassem (*crimpage*) — ABBOTT, p. 347.

Os danos feitos ao apparelho entrão na mesma regra: como quando para preservação do Navio se cortão cabos, magame, e mastros. Não assim se o mastro arrebenta debaixo de tempo fazendo força de véla para escapar a um corsario: nem quando o Navio e apparelho se estraga forçando véla para evitar a varação, ABBOTT, p. 349, WOOLRYCH, p. 154.

As soldadas e provimentos da equipagem detida n'um porto, aonde o Navio foi obrigado a ir reparar-se, recahe sobre o dono do Navio, e não podem ser calculadas como *Avaria geral*. Porem em um caso, que quota PARK, Lord MAXFIELD parece ter pensado, que no caso, em que as despesas fossem inteiramente inevitaveis, poderia

ter lugar differente regra; e Lord TENTERDEN diz, que se um Navio fosse a um porto em ordem a reparar um damno, que em si-mesmo é objecto proprio de contribuição, talvez o accessorio siga o principal: as soldadas &.ª poderão considerar-se Avaria geral, PARK p. 207, ABBOTT p. 350.

Com respeito ás soldadas e provisoes durante a detenção d'um Navio por embargo, tem-se julgado, que esta despesa recae no proprietario do Navio somente, e que o frete deve supporta-la, WOOLRYCH p. 155.

Um Navio batendo-se com o inimigo gastou uma consideravel quantidade de pólvora e bala, e fez despesas na cura dos marinheiros feridos. Julgou-se, que isto não era Avaria geral; por que nenhuma parte particular de propriedade se sacrificou voluntariamente para protecção do resto, MARSHALL Tract. de Seg. Marit. p. 309. WOOLRYCH p. 155.

As provisoes do Navio não contribuem na Avaria geral, WOOLRYCH, p. 155.



ART. IX.

Para a indemnisação das avarias grossas contribuem em justo rateio as mercancias salvas, e alijadas, pelo seu valor no lugar da descarga, arbitrado por peritos, ametade do Navio, e dos Fretes.* — E para se julgar da qualidade das mercancias se deverão appresentar os Conhecimentos e as Facturas, hayendo-as.**

* O art. 3 da Ord. ibidem, diz, que as avarias grossas recahem — tanto sobre o Navio, como sobre as mercancias — o que parece excluir os fretes, e mandar contribuir o Navio pelo seu valor total; porem declara-se no tit. 8 du Jet art. 7, que a repartição será feita pelos effeitos salvos e alijados, e por ametade do Navio, e frete; e esta ultima decisão é, a que os nossos usos tem adoptado. Os negociantes na sua informação, querem que as mercancias sacrificadas se avaliem segundo o valor do lugar, donde partirão; mas tem contra si tanto as Leis Francezas como as Inglezas. O modernissimo John Williams no lugar mais vezes citado attesta mui positivamente, que segundo o costume dos negociantes d'Inglaterra as mercancias alijadas ou destruidas se avalião segundo o preço, porque as salvas forem vendidas, deduzido o frete e despesas.

** Ord. da M. L. 3. tit. 8. art. 8. *Notas da Consulta.*

COMMENTARIO.

O art. 401 do Cod. de Commercio de França é concebido nestes termos:

« As Avarias communs são supportadas pelas mercadorias, e pela ametade do Navio e do frete, soldo a livra do valor. »

« 402: O preço das mercadorias é estabelecido pelo seu valor no lugar da descarga. »

O artigo 415 diz assim:

« As mercadorias alijadas são avaliadas segundo o preço corrente no lugar da descarga: — a sua qualidade é comprovada pela producção dos conhecimentos e facturas havendo-as — »

O artigo 417 diz:

« A repartição para o pagamento das perdas e damnos é feita sobre os effeitos alijados e salvados, e sobre a ame-

tade do Navio e do frete, na proporção do seu valor no lugar da descarga. » —

Desta legislação, que pertence a diversos logares e hypothèses, se tomou conjunctamente o nosso Texto. Isto devia necessariamente produzir confusão. Tractemos de destrui-la.

Conhecimento designa um acto ou reconhecimento por assignatura particular contendo a declaração das mercadorias, que serão carregadas n'um Navio, o nome dos que as carregarão, o das pessoas a quem são dirigidas, o envio ou lugar do seu destino, e uma obrigação de ahi as levar. Este acto constitue a seguridade dos proprietarios das fazendas, MERLIN l. c. tom. 3. p. 492.

Como pôde dar-se o caso, de que os conhecimentos designem o genero da fazenda, mas não a especie, e neste caso cumpre conhecer especificamente a qualidade, é por isso que se expressa a necessidade da appresentação da factura, havendo-a, ou outro qualquer instrumento justificativo della, MERLIN, *ibid.* p. 728.

Este artigo merece mui sizuda attenção: a sua doutrina nem deve, nem pode ser applicada fora do caso, que comprehende; e para que se tire toda a occasião d'engano e confusão cumpre notar, que entre o Navio e a carga ha um consorcio, uma communhão d'interesses, donde nascem entre seus respectivos proprietarios certas obrigaçoens e direitos, que ministram accçoens. Estes proprietarios podem *eventualmente* celebrar com terceiros convençoens; mas estas convençoens nem affectão, nem alterão aquella associação primaria. Assim, elles podem respectivamente segurar o Navio e a carga; mas este seguro não tem relação alguma com as obrigaçoens e direitos de proprietario a proprietario d'uma e d'outra cousa. Havia Lei Rhodia antes d'haver seguros.

Ora quando em algum dos objectos d'aquella associação

ou consorcio ha perda ou damnificação d'alguma parte sacrificada ao bem da communidade, e salvamento do todo deliberadamente, esta perda parcial ou damnificação deve ser rateada e paga por todos; e como isso se não faz em especie senão com dinheiro, é necessario dar um valor em dinheiro á perda ou deterioração, e um valor tãobem em dinheiro aos objectos beneficiados em consequencia do sacrificio feito, para se fazer por elles o rateio.

E como acharemos esse valor? Eis-ahi ao que responde o nosso Texto: — pelo que arbitrarem peritos, que valem esses objectos no logar da descarga,— provando-se a qualidade pelos conhecimentos e facturas. —

Esta doutrina é justa: estes objectos ião com destino a um logar: os perdidos ou deteriorados, ou não chegarão lá, ou chegarão menos valiosos, porque sofrerão para que chegasse o resto: se lá chegassem sãos alcançarião um certo prego: esse prego, que alcança o resto é o seu valor reciproco, e consequentemente, o que serve de base a regular a perda ou estrago, e a paga-lo em rateio proporcional. Nisto não ha senão igualdade e justiça.

E por que não será esse valor dado á perda ou damno, e pago pelos contribuintes o *mesmo* valor, de que os seguradores devem indemnizar os contribuintes? A razão de differença é, que os seguradores não segurarão o prego ou valor do mercado, e o que os contribuintes aqui pagarão foi esse prego. E devia ser esse prego, porque elle se não alcançaria se se não fizesse o sacrificio; não se alcançaria nenhum: as fazendas restantes nunca lá chegarião: por tanto seja elle menor ou maior, que o custo, a sua proporção relativa é a base da sua indemnização reciproca. Os seguradores n'Apolice ou se obrigarão por um *valor* desde logo convencionado, — ou por uma *especie*, cujo valor tinha por base o seu primeiro custo e despesas incursas até á chegada a um certo logar. Elles não se responsabilizarão

pela *fluctuação* do mercado do destino: elles não *apostarão*, segurarão: obrigarão-se a indemnizar um valor determinado ou determinavel sobre bases certas: não fizerão nem convencionarão que elle dependeria d'eventos futuros: — partirão de factos passados, independentes de nenhum caso posterior. Tal é o contracto de seguro: taes devem ser por tanto os seus effeitos.

O nosso texto não legisla* por tanto no caso do seguro. Deste falla o artigo seguinte. Deste pois fallaremos nesse lugar.

Desta exposição juridica se colhe ja, que a doutrina da Nota á Consulta foi escripta por quem traduzio o texto, mas não entendeu a força da determinação delle: por quem respondeu com as Leis Francezas e Inglezas sem averiguar, nem entender a razão e hypotheses dessas Leis: e igualmente que os negociantes em sua informação não conceberão a doutrina, e lhe applicarão um meio, que so cabe, como veremos, na hypothese de relagoens entre segurador e segurado d'um modo especial. Sobre esta materia, que pode chamar-se a *principal* em facto de regulação d'Avarias, não ha uma palavra so que possa guiar-nos em o TRACTADO do Senhor *José da Silva Lisboa!*

Cumpré pois fallarmos neste lugar do *objecto* contribuinte, — da sua avaliação em rateio e regulação de perda.

Diz ABBOTT p. 3.^a c. 8. § 1, que não ha principio de Direito marítimo, que na pratica tenha subido mais alteragoens do que este. Sobre o que nota Sir W. SCOTT, que a Lei de casos de necessidade não pode conter regras precisas: a necessidade cria a Lei, substitue regras; e o que é *razoavel e justo* é nesse caso legal.

Ora que o Navio e carga a bordo, tendo valor, devem contribuir, parece indisputavel: di-lo o nosso texto com a LEI RHODIA, repete-o EMERIGON c. 12. § 43, e POTHIER *Contr. de L.* p. 2. § 1, art. 3. Quando porem tenha de

contribuir o frete, e como, difficil é de determinar. A nossa Lei falla geralmente, sem especificação, nem exceção; mas nem por isso tira a difficuldade. Vejamos pois cada uma destas cousas sobre si.

DA CARGA.

MAGENS (1 p. 62) estabelece como regra nesta materia, que o que não paga frete não paga avaria. Dahi vem a exceção comprehendida em o nosso art. 17, a que devêra de accrescentar-se — as soldadas dos marinheiros; — exceção, com que vão conformes a ORD. d' *Antuerpia*, MOLLOY (*de Jur. Marit.* c. 6. § 4) — WESKETT p. 257., EME-RIGON ubi supra. Houve questão se o dinheiro em especie deve contribuir.* Se for carregado a frete não ha duvida: alias deveras não se encontra autoridade, e os antigos Escriptores deixão esta questão indecisa, e dizem, que deve de ser determinada pelo juizo de pessoas familiares com estas materias, — Q. VAN WEYTSSEN p. 13 — ORD. de *Wisbuy*, art. 38, STRACC. de *Nav.* n.º 25. A regra estabelecida por MAGENS não me parece contudo, que deva ser literalmente entendida, porque seria injusto, que o que o capitão ou qualquer outro carregasse sem frete não contribuisse. Todas as fazendas carregadas devem contribuir. E fazendas são as cousas, que se carregão a bordo para se trocar ou vender, paguem ou não frete — as fazendas, em frase Portugueza, que se levão de mercadoria — que fazem objecto de mercancia ou tracto de mercadejar. — Veja-se a doutrina do Art. 17.

A nossa Lei, assim como o resto das Ordenanças maritimas, falla desde o art. 11 do alijamento, que é o melhor e

* Vide o que dissemos ácerca do direito de comboi no COMM. ao art. precedente.

mais simples exemplo para regulação d'Avaria geral: mas a nossa Lei não faz uma distincção, que em muitas se encontra, e é que se a perda acontece antes de *meia* viagem, as fazendas devem de ser avaliadas segundo o custo da factura — se *depois*, segundo o liquido producto no lugar da chegada; — assim o CONSOL. *del Mare* c. 95, — ESTAT. *de Genov.* L. 4. cap. 17 — ORD. *de Rotterdam* n.º 117 — *de Copenhague* art. 11, — MALYNE, c. 26 — WELLWOOD tit. 21, e outros.

Esta doutrina vem da LEI RHODIA, que determinava, que as fazendas alijadas se contassem pelo *primeiro* custo, e as salvas pelo prego do mercado na chegada.

A ORD. d' *Hamburgo* de 1731, tit. 21. art. 3 é singular, por que manda, que as fazendas salvas e perdidas sejam avaliadas segundo a factura com todas as despesas, excepto o premio do seguro, sem fazer differença de perda acontecida no começo da viagem, — ou na primeira ametade della, regula todos os casos, e assim a somma a contribuir, e a pagar em contribuição, pelo custo da factura.

Todos os que sabem de cousas de mar conhecem a difficuldade, e em alguns casos a impossibilidade de determinar com precisão o *meio* da viagem, isto é aonde a ametade acaba, e a outra ametade principia. Esta distincção nasceu por certo, de querer sugeitar todos os casos de avaliação do alijamento e da carga em contribuição, ou ao custo da factura, ou ao prego do mercado no porto da descarga.

Posto que esta regra não possa ser estritamente observada, todavia o espirito desta Jurisprudencia é reconciliavel com a pratica hodierna se substituirmos — *começo* — de viagem pela primeira ametade della.

Supponhamos por exemplo, que um Navio fretado de Lisboa para o Brazil apanha logo sobre a sahida tal força de tempo, que o obriga a corte e perda d'amarras e ancoras &c., e que é obrigado a arribar para salvamento com-

mun a Setuval. Neste caso o custo das amarras, âncoras, &c. as despesas emfim do salvado, se dão logar a uma avaria geral, deve ser regulada *em Lisboa*, porto da partida, e não da descarga. Neste caso o valor da carga para contribuição é o custo das fazendas a bordo (sem seguro) isto é a *somma* dos conhecimentos e despesas d'embarque, porque este é o *valor em risco*: pois que no caso d'alijamento podião recarregar-se identicas fazendas pela mesma *somma*. Eis-aquí como a generalidade do nosso texto sofre exceção.

Quando a Avaria é ajustada no porto da descarga, a doutrina do nosso texto é de pratica universal. Toma-se o valor actual da carga pelo prego do mercado, despido de todas as despesas incursas, como frete, direitos, e gastos de embarque, ORD. *de Wisbuy* art. 39 — ESTAT. *ant. d' Hamb.* p. 2. tit. 16. art. 2 — ORD. *de França* art. 6. tit. *du Jet* — ORD. *de Königsberg*, n.º 37 — Q. VAN WEYTSSEN p. 12, e POTHIER n.º 121, 123, e 128. E se houvesse alijamento, o estimado liquido producto das fazendas alijadas seria addido ao liquido valor da carga salvada, VALIN 2, p. 297 — Q. VAN WEYTSSEN, p. 27 — PECK. *ad Leg. Rhod.* n.º 196, — ORD. *de Rotterdam* n.º 116, e MAGENS p. 69. Porquanto a equidade pede, que a parte, cuja perda operou a chegada do Navio, seja posta em igual situação da propriedade chegada, o que so pode fazer-se considerando as fazendas alijadas tãoobem chegadas, ABBOTT p. 3. c. 8. § 15.

Se as fazendas se avariasssem por algum accidente posterior ao alijamento, tomão-se no seu valor deteriorado; porque o valor do que chega, é o valor do que se salvou: porem se as fazendas se deteriorão pelo alijamento, devem ser tomadas no seu valor como sans, porque o prejuizo é feito pela contribuição, POTHIER Contr. de L. n.º 132. Vide o art. 23 infra.

Se a carga nada produz, ou se as despesas são maiores do que o producto *bruto*, então nada contribue; porque se se é obrigado a pagar á proporção do beneficio recebido. Se a carga não chegasse, não teria incurrido nas despesas; mas apesar de chegar não teve producto, não houve nada exposto a risco, quanto a respeito do negociante. E' pelo mesmo principio d'equidade, que, quando se abandonão as fazendas a quem assalva, não ha petitorio de despesas de salvado; porque estas nunca podem exceder o beneficio procurado, KAIMES *Pr. Eq.* L. 3. c. 2. §. 5.

O lugar de ajustar Avarias menos sujeito a questões é do porto da descarga. O segundo é o porto do embarque. Deve sempre evitar-se o ajuste em porto intermedio.

Perdendo-se o Navio perto do porto do destino, e salvando-se a carga e levando-se ali, então o frete, que se deve pela chegada da carga, contribue proporcionalmente para as despesas do salvado, KAIMES *loc. cit.* L. 1. p. 1. c. 3. §. 2 art. 2. — Arg. do EDITAL de 15 de Julho de 1800, como logo veremos mais amplamente.

DO NAVIO.

O nosso texto manda contribuir o Navio por ametade do seu valor. E' nisto conforme o Cons. *del mare* c. 94.—a ORD. de Florença, d'Amsterdam, e França, donde elle foi tirado. Outras ha, que mandão contribuir pelo seu valor inteiro, como a de Philippe 2.^o, de Bilbao, de Genova, d'Hamburgo e Copenhague — Outras, que o dono contribuirá por seu valor inteiro, ou pelo valor inteiro do frete, á opção dos proprietarios da carga, ORD. de Wisbuy, d'Antuercpia, e Rotterdam. Na Hollanda, diz VERWER p. 118 *annot.* era esse costume immemorial:

potem os Juizes d'Oleron dão a opção ao dono do Navio no art. 8—

Esta diversidade de doutrina concilia-se facilmente, por que tudo parte do mesmo principio, a saber da impossibilidade d'empregar um Navio em qualquer viagem sem se deteriorar, e consumir provisões e apprestos, e consequentemente perder uma parte do valor, que tinha, ao começar da viagem, MAGENS l. p. 58.

Q. VAN WEYSTEEN ja no seu tempo pretendeu demonstrar, que *tudo* o Navio e *tudo* o frete devia contribuir; os Ingleses seguem esta doutrina argumentando, que o proprietario deve entrar para a contribuição com o valor da propriedade qual se acha ao tempo do sinistro, e não por valor algum precedente, ou posterior — que o damno accoecido fortuitamente, o que depois proviesse do sacrificio, e enfim o consumo ordinario devem de haver diminuido muito o valor do Navio — que por isso se costuma ou dar-se-lhe o valor estimado na Apolice do seguro, ou do Navio no estado actual do detrimento, avaliando-se segundo o que vale ao tempo da chegada ao porto do destino, MARSHALL p. 545.

Entre tanto nenhum destes modos é satisfactorio. Não o valor d'Apolice; porque este valor respeita ao segurador e segurado, e não tem nada que fazer com o valor contribuinte; é o valor á sabida para a viagem não destruido pelo necessario estrago ordinario, que sofre todo o Navio em viagem.

Não o valor do estado *actual*; por que todos admittem que o valor do mesmo objecto damnificado contribue, pois que tãobem gozou do sacrificio. E assim no primeiro caso contribuiria muito *de mais*, e no segundo muito *de menos*. E sobre o seu valor no porto do destino, esse será incertissimo, ainda quando lá possa chegar, por que o carecer-se ali, ou não de Navios terá nisso grandissima influencia.

Destas difficuldades, que me parecem invenciveis nasceu a necessidade de tomar um meio termo, que é sem duvida mui racional, qual é o do nosso texto; a saber, que o Navio contribuirá por ametade do valor, que tinha ao começar a viagem.. Julga-se, que a outra ametade fará frente ao estrago ordinario, e extraordinario, que soffresse.

DO FRETE.

Quasi as mesmas duvidas, que vimos ácerca do valor do Navio se dão a respeito do Frete. A nossa Lei com a ORDENANÇA de França e Amsterdam mandão contribuir por ametade; porem o *CONSOL. del mare* c. 96, a *ORD. de Phil.* 2.^o, a de Genova, Hamburgo, Königsberg e Copenhague, por todo. A *ORD. de Florença* por um terço; e outras com a opção do proprietario do Navio, como vimos.

Quando a Avaria é regulada no porto do destino, não ha duvida, que o frete deve contribuir; por que é um valor existente. E bem assim se é regulada no porto da subida, sendo o frete pago adiantado.

Mas nos casos, em que se não vence frete? Por certo não poderá entrar em contribuição, o que não pode realisar-se em valor.

No caso de repreza, havendo lugar á Avaria geral, o frete sem duvida entrará na contribuição, segundo for vencido *pro rata itineris*, ou por inteiro, nos termos da *RESOL.* de 11 de Junho de 1800, e *EDITAL* de 15 de Julho de 1800, conferindo por uma ametade nos termos do nosso texto.

No lugar, donde a Lei manda conferir o frete por inteiro, manda todavia conferir o frete líquido; e não o frete bruto; manda deduzir-lhe as soldadas, que estão á cargo do frete de tal sorte, que o frete é considerado *mãe das*

soldadas; o que todavia quer dizer, que no caso, em que se não deve frete se não devem *soldadas*.

As *soldadas* não contribuem, salvo no caso de resgate, pelas *razoens*, que aponta STEVENS p. 59 com MAGENS l. p. 71.

Se a viagem for de tal maneira alongada, que as *soldadas* absorvão o frete, é evidente, que nenhuma quantia delle deve entrar na contribuição, por que nesse caso o sacrificio nada salvou. E esta é outra exceção do nosso texto.

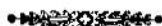
STEVENS toca a hypothese de perder-se o Navio no porto do destino, salvando-se a carga e entregando-se aos consignatarios, resolvendo, que o frete deve contribuir para as despesas do salvado; e accrescenta, que Lord Kaimes tomou esta hypothese para illustrar a maxima, de que ninguem deve locupletar-se com jactura alheia. Elle diz, que *stricto jure* essas despesas devem recahir sobre o proprietario do objecto salvo: porem que *æquo jure* como o proprietario das fazendas e o do Navio são vinculados por um *commun interesse*, a recuperação das fazendas foi benefica a ambos, pondo a um em posse dellas, e dando a outro a acção pelo frete: que o salvado em consequencia foi *in rem verso* d'ambos, e que assim ambos devem pagar para o beneficio recebido.

Eu diria comtudo, que esta obrigação é de direito *stricto*; por que entre nós o *onus pignoratício* resultante do contracto do fretamento é tal, que se dá acção contra terceiro nos termos dos ESTAT. *confirmad.* pelo ALV. de 16 de Dezembro de 1756. Cap. 17. §. 14. Dahi vem o pagar-se em primeiro logar no concurso dos credores, DECRET. de 6 de Maio de 1769, ALV. de 13 de Novembro de 1756. §. 22.—Dahi vem, que os credores delles preferem a quaesquer outros *nas fazendas*, que fizerão a carga da embarcação, CART. de Lei de 20 de Junho de 1774. §. 39. Dahi

vem enfim, que em todas as causas sobre fretes tem lugar a clausula *depositaria*, CART. de Lei de 31 de Maio de 1774. §. 1.

Para que se conheção todas as razoes dadas ácerca da doutrina deste art. concluiremos com o que diz MERLIN loc. cit. tom. 3 p. 727.

« A razão, diz elle, por que o Navio, e o frete contribuem conjunctamente ao pagamento do damno é porque forão salvos um e outro pelo alijamento; e não contribuem cada um senão por ametade, porque não são independentes um do outro; e por que d'outra sorte poderia ter logar surpresa ou lesão. Com effeito se o mestre tivesse liberdade de não fazer contribuir senão o frete, tomaria este partido todas as vezes que este frete fosse d'um valor menor do que o Navio; e por outro lado, se os carregadores tivessem a escolha de applicar a contribuição ao frete ou ao Navio, não deixarião nesse caso de descarregar o frete para carregar o Navio. Assim, em conformidade da regra estabelecida pela Ordenança convem contar por inteiro o frete em proveito do Navio por todas as mercadorias indistinctamente tanto as que se salvarão, como as que se alijarão. E' deste frete geral que a contribuição deve fazer-se por ametade. »



ART. X.

Não se pode pedir a indemnisação d'uma *Avaria grossa*, se o prejuizo não exceder a *tres* por cento do valor accumulado do Navio e mercancias : — nem de uma *Avaria particular* se o pre-

juízo não exceder a *tres* por cento do valor da coisa prejudicada, ou arruinada. *

* A Ord. da M. L. 3. tit. 6 art. 47 diz, que se não poderá pedir o pagamento d'uma avaria não excedendo a um por cento; e esta quota taxativa conforma-se ao art. 26 dos Seguros d'Amsterdam, ao art. 17 da Ordenança de Rotterdam, e ao 18 da de Middelburgo &.ª; mas entre nós está taxada a *tres* por cento pelos nossos usos, e pelo art. 22 da Regulação da Casa dos seguros da Praça de Lisboa. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

A doutrina deste artigo, é, no artigo 403 do Cod. de Comm. de França, concebida nestes termos:

« Não é admissivel a Acção d'avarias, a não exceder a Avaria commum a um por cento do valor accumulado do Navio, e fazenda, e a não exceder tãobem a Avaria particular a um por cento do valor da coisa avariada. » —

A Acção de contribuição n'Avaria geral pode derivar de duas causas. — 1.ª) do sacrificio da propriedade d'um em beneficio d'outros feito deliberadamente: e como esta perda se converteu em lucro alheio o petitorio torna-se d'uma especie de *restituição*. — 2.ª) de despesas incursas ou serviços feitos por uma parte em beneficio geral; e assim este petitorio envolve uma especie de *recompensa*. Não se dando nenhuma destas causas não pode ter lugar a acção.

São requisitos d'Acção em *restituição* — que tenha havido sinistro — que a coisa, que se destruiu, se escolhesse com esse fim — que o sacrificio se fizesse premeditada, e deliberadamente — e que o fim fosse somente a perservação geral, Stracc. de Nav. p. 2. n.º 19. Considerado em

abstracto deve ter intervindo espirito e agencia de homem, ABBOTT p. 355, — o acto deve ser antevisto e voluntario. — E alem disso deve ter o effeito desejado, isto é a perservação do Navio, L. 4. §. 1 Dig. de *Leg. Rhod.*, POTHIER *Contr. de L.* n.º 113 — : a perservação não posterior, mas ao tempo do sacrificio, e por elle, GUIDON *de la mer*, c. 5. art. 28 — ; por quanto se se perdesse inteiramente não teria logar o petitorio de *restituição* : nenhuma das partes ficava melhor nem peor pelo sacrificio. E finalmente deve dar-se para o sacrificio uma *causa sufficiente* : assim um rebate falso não justificaria um alijamento, nem legitimaria esta Acção como temos visto.

Na Acção em *recompensa* deve mostrar-se claramente, que os serviços forão *extraordinarios*, isto é não os que ordinariamente se prestão no curso da viagem ; e que se não teve em vista vantagem particular, senão absoluta e puramente o beneficio geral.

Nos temos visto no commentario ao Art. 9 precedente, que a avaliação dada n'uma Apolice de Seguro não respeita de modo algum ao valor, que se dá na contribuição entre os co-interessados no Navio e carga : — um e outro valor parte de muí diversos principios : — o do seguro tem em vista a indemnisação do segurado segundo um principio fixo implicito, ou convencional entre elle e o segurador — o outro tem somente relação ao valor em risco, que determina a proporção do beneficio recebido. E' essencialissimo ter bem em vista esta differença : se se confundir, todo o systema da Legislação será errado, e a decisão absurda.

Isto posto, depois de dizer a Lei no Art. 9, que *para a indemnisação das Avarias grossas* contribuem em justo rateio as mercadorias salvas e alijadas pelo seu valor no *lugar da descarga* &c.^a, diz agora o nosso Artigo, que se não pode pedir a indemnisação d'uma Avaria grossa se o pre-

juízo não exceder a tres por cento do *valor* accumulado do Navio e mercancias. —

A primeira idea, que se suscita sobre esta Lei é: — A quem pode pedir-se a indemnisação? — A segunda é: — Como é, que se determina ou acha esse *valor* accumulado? —

Accontecendo um prejuizo, que dê logar a uma Avaria geral, o prejudicado tem direito de pedir aos consortes, áquelles, que auferirão o proveito da conservação das suas cousas pelo sacrificio feito, que lhe refação seu damno, que o indemnisem contribuindo-se todos. Mas esta Acção so tem logar no caso, que o damno exceda a tres por cento do valor do Navio e carga accumulados; e este valor será determinado por peritos, que tenham attenção ao valor no *logar da descarga*. Assim legisla o Art. 9, como vimos. Esta indemnização nunca é *inteira* e perfeita; porque as mesmas fazendas *aliçadas* contribuem e pagão, como diz o mesmo Artigo.

Ora tendo-se celebrado o contracto de seguro, e verificado um dos riscos nelle acautellados, e dando o evento occasião a uma Avaria grossa, o segurado tem igualmente acção para pedir ao segurador a indemnização excedendo a tres por cento do *valor* accumulado do Navio e carga. Mas este valor ja não é o do logar da descarga: este valor é o que marca o Art. 21 do Regulamento novo dos Seguros, que diz assim:

« Quando na Apolice * se fizer a avaliação dos objectos segurados, se estará por ella não excedendo ao valor dos mesmos objectos, e mais uma quarta parte d'elle; por que excedendo se reduzirá ao justo. E' justo valor o dos objectos segurados segundo a factura, ou o estado da terra,

* Apolice de seguro é a escriptura do contracto, MERLIN tom. 12, p. 532.

donde se carregão, augmentado com os direitos, despezas d'embarque, e premio do seguro. »

Temos pois, que a respeito do seguro não legisla o Art. 9.

Este Art. 10 em quanto introduz neste logar disposição ácerca do seguro é mui mal collocado aqui ; pertencia ao Regulamento de seguros, e não pode dar occasião senão a embaraços e erros de ma applicação de doutrina, o que trabalhamos por desfazer.

A segunda parte do Artigo legislando sobre Avaria particular não tem absolutamente por objecto, senão o contracto de seguro, pela razão dada no art. 3, que disse, que a Avaria simples é a cargo da cousa, que soffreu o prejuizo ou occasionou a despeza. Ella por tanto não pode pedir-se por indemnização a ninguem, salvo ao segurador, se a tomou sobre si.

Como esta doutrina de seguros vem aqui destacada, é forçoso entrar mais miudamente na materia neste logar, ao menos tanto quanto deixe ideas claras da disposição legislativa do Artigo e razão della : por que sobre o contracto em geral nós fallaremos largamente nos *COMMENTARIOS ao Nov. Regul. dos Seguros*.

A Avaria da cousa segurada deve ser a cargo do Segurador, que em virtude do contracto se tornou como senhor della : porem para ser obrigado a reparar o damno deve este ser ao menos de *tres* por cento do valor da cousa segurada n'Apolice.

E assim como achando-se n'uma so Apolice varias pessoas seguradas estas formão uma especie de sociedade, e não representam juntas senão uma so pessoa para com a pessoa do segurador, assim os *tres* por cento necessarios para dar logar ao debito da refusão do damno devem ser determinados relativamente á massa commum. Se pois Ticio carrega em um Navio valor de 3000 de fazenda, e

Caio 9000, e, depois de haverem feito um seguro em communhão, as de Ticio sofrem um sinistro marítimo, e ficam intactas as de Caio, Ticio não tem direito de pedir aos seguradores o reparo da Avaria, se esta não excede a *tres* por cento de *toda* a massa das fazendas seguradas, *PIANTANIDA*, h. t.

Esta taxa de *tres* por cento pode ser alterada por convenção das Partes. Procede contudo na falta de estipulação expressa, *ART. 22 do N. Regulam. dos Seguros*.

Para augmentar este damno, e fazer subir a Avaria a *tres* por cento não é dado comprehender no calculo da Avaria as despesas da Acção a intentar contra os seguradores: porque para que o Juiz admitta a Acção ella deve proceder d'uma Avaria, que não seja absolutamente um real menos dos *tres* por cento; alias o segurador deve ser absoluto. Esta exceição é puramente de Direito. Mesmo no caso de revelia o Juiz deve have-la por deduzida, e terminar a instancia, *GUIDON de la Mer*, chap. 20 art. 9 — *EMERIGON Assuranc.* ch. 12. Sect. 14. §. 1.

Questionão alguns Autores se não sendo obrigados os seguradores por Avarias, se não a concurrencia do que ellas excedem a *um* por cento (que o nosso texto elevou a *tres*), este *um* por cento é beneficio seu a cargo dos segurados? *VALIN* e *POTHIER* estão um pouco perplexos na resolução da these, por que em alguns paizes virão proferir sentenças a favor dos seguradores; de sorte que estes, como em Ruão, não pagavão as Avarias senão feita a deducção da quota de *um* por cento, ou de quanto se tinha convindo n'Apolice, porque erão obrigados a indemnizar os segurados.

Os uzos d'um ou mais paizes não entrão no plano deste opusculo; eu sigo os principios geraes do Direito Civil e das Gentes; e seguindo-os sustento, que este *um* (ou *tres*) por cento não pode ser deduzido a beneficio dos

seguradores. Por quanto nunca se disse, que até um tal limite o damno seria do segurado, mas sim que era necessario um limite de damno para que os seguradores respondessem. Basta pois que o damno seja menor de tres por cento para que não fique, senão a cargo dos segurados; e pelo contrario basta, que a Avaria ou o damno toque os tres por cento para que passe a obrigação de repara-lo para os seguradores. POTHIER tinha intimamente sentido a força deste principio de justiça; foi contudo abalado por algumas Sentenças do Parlamento de Ruão, e pela maxima de que *a causa dos seguradores é mui favoravel*, TRAIT. des Assur. n.º 165.

A fraze da Lei é — *Se o prejuizo não exceder a tres por cento* — Logo, tocando ou excedendo qualquer cousa esse termo deve pagar-se o excesso — mais o termo.

E finalmente o art. 22 do N. REGULAMENTO de Seguros (Appendix) diz expressamente — *por que não excedendo ficção a cargo do segurado* — E excedendo, tinha antes dicto, *serão pagas por inteiro pelos seguradores*.

De resto cumpre notar neste logar, que esta regra d'um por cento, segundo a Jurisprudencia Commercial universal, so tem logar nas Avarias simples e não nas grossas: o nosso texto contudo igualou umas e outras: — pode todavia ser mui disputada a justiça desta Lei, e a sua quantidade taxada.

Supposto, que a Avaria, porque se responsabilizou o segurador seja de 3 por cento, e as fazendas seguradas em vez de se terem avariado, se devêrão em parte ou em todo de sujeitar ao extremo remedio do alijamento, ou se acharão no caso do alijamento das outras da mesma carga, não ha duvida, que a contribuição deve pezar também sobre as fazendas por tal modo avariadas no grau do damno con-vindo para dar lugar á indemnização, porque se obrigarão os seguradores. Por quanto ao proprietario das fazendas

alijadas, o damno, (quando este em respeito á massa do risco, isto é do Navio e da carga, não chega á somma dentro da qual é dado pedir-se a Avaria) deve ser reparado em Avaria geral, e deve fazer-se a repartição sobre o Navio e carga, a beneficio das quaes cousas, e dos interessados nellas se deveu fazer o alijamento: e isto ainda que a mercadoria alijada a respeito da carga não forme um damno repetivel dos seguradores.

Questionão os Doutores Commerciaes se n'um seguro de 100 caixas de tela contendo 100 peças cada caixa, se deve ter respeito ao damno, que tivesse soffrido uma caixa em 3 das peças, que ella contém para que racia o damno sobre os seguradores; ou se deve sustentar-se, que devem faltar 3 caixas inteiras para dar logar a tal aggravo, tomando assim em corpo a massa das cousas seguradas e não singularmente por miudo como outras tantas cousas especialmente seguradas: e opinião muitos pela primeira e não pela segunda deliberação. Concluem elles com MAGENS p. 1. § 1, PARK c. 6, e BALDASSERONI *delle Avarie* p. 108, que os seguradores seriam condemnados a pagar o valor daquella caixa do mesmo modo, que á pagarião se se tivesse expressado quanto se segurou sobre cada uma caixa *singularmente*, ou como se as 100 caixas fossem seguradas em outras tantas Apolices distinctas: porque no seu pensar não ha motivo para que aquelle, que segurou e pagou um premio igual por cem caixas não deva ter a mesma vantagem do que aquelle, que não segurou se não uma.

Estes Autores, que se dão as mãos em sustentar, que em qualquer seguro feito debaixo do nome generico de *fazendas* de facil divisão como as estofas, os mineraes e outros semelhantes, cada pacote de diverso genero de mercadoria deve ser considerado de per-si, de sorte que sejam obrigados os seguradores ao damno, que exceda a 3 por cento por

todo o pacote, convem todavia, que nenhum segurador possa ser obrigado a estar pela divisão do valor das fazendas d'uma outra natureza, como assucar, azeite e outros generos de facil corrupção e dispersão, para os quaes a extensão das Avarias a 10 por cento nasce d'outras consideragoens.

Convem todavia os referidos Autores, que a justa proporção, que todo o Negociante deve achar entre a recepção dos premios e o pagamento dos sinistros se desvanece de facto, e se torna absolutamente impossivel todo o calculo de commercio, se se deixão a seu cargo os frequentes danos das Avarias *particulares*, sem delles se fazer uma assizada repartição: e perdido uma vez o equilibrio nesta negociação é assaz difficil, senão quasi impossivel o reacha-lo. Elles admittem alem disso, que algum leve damno nas mercadorias não pode alterar grandemente as medidas do negociante, que faz a especulação; porque ordinariamente a prudencia ensina a contar por largo: porem o segurador, que tem um premio limitado pela tomada do perigo, se é obrigado a desembolça-lo por um damno parcial, não so perde tudo, o que tinha lucrado, e que lhe devia servir para fazer frente aos sinistros, mas sofre alem disso um desfalque, que, por pequeno que seja, na multiplicitade dos casos de similhante natureza, que se apresentam, é mais que sufficiente para alterar o justo equilibrio, que unicamente forma a mantença dos seguros. Finalmente vão concordes em pensar, que, o que pode considerar-se n'um seguro inteiro, não é para sustentar-se em tão distinctos seguros.

Estas maximas ainda que judiciosas e sabias parece-me, que ministão um meio de estabelecer uma Jurisprudencia mais firme e decisiva.

Se na Apolice estão bem descriptas varias quantidades de fazendas, porem os seus respectivos pregos são reduzidos

a uma so totalidade, e sobre esta se acha estabelecido o prego ou o premio do seguro, é certo em Direito, que o gasto d'uma *parte* d'um tal genero de fazendas, se bem que chegue a 3 por 100 não produz aquelle grau d'Avaria, que é apto e sufficiente a induzir no segurador a obrigação da indemnização do segurado. Na hypothese pois das 100 caixas de 100 peças cada uma, o gasto de 3 peças não produz Avaria sufficiente, para excitar a responsabilidade dos seguradores.

Quando porem n'Apolice as fazendas de diverso genero, e prego, são descriptas e distinctas em diversos artigos, e o seguro nada tem de colectivo, senão a expressão — *Seguro de todas as fazendas aqui mencionadas*, — é igualmente positivo em Direito, que o grau das Avarias se mede pela proporção relativa das especies distinctas das mercadorias seguradas. E então na hypothese das varias caixas differentes de 1 a 100, o damno de 3 n'uma caixa é bastante a induzir a respeito della a obrigação do seguro, ainda que a respeito de todo o complexo das cousas seguradas não se verifique um damno de 3 por 100.

Neste mesmo exemplo, sendo as partes da carga capazes d'uma diversa e distincta avaliação, se de 100 caixas 10 se perderão, o segurador deve pagar estas 10 segundo o valor dado n'Apolice, sem nenhum respeito ao prego, por que as 90 se venderem, PARK p. 163, WOOLRYCH p. 157.

Desta theoria nasce outra, e é, que um segurador, que firmou o seguro de 100 d'uma propriedade avaliada em 500 não é responsavel por mais de 100, segundo a sua subscrição, se vem a acontecer a perda *total*: pois que em caso de perda *total*, ou *parcial* deve sempre entender-se obrigado á proporção somente da somma, por que é feito o seguro, PARK p. 164, WOOLRYCH p. 157.

Na duvida, quando as fazendas não apparecem distinc-

tas com os artigos e pregos separados, e não são divididas segundo seu differente genero em caixas e recipientes especiaes, a Apolice presume-se feita *em complexo*, e não por miudo; e o gasto de 3 por 100 d'uma caixa não traz consigo um grau bastante d'Avaria para fazer pagar ao segurador a importancia da caixa damnificada.

Querer sujeitar os seguradores a pagar o seguro todas as vezes, que a parte e não o todo da carga é sujeito á Avaria de 3 por 100, seria o mesmo, que fazer a guerra áquelle principio de Direito, que fixou os 3 por 100 por limite do menor damno, a que deve ser sujeita a coisa segurada para obrigar os seguradores á indemnização. Por quanto todos os mais celebres Escriptores Inglezes, Hollandezes, Francezes, Hespanhoes e Italianos crêem de boa fé, e com bom criterio, que a Lei de não pagar Avaria alguma abaixo de 3 por 100 foi sancionada por todas as Naçoens commerciantes para livrar e abrigar os seguradores da vexação de ser procurados e trazidos a Juizo a todo o momento por qualquer tenue ou ridiculo damno, que tivesse podido acontecer a poucas pegas ou quantidades de mercadorias, ou fazenda existente n'uma caixa, ou em outros volumes de commercio.

Todas as vezes por tanto, que a Apolice contem o seguro d'effeitos, sem que estes sejam susceptiveis da predicta distincção de genero e valor, — e sejam taes cousas effectivamente distinctas e separadas, deve sempre presumir-se em Direito, que o seguro foi feito *em complexo*, e e não por miudo; — em genero e não em especie; — sobre um corpo de fazendas e não separadamente sobre as fazendas, que o compoem. — O grau da Avaria de 3 por 100 deve então medir-se pela carga inteira, e não pelas suas partes; por que cada artigo de fazendas ja não faz parte de per-si, — não é, senão uma porção indivisivel do todo, a que pertence.

A esta união de cousas não respeita a Avaria da carga e do Navio conjunctamente; por quanto estes dous objectos são entre si cousas distintas e separadas; de sorte que a Avaria d'um não pode respeitar á Avaria do outro: e para induzir esta avaria conjuncta em dous corpos effectivamente heterogeneos e distinctos seria necessario uma clausula expressa e literal das duas partes contractantes.

Faltando esta, o damno, què acontece ao Navio ou á carga deve separadamente ser supportado pelos respectivos donos d'um ou d'outra; e cada um delles tem autoridade para os repetir de seus seguradores. Isto no caso d'Avaria *simples*.

Ainda que nos termos habeis d'avaria no grau exigido pela Lei, o segurador deva pagar o damno inteiro sem fazer deducção alguma a seu favor (art. 20 do Novo Regulamento dos Seguros) — todavia se ha pacto expresso de que os seguradores são *livres d'Avaria* ate 1, 2, ou 3 por 100, estes graus d'Avaria serão a beneficio seu, e serão obrigados somente pelo excesso acima dos mencionados graus d'Avaria.

Aonde pois por combinação de circumstancias concorrerem sobre igual carga Avarias *geraes e particulares*, não seria licito ao segurado para fazer-se pagar do segurador reunir o damno, que sentio n'Avaria geral ao que soffreu n'Avaria particular para formar delles uma so massa a cargo dos seguradores.

Quando acontece uma Avaria, um damno, se este é geral deve indistinctamente pôr-se a cargo de todas as pessoas interessadas na conservação do Navio e carga. Se o damno é particular deve observar-se, se a sua origem é natural, e se por esta o segurado tinha direito a indemnizar-se do segurador: por quanto a natureza do seguro, o fim, que estabelece as relações entre os dous contractantes, é, que as *fazendas seguradas não sofram deterior-*

ração por *accidentes de mar até ao porto da descarga*; e, se isto não acontece, ser indemnizado o dono dellas da importancia expressa n'Apolice relativa á deterioração ou perda. Todas as vezes pois que estas são deterioradas no valor por damno recebido no mar, é de Direito, que o proprietario seja indemnizado dessa deterioração. E assim como o premio do seguro se paga á proporção do primeiro custo e valor expresso n'Apolice, assim n'uma proporção igual deve corresponder o refazimento do valor diminuido pela deterioração.

Se a Apolice é *aberta*, isto é se nella não é claramente expresso o valor das cousas seguradas, a factura do custo com o accrescimo de todas as despesas, e o premio do seguro equivale á estimação dada n'Apolice *avaliada*.

No calculo a fazer cumprir estabelecer com evidencia qual seja a relação entre o producto *bruto* da venda da fazenda avariada, e o producto *bruto* da fazenda do mesmo genero não avariada, no logar da descarga: ella marcará a *proporção* de deterioração relativa á estipulação estimada n'Apolice, ou ao seu primeiro custo e despesas accrescidas, que formão o valor *real em risco* tomado pelo segurador: embora seja maior ou menor o do mercado no logar da descarga; com isso nada tem o segurador. O premio é relativo ao valor das fazendas a bordo: elle não se altera, não se augmenta nem diminue por que estas no mercado do destino oscillem em preço. Dando-se uma estipulação n'Apolice, garante-se mais *um valor* do que uma *especie*. Se a *especie* se anniquila, o segurador não é obrigado a repô-la, nem o segurado obrigado a recebê-la se o segurador achasse outra tal qual — é so obrigado a prestar em *dinheiro* o seu valor ajustado. Elle segura pois nella *um valor*; e se a deterioração diminue esse valor, elle o intégra sem integrar a cousa: esta integração é a *indemnidade*. Neste contracto é necessario,

que a cousa a segurar valha uma *somma*, a que é relativo um *preço dos riscos*, a que essa cousa vai ser exposta. De nada monta, que valha *mais*; por que, valendo *mais*, do excesso suppoem-se que o segurado tomou o risco sobre si.

E' todavia necessario, que não valha *menos*; por que nesse caso caducaria o contracto por falta d'objecto. Daqui vem, que o segurador é obrigado a pagar as *Avarias verdadeiras*, as perdas *reaes*, e não *simuladas*, ou *imaginarias*. O axioma, que o *seguro é um contracto d'indemnização e não de lucro*, nunca deve perder-se de vista.

Não devem fazer duvida as doutrinas d'alguns Escrip-tores ácerca d'*Apolice aberta e avaliada*; por que no caso em questão toda a differença se reduz ao *effeito da prova*; isto é na *Apolice avaliada* o segurado nada mais tem a produzir, como prova do valor, do que o contracto, a *Apolice*; e se o segurador o acha inexacto compete-lhe provar a inexactidão. E na *Apolice aberta* toca ao segurado o provar o valor. — Note-se porem com MARSHALL e PARK, que so no caso de perda *total* é, que tem logar esta differença absoluta; por que na perda *parcial*, a *Apolice avaliada*, so POR SI, não pode mostrar a *somma* de indemnização, e ao segurado incumbe a prova restante se quer ser indemnizado: incumbe-lhe o provar a quantidade de damno soffrido para ser comparado com o valor dado n'*Apolice*, e certificar-se assim o *quantum* de indemnização, e em consequencia a responsabilidade do segurador, que por sua parte não tem prova a fazer. A confusão e não intelligencia da doutrina de PARK e MARSHALL tem dado logar na Inglaterra a uma maxima erronea nesta materia, a saber, que no caso de perda *parcial* é sempre necessario proceder-se a nova avaliação e regeitar-se a d'*Apolice* provando-se, que excede a factu-

ra, e premio. Aqui não deve esquecer aquelle *quarto* de valor de que falla o transcripto Art. 21 do N. REGULAM. *de seguros*. Não ha pois para que diversificar a regra ácerca da perda *geral* na perda *parcial*. Fallando strictamente o valor da cousa segurada, pois que respeita á Apolice de seguro no sentido de contracto d'indemnidade, é o custo a bordo, e o premio, e comissão. Dahi vem dizer-se no Tit. 12 art. 4 da ORD. d' *Hamburgo* — « Não se fazendo avaliação n'Apolice, a factura com addição de todos os encargos, e premio de seguro, e resguardo (seguro do premio) será a base para contar-se a perda. » — Porem como este não é sempre o valor para o negociante, dahi vem a pratica de consentir que o segurado avalie as suas fazendas na Apolice incluindo um lucro mercantil, que a nossa lei eleva a uma quarta parte. Logo ainda na perda *parcial* esta determinação deve ter logar, posto que a avaliação do damno parcial e comparação com as fazendas faça ver, que a avaliação d'Apolice excedeu até um quarto o valor da factura. Não ha pois razão de differença entre a perda total ou parcial seja ou não avaliada a Apolice.

Do exposto se pode talvez conhecer ja o que importa a obrigação, que contrahem os nossos seguradores quando firmão as suas Apolices com estas palavras :

« No caso de perda, promptamente a pagaremos logo que nos for demonstrada; a saber, sendo perda total a noventa e oito por cento; sendo *Avaria grossa*, sem abatimento; e sendo *Avaria ordinaria*, pagaremos a diminuição do valor, que por ella tiverem os generos segurados; cuja diminuição se conhecerá na *Avaria parcial* comparando os generos avariados com os não-avariados; e na *Avaria universal*, comparando o seu valor existente com o primeiro valor, e gastos constantes das facturas originaes, que serão juradas. »

As doutrinas expostas, se bem comprehendidas, devem já habilitar o Leitor a decidir, que por taes clausulas é impossivel o determinar o valor a indemnizar; e que cumprindo-se ellas *absolutamente* e em *todos* os casos produzirão absurdo, salvo n'uma hypothese somente.

Entretanto para remover d'uma vez todo o escrupulo de não sermos em materia de tanta monta bem entendidos, e por conhecer quanto esta doutrina se acha embrulhada nos Autores, e é mal entendida na pratica em muitas Naçoens, nós vamos tentar o classificar e reduzir as principaes hypotheses geraes, a ver se alcançamos a certeza, que desejamos obter em discussão tão espinhosa.

Dos accidentes maritimos pode resultar — 1.^o) uma perda *total* do objecto segurado — 2.^o) uma perda *proporcional* rateada, isto é uma *Avaria grossa* — 3.^o) uma perda, que dê lugar ao *abandono*, ou, no caso d'elle não seguido, á Acção d'*Avaria* — 4.^o) uma perda por *deterioração* do objecto segurado — 5.^o) uma perda *inteira* d'uma parte da totalidade dos objectos segurados.

1.^o) — No caso da perda *total* o valor a pedir pelo segurado ou está fixado na Apolice avaliada, — ou elle segurado tem de prova-lo com a factura, isto é tem de provar o seu custo, augmentado com os direitos, despezas d'embarque, e premio do seguro. E esse será o valor a pedir.

2.^o) — No caso d'*Avaria grossa* procede-se nos termos, que dissemos no Commentario ao art. 9 sobre a palavra *carga*.

3.^o) No caso de naufragio ou varação, quando a perda é equiparada a total, tem lugar o *Abandono* * de que fal-

* Abandono é o acto pelo qual o Negociante, que fez segurar fazendas em algum Navio denuncia a perda do Navio ao segu-

laremos sobre o contracto de seguro, — ou a acção d'Avarias, que aqui pertence. Então, para alcançar os salvados, fazem-se despesas; e o pedido do segurado ao segurador é o seguinte. Suppoem-se as fazendas salvas e mareadas como effectiva propriedade do segurador, e por tanto as despesas como de sua conta: vendem-se as fazendas nesse logar da desgraça accontecida: o producto é do segurador: porem o segurado fica com elle, abate-lhe as despesas feitas, e pede o balanço ou differença entre este e o valor d'Apolice, ou primeiro custo, como acima na Apolice aberta.

Note-se bem, que este modo de regulação e ajuste é somente legitimo e correcto no caso de venda das fazendas n'um porto, que não o do destino: seria inteiramente errado se se applicasse a hypothese, em que as fazendas chegassem ao logar do destino, como vamos a ver.

4.^o) Na Avaria simples por *deterioração* do objecto segurado, a determinação do valor da *deterioração* é o Pettitorio: porem o modo de determina-lo é a grande questão desta materia.

A clausula da nossa Apolice de seguro acima transcripta diz, que «na Avaria *ordinaria* (isto é *simples*) pagaremos a diminuição do valor, que por ella tiverem os generos segurados; cuja diminuição se conhecerá na Avaria *parcial* (deterioração e não aniquilação do objecto) comparando os generos avariados com os não avariados: — e na Avaria *universal* (grossa) comparando o seu valor *existente* com o *primeiro* valor, e gastos constantes das facturas originaes, que serão juradas.» —

Dizer, que na Avaria simples por *deterioração* se deter-

rador, e lhe abandona os effectos sobre que se fizera o seguro com intimação de lhe pagar a somma segurada. MERLIN, l. c. tom. 4 p. 246.

minará o valor *comparando os generos avariados e não-avariados* — sem accrescentar mais nada, é ou não dizer nada para o caso; ou dizer um absurdo quanto ao contracto de seguro, e obrigação d'indemnização por elle contrahida. Dizer, que na *Avaria grossa* se determinará o valor a pagar — pelo valor *existente* comparado com o *primeiro* custo — é outro absurdo de não menor calibre, se a regulação tem de fazer-se no lugar do destino.

Para demonstrarmos a proposição, que avançamos, cumpre examinar qual é o fim do contracto de seguro. O fim, todos o reconhecem, é *indemnizar* o segurado. Porem em que consista essa indemnização é, sentimos dizê-lo, mui pouco entendido.

Ha muitos escriptores e negociantes, que dizem, que esta indemnização consiste em pôr o commerciante na mesma condição, em que se acharia, se as suas fazendas chegassem livres de damno ao porto do destino. Esta opinião, alias assaz geral, importa o absurdo de que o segurador se obriga á *fluctuação do mercado* no lugar do destino; desorte, que se houvesse uma perda de fazendas, que chegadas alcançariam um lucro de 20 por 100, o segurador ainda que não segurasse o lucro esperando, pagaria um lucro, pagaria de mais do que se obrigou. O seguro enfim não seria uma convenção de pura indemnidade, seria uma especulação sobre lucro. E se o mercado fosse de perda, o segurado perderia, quando para não perder é que segurou. Logo já se vê, que não sendo, nem podendo ser este o fim do seguro, a simples comparação entre o valor dos generos avariados e não avariados, *so por si*, nada pode produzir de util na regulação da indemnidade deste contracto; e que, o que *so por si* produz, seria tão absurdo como este inculcado fim do seguro. O mesmo é na *avaria grossa* ácerca do valor *existente* com o primeiro custo; por que aquelle valor *existente*

é o do mercado, que não é estavel, e é tomado como base fixa: não sendo estavel, sugere os seguradores a uma contingencia, que ninguem admite, porque é incompativel com a natureza do contracto do seguro.

Este contracto não tem outro fim mais do que *abrigar o negociante de qualquer damno, que as suas fazendas possam sofrer por deterioração em valor sendo damnificadas pelo mar, e nada mais.*

O methodo de achar o valor desse damno de deterioração em valor, é so um, praticavel em todos os casos; e vem a ser: — comparar no logar do destino o valor bruto das fazendas sans com o valor bruto das fazendas avariadas, e do resultado tirar uma como *escala de proporção* para a depreciação relativa no valor dado n'Apolice *estimada* ou no valor da factura &c. na *aberta*.

Por exemplo:

Supponhamos, que as fazendas sans produzião no mercado do destino — 100. — E que as mesmas fazendas avariadas produzião — 50. Teremos assim a certeza, de que a deterioração é igual a uma depreciação de valor de 50 por 100. Logo, seja qualquer que for o valor dado n'Apolice, o segurado tem direito, e o segurador obrigação d'uma indemnização igual a 50 por 100 desse valor: — assim se tiver seguro 110, — a indemnização será de 55; — e se tiver seguro 80, a indemnização será de 40.

Daqui se vê, que o segurador não tem nada com o preço do mercado: o mercado presta somente a *escala do termo* para formar a *proporção* relativa áquelle valor, que se estipulou por fixo no contracto, ou por fixo no custo primario com a addição das despesas. E o segurado assim é indemnizado da deterioração, que *realmente* sofreu no valor, que *realmente* segurou.

Este methodo de regulação tem logar em todas as hypotheses de *deterioração*, mesmo na *Avaria geral*; e o que

diz a Apolice acima copiada so pode ter logar no unico caso dese regular a Avaria no porto da *partida* por facto accontecido no *começo* da viagem; porque então o preço *existente* é igual ao *primeiro custo*; e sendo o *mesmo* não ha proporção a formar; a sua simples relação é o balanço da depreciação ou perda a indemnizar.

5.º) Finalmente dos accidentes maritimos pode resultar uma *perda inteira* ou *aniquilação* absoluta d'uma parte da totalidade segurada; por exemplo: n'um seguro de dez caixas d'assucar pode perder-se totalmente uma caixa, e consequentemente tem o segurador a pagar a perda inteira d'essa caixa.

O methodo de determinar este valor é geral e uniforme. Paga-se pelo valor d'Apolice, ou primeiro custo. Aqui não ha nada a fazer eom o preço do mercado no porto da descarga, que so serve para determinar o *quantum* de deterioração. Aqui accontece o mesmo, que se faz no caso da *perda inteira do todo*. O mesmo modo por que se regula a indemnização na aniquilação do *tudo*, o mesmo procede na indemnidade da aniquilação de *parte*. Não confundamos: uma cousa é detrimento ou deterioração, e outra cousa, aniquilação, perda inteira della. Desta confusão vem em parte muitas das opinioens erroneas, que nesta materia se achão escriptas.

Segundo a Legislação d'Inglaterra, quando uma fazenda recebe damno no mar, e por isso diminue em valor, a regra para determinar este damno é a seguinte: — compara-se a differença entre o preço da cousa avariada, que pode alcançar-se por elle no porto do destino, e o preço, que alcançaria se estivesse sem avaria, com a differença, que se se achar para menos, supponhamos, umterço, um-quarto, um-quinto &c. se formará a *proporção* para o valor dado n'Apolice. Assim, se a fazenda é avaliada n'Apolice em Lib. 200, foi vendida avariada

por Lib. 100, e podesse alcançar, se o não estivesse, um-tergo mais, isto é Lib. 150, como um-tergo de Lib 200, valor d'Apolice são Lib. 66 13 4, esta sera a somma a pagar, *WOOLRYCH a Pratical Treatise of the Commercial and Mercantile Law of England*, p. 157.

«E não se faz a differença, continua este juriconsulto, entre o preço da venda e o preço da factura; por que em tal caso o segurador ficaria sugeito á alta ou baixa do mercado. E alem disso a medida do calculo será o producto *bruto*, e não o *liquido* producto, para proteger o segurador da fluctuação do mercado.

E quando o calculo tem de fazer-se, e a Apolice é aberta, então toma-se o preço da factura com o premio e commissão, e faz-se a conta á differença proporcional entre as fazendas nvariadas e as não-avariadas, da mesma maneira, que acima dissemos.»

Supponhamos, que apprezzando fazendas d'um inimigo, eu fiz segurar estas fazendas por um valor dado, e parte dellas se perderão por perigos do mar. Como neste caso não pode proceder a regra dada, o que se faz segundo a predicta legislação é, tomar a totalidade do valor dado, e formar a proporção entre este e o das fazendas perdidas, *WOOLRYCH* p. 158, *PARK* p. 174.

Quando o Navio, parcialmente damnificado, é reparado pelos donos, o uso de Londres para os seguradores é sofrerem dous-terços das despesas, cit. *WOOLRYCH* ibidem.

Pertence a este logar a clausula

LIVRE D'AVARIA.

A clausula — *Livre d'Avaria* — importa, como veremos, que os seguradores são somente responsaveis pelos verdadeiros *sinistros*, que costumão accontecer no Navio e á carga por fortuna do mar, e que causando uma per-

da inteira ou equiparada a total dos effeitos segurados dão logar ao *Abandono*.

Entende-se por *sinistro*, como vimos, os graves e absolutos danos da navegação, como o *naufragio*, — o *alijamento irregular*, e *improvizo* — a *varação com fractura* — o *incendio* — a *preza*, — e semelhantes, chamados também, por tirar toda a duvida, *sinistros maiores*. E por *Avaria miuda e simples*, ou *sinistro menor* deve entender-se, por exemplo, o partir-se alguma verga, ou véla, — molhar-se ou corromper-se alguma fazenda, — nos quaes e semelhantes accidentes se pode muitas vezes duvidar se provem do impeto dos ventos ou vagas, se de ruim armamento ou negligente estiva do Navio, e por consequencia antes d'incuria do capitão ou equipagem, do que de caso fortuito e força maior.

A clausula—*todo o risco*—compreheende todas as *Avarias* como resultados de riscos acontecidos; desorte que assim as maiores como as menores, sem excluir nenhum caso possivel de damno ou de sinistro, são a cargo dos seguradores. A força de tal clausula é tão effizaz, que se estende mesmo aos danos, que podem ser de duvidosa origem; isto é, se de caso meramente fortuito ou de culpa de capitão ou da equipagem, ou mesmo do proprio segurado.

Estas duas clausulas são ambas assaz arriscadas; mas insidiosa e portadora d'inconvenientes e fraudes é especialmente a clausula—*livre d'Avarias*. Por quanto sabendo o capitão, que para obrigar em tal caso os seguradores é necessario, que haja um *sinistro maior*, não se dará á pena de trabalhar por evitar o naufragio ou varação, para facilitar assim o regresso de seus armadores, e o seu proprio contra os seguradores. Em consequencia desta clausula muitas vezes injusta e perigosa sempre, não podendo elle intentar a Acção d'Avaria, esquivase a pequenos danos não reparaveis pelos seguradores, e vê

com olhos de lucro o acontecimento d'um *sinistro maior*. Uma clausula, que produz tão tristes effeitos parece, que devêra de banir-se para sempre do contracto marítimo. E' um manancial de litigios, de fraudes e de damnos, a que estão expostos não menos os segurados, que os mesmos seguradores, alem do grande prejuizo, que dahi vem á causa publica. Faz mal aos segurados; porque os capitaens não tem aquelle zello, que convem a um navegador prudente; e vendo-se privados da esperanza de ser indemnizados em Avaria, em vez de pensar n'uma navegação cautellosa, são indifferentes espectadores do infortunio do Navio ou da carga: e se no em tanto vem a fallir o segurador, torna-se sem effeito o regresso para a indemnização. Demais, é sempre desavisado quem começa a alijar ou a arriscar muito *do seu* para haver depois *d'outrem* uma grande indemnização.

Faz mal aos seguradores; por que em vez de serem expostos a Avarias tenues, que muitas vezes bastavão para salvar um Navio, são sujeitos ás gravosas consequencias dos sinistros maiores, a reparação de cujos damnos é capaz de absorver sommas enormes.

Faz mal ao commercio universal dos homens; por que bem longe de tornar mais vigilantes e activos os navegadores na conservação da carga, e na prospera direcção do Navio dá a mão a torna-los fraudulentos, ineptos e indolentes sobre o ponto o mais essencial, o d'evitar com poucos meios a perda d'uma e d'outra cousa.

Embora mui judiciosos Tribunaes marítimos tenham limitado esta clausula a não comprehender os damnos e despesas occorrentes *em todo o caso*, que por sua natureza dá logar ao abandono; por que estas se não considerem como verdadeiras e proprias Avarias, mas como recuperaçoens e operaçoens feitas para diminuir o damno já havido: — embora julguem, que mesmo no caso de *sinistro*

maior os danos e as despesas feitas depois do desastre, bem que o Navio chegue felizmente ao seu destino, respeitam aos seguradores como accessorio do mesmo sinistro: de todo modo esta limitação, ainda quando possa entre nós seguir-se, não tolhe os outros inconvenientes, que são nos outros casos irreparáveis pelos effeitos d'uma tão perniciosa clausula, POTHIER Contr. Mar. n.º 166—TARGA c. 60, n.º 13—VALIN art. 47 p. 108—MAGENS p. 2 n.º 1194—EMERIGON c. 12 Sect. 46.

Os Autores, que admittião esta clausula, alem da limitação feita, tãobem a sugêitavão a um outro rigor, e é, que nos casos de sinistro o asegurado podia deixar de fazer abandono, e pedir aos seguradores *livres d'Avaria* o refazimento de todo o damno e despesa, que houvesse intervindo por causa do sinistro. As amarras cortadas, as âncoras perdidas, as vélas laceradas, o Navio fracturado, as fazendas alijadas ou gastas, e outros danos accoitecidos depois de sinistro são todos a cargo dos seguradores, BALDASSERONI h. t. p. 196—Eis a origem da Legislação actual.

São igualmente obrigados os seguradores sem embargo de tal clausula, no caso, em que, sendo um Navio declarado *innavegavel*, o seu capitão tem dividido a carga por diversos Navios, e um delles naufraga, ou é tomado, ou encalhado, ou se perde por outro qualquer modo; pois que, se bem que esta perda como parcial não forme senão uma Avaria, contudo derivando d'um sinistro, que todo é a pezo dos seguradores *livres d'Avaria*, estes são obrigados a pagar os danos na proporção geometrica entre a somma asegurada e a quantidade dos effeitos notados no Navio perdido ou arruinado.

J. ALLAN PARK cap. 6 do seu *Tract. de seguros*, fallando desta clausula produz como obra-prima as declaraçoens de Lord MANSFIELD, que não admitte contra os se-

guradores a limitação no caso de perda total da cousa segurada, senão quando se tracta da destruição material absoluta della pela rotura do Navio: dahi vem, que no refuzimento de danos pelo valor d'uma certa carga de bacalháu, elle conclue, que o peixe tendo todo chegado ao porto, se bem que damnificado e fetido subsistia na especie, e o segurador não era obrigado a nenhuma indemnização.

Esta Jurisprudencia é nimiamente rigorosa; porque se se diz perdida uma cousa, quando o dono não pode mais servir-se della, por se haver tornado desservivel, de sorte que se se perde o vinho, que se esvahió, e o grão, que se corrompe e solta pela terra, como não deverá dizer-se perdida uma carga de peixe chegado ao porto, não peixe adaptado para os usos, a que é destinado, senão materia molhada, mareada e desnaturada? A decomposição altera os corpos; e o corpo decomposto não é o mesmo, que era antes da putrefacção, ou decomposição.

Os Italianos entendem, que esta clausula é so admissivel em seguro sobre a carga de Navios pequenos destinados a transporte de provisóens d'uma praça a outra vizinha.

Do mesmo principio vem, que não havendo uma *Varação* real e effectiva, e que o Navio e mercadorias encahadas sejam salvas e livres, e postas de novo no mar, as despezas desta libertação, por grandes que sejam, são consideradas somente por *Avarias*, e como taes não a cargo dos seguradores, que se izentarão dellas por força de tal clausula, segundo *PIANTANIDA*, h. t. n.º 169.

Esta clausula não pode ser sustentada, senão como um *pacto expresso* da vontade das partes contrahentes; e de baixo deste ponto de vista fica illezo aquelle principio de Jurisprudencia, que devia oppor-se a uma clausula de similhante especie. Por quanto sendo a navegação uma não interrompida cadeia de riscos e eventos varios, quaes

devem de esperar-se em cousas, que dependem dos dous mais instaveis chamados elementos, na fraze commun, não é absurdo, nem injusto, que as partes, que se arriscão no resto, se arrisquem tãoobem nos factos especiaes de suas convengoens. E demais, ás vezes é permittido o desviar do Direito stricto para seguir as vistas da vantagem da sociedade inteira. Então não se viola o Direito natural, modifica-se, por que o exige o interesse da sociedade civil. « *Nulla Lex satis commoda omnibus est: id modo quaeritur, si majori parti et in summam prodest.* » — Estas as palavras de CATÃO o Censor na sua oração pro *Lege Apia*, TIT. LIVIO L. 34 n.º 3.

Se a vontade commun dos povos, se a tranquillidade publica, e a esperança de fazer calar os processos produzem leis, que, a despeito da sua impotencia em prevenir todas as injustiças particulares, lhes procurão bens, deve ficar-se contente. — « Accontece nas leis, o que nas demais obras humanas. Não se vê alguma em que não haja imperfeição, ou que não seja susceptivel d'alguma difficuldade. Toda a sabedoria do legislador, e toda a perfeição da lei consiste muitas vezes, não em fazer uma disposição, que seja izenta de toda a casta d'inconvenientes, mas em preferir a que tem menos. » — D'AGUESSEAU T. 9. p. 412.

Segundo a Legislação Inglesa é esta clausula de mui difficil intelligencia. São immensas as subtilizas, que se encontram nos livros e julgados Ingleses depois que se introduzio, o que chamão — MEMORANDUM — nas suas Apolices de seguro, isto é poucos annos antes, que MACENS escrevesse; e o mais é, que a sua principal difficuldade nasce da palavra *Average*, que como vimos significa cousa mui differente de *Avaria*, e de não admittirem o abandono nos termos, em que quasi todas as Nações o admittem. Dahi vem julgados contra julgados: dahi vem o não

se acharem conformes em opinião Lord RYDER, Lord MANSFIELD, Mr. Justice BULLER, Lord ELLENBOROUGH, Mr. Justice BAYLEY, Lord KENYON, e Mr. Justice ASHURST, os mais notáveis Magistrados, que nesta Jurisprudencia tem tido Inglaterra.

Felizmente nós estamos salvos destas difficuldades em mui grande parte, e a sua autoridade por tanto neste respeito de pouco nos serve, se mesmo a carecemos.

No art. 22 do N. REGUL. *de seguros* diz-se: — Quando nas Apolices *não houver convenção* a respeito das Avarias observar-se-ha o seguinte. — No art. 23 diz-se — « O Regulamento das Avarias faz parte desta Nova Regulação da casa dos seguros; por elle se determinarão todos os mais casos aqui não expressos, e que as partes *não accautellarem nas Apolices.* » — No Artigo preliminar do nosso REGULAMENTO diz-se — « Na falta de convenção das partes regulão-se as Avarias pelas seguintes disposições &c.

Temos pois que a nossa Lei consente, que se estipule, e use da clausula — *Livre d'Avaria* —

Cumpra agora determinar, o que esta clausula precisamente importa. O Código de Commercio de França o designa, e a nossa lei, no que não é expressamente derogado por disposição contraria, é deduzida da lei Franceza nesta parte, como provão as Notas da Consulta, que precedeu este Regulamento.

Diz o art. 409 deste Código:

« A clausula *Livre d'Avarias* izenta os seguradores de todas as Avarias quer communs, quer particulares, excepto nos casos, que dão logar ao abandono: e nestes casos os segurados tem opção entre o abandono e o exercicio d'acção d'avaria. » —

Para inteira intelligencia desta lei cumpre ouvir PARDESSUS tom. 3 (3.^a Ed.) p. 415 quando diz — « Toda a

perda soffrida, toda a despeza feita pelo segurado por occasião das cousas seguradas em consequencia d'um evento, por que o segurador responde, não sendo da natureza d'aquelles, que dão logar ao abandono, é Avaria.» —

Os casos, que entre nós dão logar ao abandono constão do art. 27 do N. REG. *dos seguros*, que diz assim:

«Tãobem o segurado tem direito a fazer abandono quando a viagem é perdida, ou a despeza para a continuar excede o proveito, que della resultaria, e *em todos os casos onde a perda exceder a 75 por 100* o segurador o não poderá recusar sendo-lhe intimado dentro d'um prazo racional, &c.» —

A' vista do exposto é claro, que a clausula *Livre d'Avarias* importa, que o segurador não responde por nenhuma avarias, salvo se o sinistro por sua qualidade e grandeza de damno soffrido dá logar ao abandono. Como em os nossos COMMENT. sobre o REGUL. *dos seguros* fallamos largamente sobre o *Abandono* para ahi remettemos nossos leitores evitando repetiçoens. Baste por tanto para este logar, o que temos dicto, porque o mais respeita propriamente ao *contracto de seguro*, direitos e obrigaçoens delle resultantes, e este Regimento é puramente d'AVARIAS.



ART. XI.

Quando o mestre julgar necessario para salvagão do Navio alijar parte da carga, cortar amarras ou mastros, abandonar ancoras &c. — deve ouvir os interessados na carga, que estiverem a bordo, e os principaes da equipagem.*

* Ord. da M. L. 3. tit. 8. art. 1. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

Vide o Artigo subsequente, e o art. 3 supra.

A Lei 3, e 5. §. 1. Dig. de *Leg. Rhod.* tem estas palavras: « *Cum arbor aut aliud Navis instrumentum, remotioni communis periculi causa, dejectum est, contributio debetur.* »

« *Arbore cæsa, ut Navis cum mercibus liberam possit, æquitas contributionis habebit locum.* »

O artigo correspondente no Código de Commercio de França é o de numero 410, que diz assim: —

« Se por tempestade ou caça d'inimigo o capitão se crê obrigado, para salvamento do Navio, a alijar ao mar uma parte da carga, a cortar mastros ou abandonar ancoras, toma conselho com os interessados na carga, que se acharem a bordo, e com os principaes da equipagem. »

De todas as causas, que motivão a contribuição em Avaria geral, o alijamento é a mais antiga e legitima, L. 2. §. 1. Dig. *Leg. Rhod.*, Juizos d'Oleron art. 8, ORD. de *Wisbuy* art. 20. Dizia a Lei RHODIA que se para aligeirar um Navio, e em salvamento geral se alijar alguma cousa, esse damno seja refeito por contribuição geral. A simplicidade do antigo commercio permittia o costume dos negociantes darem á vela e encarregar-se pessoalmente de suas fazendas: costume que bem se colhe das antigas ORDENANÇAS das quaes veio para o nosso texto, quando lembra que os proprietarios das fazendas sejam consultados no alijamento, dando-se todavia preferencia ao voto do capitão: isto se vê ja no CONSOL. del Mare c. 91. E da-se esta preferencia de voto ao capitão por mais experiente, Q. VAN WEYTSSEN p. 8.

Pode em geral fazer-se o alijamento todas as vezes que o Navio se acha em perigo; porem as causas principaes são — para aliviar o Navio no mar debaixo de tempesta-

de, — ou quando debaixo de caça d'inimigo, — ou para o pôr a nado tendo accidentalmente pegado.



ART. XII.

Havendo diversidade de pareceres será seguido o do mestre e da maior parte da equipagem. *

* Ord. de M. L. 3. tit. 8. art. 2. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

Este artigo faz parte do precedente, e devia ser-lhe unido, como o foi no *Cod. de Comm. de França* art. 410. Nos traduzimos a parte correspondente ao precedente nesse logar; agora para se ver palpavelmente a sua conexão vejamos o artigo.

O artigo inteiro diz literalmente assim;

« Se por tempestade ou caça d'inimigo o capitão se crê obrigado, por salvamento do Navio, a alijar ao mar uma parte da carga, cortar mastros, ou abandonar ancoras, ouve os donos da carga estantes a bordo, e os principaes da equipagem. Em disparidade d'opinioens segue-se a do capitão, e dos principaes da equipagem. »

E se a opinião do capitão estiver em opposição com a equipagem? O nosso voto é, que a do capitão prevalece. A equipagem tem um voto *consultivo*. A lei manda, que o capitão ouça os principaes, mas não-no obriga a seguir o conselho. Ella fallaria no resultado da maioria, se quizesse que se seguisse esse resultado. O capitão tem por si a presumpção do saber e da experiencia. E' mais que o proprio dono a bordo, porque a lei lhe dá preponderancia

de voto. A sua responsabilidade é maior, e singular. O seu voto deve ser superior, e preponderante. VALIN julga o capitão responsavel quando pretere o conselho ou obra contra elle: EMERIGON pensa que não contrahe responsabilidade por obrar contra o conselho.

A nossa opinião é, que elle não pode preterir o conselho da equipagem, porque a lei lhe impoem essa obrigação: se o ommitte desobedece á lei: é culpado.

Se porem o encontra, usa do seu direito; e a sua responsabilidade é igual á que resulta em geral da sua qualidade e deveres como capitão. Elle responderá por este assim como por qualquer outro de seus actos como tal.

Vide o commentario sobre o art. precedente.



ART. XIII.

As cousas menos necessarias e mais peizadas são as primeiras, que se devem alijar; — depois as mercancias da primeira ponte a arbitrio do mestre com o parecer dos principaes da equipagem; * excepto quando o perigo for tal, que não dê logar a seguir-se esta ordem.

* Ord. de M. de F. L. 3. tit. 8. art. 3. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

Lê-se no art. 411 do *Cod. de Comm. de França*: « As cousas menos necessarias, as mais peizadas e de menos

preço, são as primeiras a alijar, e dahi as mercadorias da primeira coberta á escolha do capitão com voto dos principaes da equipagem.»

Se qualquer tivesse feito carregar um Navio ametade com fazendas proprias, e ametade com fazendas a elle confiadas, e viesse o caso de fazer-se alijamento para salvar a carga inteira, é regra, que serão obrigadas á Avaria *commun* tanto as fazendas proprias como as alheias, fosse qual fosse a cousa, que se alijasse para salvamento commun. Porem se as cousas proprias são finas, leves e preciosas, e as alheias volumosas e pezadas e de menor preço, —ou *vice versa*, seria de prudencia e de dever alijar estas e conservar aquellas, sugeitando-as somente á Avaria *commun*, PIAN TANIDA h. t.

Não são por tanto adoptaveis as subtilezas e distincções de VALIN, a quem segue BALDASSERONI *delle Avarie* p. 52, que sugeição á contribuição as fazendas salvas quando as do proprietario são iguaes ás que tem em guarda, deixando-lhe salvas somente as cousas não alijadas, quando estas sejam de preço e de pouco volume, e as outras alijadas difficeis de conservar; —e finalmente querem-no obrigado a alijar as suas volumosas e pezadas para conservar, as que lhe forão confiadas, sem pretender cousa alguma sobre ellas: tirão dahi um premio á sua generosidade.

Estes autores não reflectirão certamente, em que se as fazendas grossas não erão alijadas ao mar para salvagão *commun*, com a perda dellas era inevitavel a das finas e preciosas. As fazendas volumosas e pezadas salvarão as leves e finas, e pelo salvamento de que estas participarão devem ser sugeitas á contribuição da Avaria *commun* sem distincção alguma.

O capitão d'um Navio achando-se proximo a cahir nas mãos d'inimigo alijou ao mar uma quantidade de pezoduros: sustentou-se nos Tribunaes Inglezes, que este acto

era alijamento, por que houve o arremego ao mar por uma causa justificavel, WOOLRYCH p. 134.



ART. XIV.

O mestre é obrigado a fazer por escripto, logo que lhe seja possível, o seu protesto, que apresentará á assignatura das pessoas, que assistirão á deliberação, para que o assignem ou declarem os motivos por que o duvidão fazer. Neste protesto devem declarar-se os motivos do alijamento, e os objectos alijados arruinados ou abandonados. *

* O art. 4 (ibidem) exige, que o protesto seja escripto pelo escrivão, ou quem fizer as suas vezes no seu livro: omitti esta circumstancia pelo desuso, em que estão os nossos Navios de levarem escriveans. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

O art. 412 do Cod. de Comm. de França explica-se nestes termos:

« O capitão é obrigado a reduzir a escripto a deliberação apenas tenha oportunidade para isso. A deliberação exprime: — os motivos, que determinarão o alijamento: os objectos alijados ou avariados. E' assignado pelos deliberantes, ou contem os motivos, por que recusarão faze-lo. »

Sejão quaes forem as Avarias, porque se instaure a Acção, a prova dellas deve conhecer-se de modo, que não

admitta fraude de casta alguma, principalmente em damno dos seguradores, muitas vezes victimas das manhas d'outrem. Quando a arte de navegar se reputava um milagre, uma temeridade do homem em vez d'uma cousa natural e fácil, a que oje é reduzida, era toleravel e em certo modo equitavel a predilecção, que havia em presumir bem dos navegadores em consideração dos riscos, a que se expunhão: oje porem que a arte cessou de ser maravilhosa para os povos, e lhes é commum, não deve mitigar-se com facilidade o rigor das leis contra os que tão vantajosa e proficuamente a profissão.

A fé, que se tem n'um capitão, n'um piloto, n'um navegador não deve protege-los nas fraudes, que a cobiça e o interesse lhes faça commetter em damno dos proprietarios das fazendas, figurando danos e Avarias, que de facto nunca existirão.

Quantas vezes se pretendem indemnizaçoens e pagamentos d'Avarias *communs*, e como consequencia d'acto voluntario directo para o salvamento commum, quando erão Avarias *simples*, ou mesmo *particulares*,—por causa de danos sentidos pelo Navio,—ou por proprio vicio intrinseco,—ou por velhice,—ou uso,—ou por accidente commum da navegação? Quantas vezes com ar consternado e affligido apparecem na praia capitaens fingindo Avarias e sinistros em damno dos proprietarios das fazendas confiadas ao seu cuidado, diligencia e fé?

Quantas vezes attribuem elles a infortunio do mar as fracturas accidentaes do casco, e dos apparelhos, quando não são senão consumos naturaes de cousas usadas e velhas;—e são obrigados os miseros proprietarios das fazendas e os seus seguradores a supportar um terço, pelo menos, da despeza destas reparaçoens de deterioração e gasto natural na Avaria *geral e commum*?

Quantas vezes chegados á terra, os que estavam a bordo

do Navio imputão a acto voluntario e deliberado para salvação commum, o que foi necessidade absoluta, e de so damno a certa cousa, ainda que util ao todo — ou d'esperança e prudencia para desviar o risco commum? Quantas vezes os *Accordos* ou resoluçoens *de bordo* expressos pelo capitão no Relatorio ou Protesto chamado commummente *Consulado* não são senão *palavras de tarifa* nelle, por que o conselho da equipagem nem elle o ouviu nem o pediu? E quantas vezes apparece, que as operaçoens e manobras referidas pelo capitão não são exequiveis na situação do Navio qual se descreve, — ou não podião produzir taes consequencias, — ou não eram dirigidas ao fim proposto, de sorte que se possam admittir *Avarias geraes*? Embora o grau honroso de capitão de Navio faça sempre suppor nelle honestidade e bravura: o homem não é sempre igual a si mesmo, nem qual deve ser. Vencem-no as paixões; e a esperança de não ser descoberto é valentissimo estímulo para deixar-se levar por ellas.

Isto não obstante os capitaens e mestres dos Navios apenas tem lançado ao mar uma embarcação julgão lícito considera-la *eterna*, reputa-la como um fundo *perpetuo* de seus interesses e vantajens, seja qual for o uso e consumo, que se lhe siga. Elles não admittem a *destruição*. Pretendem com uma applicação extravagante de principios legaes, que qualquer *refazimento*, mesmo das partes as mais essenciaes do vazo não é bastante para mudar-lhe o corpo. Uma so taboa, que deixem da antiga construcção é-lhes um titulo sufficiente para sustentar que a subrogacão das partes não se fez de maneira, que deixe de subsistir o todo a que pertencem. Torna-se, por seu interesse, facto positivo o que não é senão presumpção juridica. Imaginão sinistros *maiores*, *avarias communs*, *damnos*, que levão á reparação por *contribuição*, e chegam assim a fazer *reconstruir* á custa d'outrem os seus



Navios, que o uso, ou as avarias *particulares* tinham consumido e destruido, e que elles sós á custa propria devião fazer refabricar. Se isto acontecesse sem fraude não duvidaria de seguir a doutrina da L. 76 vers. *Itemque Navem Dig. de Judic.*: porem em meio de tanta vereda de simulação e fraudes, como abraçar com facilidade uma jurisprudencia, que tinha por fonte unica a boa fé e religião dos contrahentes?

Esta boa fé não deve ser cega e irrazoavel, qual era a de certos povos antigos e modernos, que idolatravão como monumento de facto, o que não era senão uma pia crença d'ignorancia religiosa, e de superstição. Assim na Grecia a famosa *Galera de Salamina* foi considerada por mais de mil annos pelos Athenienses desde os tempos de Theseo até ao reinado de Ptolomeu Philadelpho; e sempre crêrão aquelles valorosos povos ser aquelle o mesmo Navio, de que o ingrato amante d'Ariadna, vencedor do Minotauro na ilha de Creta, se servira para tornar á patria.

Pretenderão talvez os Venezianos, que uma Galera tão famosa na antiguidade fosse, a que conservação no celebre *Bucintoro*, de que usava a republica na solemnidade dos esponsaes do Adriatico, antes que o seu envelhecido governo não cedesse ao fado, que o destruire? Não lhe bastava que fosse a em que fugio Alexandre VI?

Mas estes milagres, escreve com erudita verdade e doutrina BALDASSERONI ja oje não acontecem, senão a damno dos seguradores, que são, a despeito seu, obrigados a ter em vida e a perpetuar Navios, que á sua custa se vão fazendo restaurar, quer com pagamento d'Avarias geraes quer *particulares*, quando tomão os riscos sobre a quilha e apparelhos.



ART. XV.

No primeiro porto em que o Navio entrar o mestre deverá ratificar o seu protesto em forma legal perante as Autoridades do lugar dentro em vinte e quatro horas depois da sua chegada. * E no lugar da descarga deve fazer-se por peritos e a instancias do mestre um exacto inventario ou mappa das perdas e prejuizos. **

* Ibidem art. 5. O termo de vinte e quatro horas é de pratica.

** Ibidem art. 6. *Notas da Consulta.*

COMMENTARIO.

Eis-aqui as palavras do art. 413 do *Cod. de Commercio de França*:

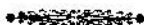
« No primeiro porto, a que o navio apportar, o capitão é obrigado, dentro de 24 horas da chegada, a ratificar solememente os factos conteudos na deliberação tomada no Diario de bordo. » —

O bem do commercio exige, que se não possa admitir petitorio d'Avaria geral, sem que os capitaens, seja qual for a sua bandeira ou Nação, depositem em Juizo o seu *Jornal* ou *Diario da navegação*. Se este é tido em regra, na conformidade dos regimentos maritimos, deve ter ahi registado todo o infortunio accontecido ao Navio na viagem, e o dia e hora, e modo, como o sofreu. Comparado o Registo com o *Consulado* ou *Protesto*, e rigorosamente examinado, deve proceder-se a liquidar a nota das pretendidas Avarias.

Ainda que o uso d'alguns paizes ou para melhor dizer

o abuso d'alguns capitaens tolerado em alguns logares, seja o não terem o referido *Jornal*, contudo ainda neste caso, para cortar o mais possível as azas á fraude deve ser obrigação sua cumprir exactamente com a determinação deste artigo, denegando-se-lhe acção na falta do seu strictissimo cumprimento. PIANTANIDA h. t.

Diz o celebre TARGA, que foi magistrado em Genova, que na sua larga pratica de sessenta annos nunca vio senão cinco casos de alijamento *regular*: todos os mais foram suspeitos de fraude pela *nimia* exactidão de formas nelles observados. Esta observação é de mui grande pezo nesta materia.



ART. XVI.

Se a qualidade das mercancias for disfarçada nos conhecimentos, observar-se-ha o seguinte — 1.º) Se se achar, que valem mais, contribuirão segundo a avaliação sendo salvas, e serão indemnizadas segundo a qualidade designada no conhecimento, tendo-se perdido * — 2.º) Se se achar que valem menos contribuirão pelo valor designado no conhecimento sendo salvas, e serão pagas pela avaliação, tendo-se perdido. **

* Ibidem art. 9

** Ibidem art. 10 — *Notas da Consulta.*

COMMENTARIO.

O art. 418 do Cod. de Commercio de França falla desta maneira:

« Se a qualidade das fazendas foi disfarçada pelo conhecimento, esse acha ser d'um valor maior, contribuem sobre o pé da sua estimação, sendo salvadas: são pagas segundo a qualidade designada pelo conhecimento sendo perdidas. — Se as fazendas declaradas são d'uma qualidade inferior á que é indicada pelo conhecimento, contribuem segundo a qualidade indicada pelo conhecimento, sendo salvadas: — ellas são pagas sobre o pé do seu valor sendo alijadas, ou damnificadas. »

E' máxima expressamente reconhecida nos ALV. de 29 de Julho de 1758, 30 de Maio de 1759, e 16 de Novembro de 1771, que a boa fé é no commercio indispensavel, — que sem ella não pode subsistir. A determinação do nosso texto deriva desta máxima: pune-se nelle a falta daquella fé illibada, que deve existir, e equilibra-se os interesses daquella especie de consorcio, que existe entre as diversas partes, que constituem o todo d'uma especulação maritima.

ART. XVII.

As muniçoens de guerra e de bocca comprehendidos os comestiveis, que os passageiros levarem, destinados para uso da viagem, e não por objecto de commercio, e' o fato do uso ordinario da tripolação e dos passageiros, comprehendidas as caixas, em que os levarem, não contribuem, tendo-se salvado; e pagão-se por contribuição sobre os mais effeitos tendo-se aliado ou arruinado. *

» Ibidem art. 11. — *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

O artigo 419 do *Cod. de Comm. de França* é concebido assim :

« As muniçoens de guerra e de bocca, ou os agazalhados das gentes da equipagem não contribuem no alijamento: — o valor, das que forem alijadas, será pago por todos os outros effeitos. » —

A determinação do nosso texto é fundada na maxima de que ja tivemos occasião de fallar, de que o que não paga frete não paga Avaria, *MAGENS* 1 — p. 62. E' conforme a *ORD. d' Antuerpia*, e a doutrina de *WESKETT* p. 257, e *MOLLOY* c. 6. §. 4.

« A este respeito, escreve *MERLIN* l. c. tom. 3. p. 728, que esta decisão comprehendida em o nosso artigo é fundada, em que as muniçoens de guerra e bocca são necessarias para a defesa do Navio, e nutrimento dos que o conduzem. »

A L. 2. §. 2 *Dig. de lege Rhodia* extendeu a exceção aos viveres dos passageiros, com tanto que fossem viveres de uso diario; porque se fossem farinhas ou outros generos carregados como mercadorias, e não fossem destinados ao approvisionamento do Navio, seriam sem difficuldade sujeitos á contribuição, quer pertencessem ao mestre do Navio, quer a qualquer outra pessoa. »



ART. XVIII.

Os effeitos, de que não ha conhecimento nem declaração do mestre, tendo-se salvado contribuem, — e tendo-se alijado não são pagos. *

* Ibidem art. 12. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

O artigo do *Cod. de Comm. de França* em o n.º 420 é escripto nestes termos:

« Os effeitos, de que não ha conhecimento ou declaração do capitão, não são pagos sendo alijados: — contribuem sendo salvados. » —

A falta de conhecimento das fazendas é uma exceção á contribuição no alijamento; por que se presume, que as fazendas forão carregadas sem a sciencia do capitão, *POTHIER Contr. de L. p. 2. §. 1, art. 2.*

A razão desta determinação vem de nada dever-se embarcar em um Navio sem o consentimento do mestre, e por consequencia sem conhecimento. Parece todavia que não pode ser applicada, salvo ao caso, em que o mestre não soube que taes effeitos estavam a seu bordo, e que o não declarou no seu livro para lhes carregar o competente frete; por que se tivesse feito esta declaração, seria justo que ella valesse como conhecimento, *MERLIN, 1. c. tom. 3 p. 728.*



ART. XIX.

Os effeitos carregados sobre a coberta do Navio contribuem tendo-se salvado; mas o seu proprietario não será admittido a pedir indemnização por meio de contribuição se forão alijados, ou prejudicados, podendo somente intentar a sua acção contra o mestre. *

* Ibidem art. 13. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

O art. 421 do Cod. de Comm. de França diz assim :

« Os effeitos carregados sobre a coberta do Navio contribuem sendo salvados : — se são alijados ou damnificados pelo alijamento, o dono não tem direito a entrar na contribuição, nem tem acção, salvo contra o capitão. » —

Esta é uma das exceções no caso d'alijamento, como nota STEVENS p. 14.

Para evitar quanto é possível o damno, que se encontra nas Avarias, principalmente depois do abuso introduzido pelos capitaens dos Navios, não so de carregar sobre a coberta, isto é em cima do logar ordinario, em que se collocão as fazendas no Navio, e assim em perigo manifesto de perda no caso d'alijamento, porem mesmo de fora da borda amarrando saccas e pipas exteriormente, se introduzio nos conhecimentos a clausula — *debaixo de coberta enxuta*, — no Levante, clausula, que depois adoptarão as demais Naçoens, PIANATANIDA h. t.

Tendo o meu contracto esta clausula, e querendo o capitão por excesso d'avareza abarcar fretes, se a esse fim

carrega a minha fazenda sobre a coberta, dando-se o caso d'alijamento, eu não serei obrigado á contribuição, salvo em quanto foi necessario ao salvamento commum o alijamento das fazendas; porem tenho salvo o regresso contra o capitão para me indemnizar do prejuizo, que me possa ter resultado do alijamento por não haver posto debaixo da coberta as minhas fazendas.

A razão por que estes effeitos não contribuem é por que estando sobre a coberta, e devendo por consequencia embarçar a manobra, presume-se que forão alijados antes de ser necessario fazê-lo, e so por que impedião a manobração.

E por que não podião estar no convex senão por que não tinham outro lugar, ou por que o mestre fora negligente em aloja-los competentemente, deve assim n'um como no outro caso responder pelo evento, por que nem lhe é licito sobrecarregar o Navio, nem expor as fazendas a cahir, ou ser lançadas ao mar, MERLIN l. c. tom. 3. p. 728.

Deve contudo observar-se que esta regra não se estende aos Barcos costeiros, que tem por costume carregar-se sobre a coberta, cit. MERLIN *ibidem*.



ART. XX.

Não se admite contribuição para indemnizar o prejuizo accontecido ao Navio, se não quando foi feito *de proposito* para facilitar o alijamento.* Mas se em virtude d'uma deliberação o Navio for aberto para extrahir delle as mercancias, estas

contribuem para indemnisar o prejuizo causado com esta ao Navio. **

* Ibidem art. 14.

** Ibidem art. 18. *Notas da Consulta.*

COMMENTARIO.

O art. 422 do Cod. de Comm. de França tem esta legislação :

« Não ha logar á contribuição por razão do damno accotecido ao Navio, salvo no caso, em que o damno fosse feito para facilitar o alijamento. »

E o art. 426 diz assim : — « Se por virtude d'uma deliberação se abriu o Navio para se extrahirem as fazendas, ellas contribuem para a reparação do damno causado ao Navio. »

Destes dous artigos veio o nosso texto, ou antes vierão ambos da mesma origem marcada em a Nota da Consulta.

« O damno neste caso soffrido pelo Navio, diz MERLIN l. c. tom. 3. p. 728 deve avaliar-se; e nenhum outro effeito tem mais do que engrossar a relação das perdas, de que deve fazer-se a repartição. »

Quanto ao damno que do alijamento resente o Navio, se este é natural, sem que haja causa possível ou apparente, que tenha relação com a facilitação do alijamento, ou com o empenho de conseguir a salvação commum, o damno não pode referir-se a *Avaria grossa* : — porem se é disso uma consequencia, ou um effeito d'um accidente accotecido depois da operação feita deliberadamente, e como os Italianos dizem com *germinamento* para o bem universal e commum, é certo, que tal damno deve de entrar na contribuição geral. Os melhores Jurisconsultos maritimos accrescentão, que é bem raro o caso, em que

por occasião do alijamento fiquem excluidos os damnos sofridos pelo Navio em tal caso, PIANÀNIDA l. c.

As regras geraes sobre os damnos accontecidos ao Navio são applicaveis aos accontecidos ao apparelho: e se, visto um Navio inimigo, a frota restante, com quem viajo, leva ancora e se faz de véla, não podendo eu levar ancora poderei cortar a amarra. Este corte é Avaria *communis*, por que tende á salvação geral do Navio e carga, WEYTSSEN de *Avar.* § 8, CASAREG. *Disc.* 46. n.º 9. Vide supra art. 8.



ART. XXI.

Se o alijamento não salva o Navio, nenhuma contribuição se admite; — nem as mercancias salvas são obrigadas a pagar, ou indemnisar as alijadas ou prejudicadas. *

* Ibidem art. 15. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

O art. 423 do *Cod. de Comm. de França* diz assim: —

«Se o alijamento não salva o Navio, não ha lugar a contribuição alguma. As fazendas salvas não são obrigadas a pagamento nem a indemnização daquellas, que se alijarão ou damnificarão.»

Dizia a L. 5 *Dig. de Leg. Rhod.* — «*Amissae navis damnum collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio liberaverunt; nam hujus acquita-*

tem tunc admitti placuit, cum jactus remedio caeteris in communi periculo salva navi consultum est. »

No caso d'Avaria geral não é sempre necessario, segundo alguns Autores Holandezes, que o damno sofrido voluntariamente, como no alijamento, tenha depois effectivamente feito desviar o perigo receado, e tenha produzido um bem sensivel ao resto dos effectos; bastando, que os meios empregados tenham sido realmente dirigidos á salvagão do Navio e carga, posto que não tenham alcançado o effecto desejado, mas antes um damno maior, *Loccen. de Jur. Marit. L. 2. cap. 3. n.º 19.*

Eu porem não admitto esta doutrina, salvo em quanto o damno voluntario tenha produzido a libertagão do perigo, e alguma cousa ao menos se salvasse; — porem se acontece o perigo, e tudo se perde, falta o objecto da contribuição. Valeria a opinião de *Loccenio*, se sem embargo de não evitado o perigo o Navio sahisse sem uma perda *total*, que talvez se seguisse, se o capitão não tivesse feito o sacrificio de parte da sua carga, quando se vio exposto ao risco. As perdas, que ordinariamente se devem fazer com proprio sacrificio por um piloto experimentado para levar o Navio com prospero destino, não se podem imputar á carga, pondo-as em *Avaria geral*. A boa direcção do Navio exige cortar uma amarra para se fazer ao largo, este corte deve ser *Avaria particular* do capitão do Navio. Uma medida de prudencia nem sempre é dictada pela necessidade; e so esta deve dirigir as perdas, que tem referencia á *Avaria commun*.

A citada maxima Holandesa deve por tanto entender-se no sentido de que o alijamento por si mesmo tenha feito mais damno do que proveito, em respeito á quantidade das cousas alijadas ou perdidas em confrontação das salvasdas, mas com tanto, que se tenha obtido o intento de conservar o Navio ou a carga.

ART. XXII.

Se o alijamento salva o Navio, e este, continuando a sua viagem, vem a perder-se, os effeitos salvos contribuem para o alijamento, segundo o valor, em que se acharem, deduzidas as despesas feitas para se salvarem. *

* Ibidem art. 16. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

As palavras do art. 424 do *Cod. de Comm. de França* são estas: —

«Se o alijamento salva o Navio, e se o Navio, continuando na derrota, vem a perder-se, os effeitos salvados contribuem para o alijamento sobre o pé do seu valor no estado, em que se achão, feita a deducção das despesas do salvado.»

A determinação deste artigo vem da L. 4. *Dig. de Leg. Rhod.* O mesmo determina o *GUIDON de la Merc.* 5. art. 29., *VINN. AD PECK.* 246, 250.

•••••

ART. XXIII.

Os effeitos alijados não contribuem em caso algum para a indemnização dos prejuizos acco-
tecidos, depois do alijamento, ás mercancias sal-
vas. As mercancias não contribuem para o pa-

gamento do Navio perdido ou reduzido a estado de não poder navegar.*

* Ibidem art. 17. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

Le-se no art. 425 do *Cod. de Commenc. de França* o seguinte: —

« Os effeitos alijados em nenhum caso contribuem para o pagamento dos damnos, accotecidos depois do alijamento ás fazendas salvadas. As fazendas não contribuem para o pagamento do Navio perdido, ou reduzido a estado de innavigabilidade. »

A' 2.^a parte do nosso Art. é conforme a disposição da L. 7. Dia. de *Leg. Rhod.* — « *Cum depressa navis aut dejecta esset, quod quisque ex ea suum servasset, sibi servari respondit, tanquam ex incendio.* »

Se os bens alijados se recuperão, e o Navio caminhando na viagem vem depois a perder-se, não contribuem para tal perda nascida d'accidente novo, Q. VAN WEYTSSEN, p. 27, KAIMES *Pr. Eq.* L. 1. P. 1. c. 3. §. 22.

« Esta Lei, diz MERLIN l. c. tom. 3. p. 729, suppoem que as fazendas alijadas salvarão realmente o Navio, e que depois tendo seguido viagem, naufragou, e se perdeu ou fez pedaços. Neste caso tudo é avaria simples, e cada um salva o que póde. »

Esta doutrina deve ser devidamente entendida para se não encontrar com a disposição do art. 22.



ART. XXIV.

Em caso de perda de mercancias, que se tenham mettido em barcos para aliviar o Navio, entrando em um porto ou rio, a repartição é feita pelo Navio e sua carga por inteiro.* Se o Navio perece com o resto da sua carga não se faz alguma repartição sobre as mercancias mettidas nos barcos, ainda que cheguem a salvamento.**

* Ibidem art. 19.

** Ibidem art. 20. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

O artigo 427 do *Cod. de Comm. de França* é concebido nos seguintes termos:

« No caso de perda das fazendas postas nas barcas para aligeirar o Navio na entrada d'um porto ou rio a repartição faz-se sobre o Navio e carga por inteiro. Se o Navio perece com o resto da carga não se faz repartição alguma sobre as fazendas postas nas barcas, posto que cheguem a bom porto. »

Esta era já a determinação da L. 4. *Dig. de Leg. Rhod.* E' coherente com o nosso texto a disposição das *Ord. da Russia* art. 243 e 244, e da de *Bilbão* c. 20. art. 14., e a doutrina da L. 21 *Dig. de Acquir. possess.*

Se as fazendas postas em botes para aliviar o Navio, que pegára, — ou para o habilitar a passar baixos, se perdem, considera-se alijamento, e a propriedade restante contribue: porem se o Navio se vier a perder, e os botes com as

fazendas se salvarem, estas não contribuem; por que o aligeirar o Navio foi sim em consequencia de determinação deliberada e voluntaria, porem o Navio perdeu-se por accidente, ORD. de *Wisbuy* art. 55. — *Roccus de Navib.* not. 21. n.º 57, 85 — *MAGENS* l. p. 56.



ART. XXV.

Os objectos, sobre que recahe a contribuição, são hypotheca do pagamento da quantia, que lhe respeita, com exclusão de qualquer outro privilegio.*

* E' conforme o art. 21 *ibid.*, que até permite ao mestre a retenção, e o direito de fazer vender por autoridade judicial mercancias em concorrente quantia. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

O art. 428 do *Cod. de Comm. de França* diz assim:

« Em todos os casos acima expressos o capitão e a equipagem são privilegiados sobre as fazendas ou prego dellas proveniente, pelo montante da contribuição. »

A acção, que compete ao capitão, ou aos seus committentes na regulação das Avarias é *real*, e competente contra todos aquelles, cujos effeitos ficarão illezos em consequencia das Avarias soffridas, *PIANTANIDA* h. t. n.º 177.

Costuma controverter-se se o capitão pode recusar a entrega das fazendas ao negociante até ser satisfeito d'Avaria geral. *POTHIER Contr. de L.* p. 2. §. 1 art. 4. n.º 134 responde assim: « as fazendas não podem ser retidas a

bordo pelo frete, e a contribuição não pode ter mór privilegio do que o frete. Porem ainda que as fazendas não possam ser retidas pelo frete, podem ser embargadas no caes até se prestar fiança, *Ord. de França* art. 21. tit. *du Jet*. Todavia se o commerciante é accreditado é costume entregar-lhe as fazendas; e sendo este o costume o capitão não responde pela sua insolvencia.»

As ORDENANÇAS da *Russia* prescrevem o direito e dever do capitão neste caso d'uma maneira explicita no seu art. 248; e digna d'adoptar-se quando esta Legislação sofra nova revisão.



ART. XXVI.

Se, depois de feita a repartição, os effeitos aliçados forem recuperados pelos proprietarios, estes serão obrigados a restituir ao capitão e mais interessados, o que tiverem recebido por contribuição, deduzido o valor do prejuizo, que recebessem, por causa do alijamento, e as despesas da recuperação.*

* Ibidem art. 22. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

O art. 429 do *Cod. de Comm. de França* legisla assim :

«Se, depois da repartição, os effeitos aliçados são recobrados pelos donos, estes são obrigados a retornar ao capitão e interessados, o que receberão da contribuição, feita a deducção dos damnos causados pelo alijamento, e despesas da recuperação.»

Parece á primeira vista, que para a execução deste artigo é sobejo estimar o damno soffrido na occasião do alijamento e ajuntar-lhe as despesas da recuperação para fazer a deducção do total sobre a somma recebida pelo proprietario, de sorte que não haja senão a restituir o excesso; mas desta sorte elle não perderia nada, em quanto que na operação da contribuição, deveria ter contribuido pelo valor, que as suas mercadorias terião tido se tivessem chegado a bom porto; cumpre por tanto, observa VALIN, que elle supporte a sua porção da perda. E se por um lado lhe fizessem repor o recebido sob pretexto de que as mercadorias recobradas são disso indemnidade, é claro, que elle so supportaria uma perda, que respeita a todos os contribuintes. Assim para evitar todo o erro em tal caso, convem fazer, com que o proprietario entre simplesmente com o valor real dos effeitos recuperados, feita a deducção das despesas da recuperação, e fazer a repartição da somma entre elle e as outras partes interessadas soldo a livra da primeira repartição, MERLIN l. c. tom. 3. p. 729.



ART. XXVII.

O Juiz de India e Mina é competente para se ordenarem perante elle os processos de protestos e Avarias, e decidir todas as questoes sobre estas materias até final sentença, de que dará agravo para a casa da supplicação na forma do seu regimento. *

* Ord. do Reino l. 1. tit. 51. *Nota da Consulta.*

COMMENTARIO.

Cumpra antes de tudo notar a este Artigo a addição feita na Resolução da Consulta no artigo ultimo deste Regulamento; a saber que neste art. 27, se comprehende também o *Onvidor d' Alfandega*.

A regulação das Avarias deve fazer-se *no logar da descarga do Navio*, debaixo da direcção do capitão, que o commanda, e em concurso e audiencia das partes interessadas. Pode também fazer-se no logar donde o Navio levou âncora ao começar a viagem convindo os legítimos contradictores. Pode igualmente ser competente para a regulação das Avarias o logar, aonde se descarregou a maior somma das fazendas carregadas no Navio; — nem é excluido porto, ou logar algum, em que se tenha sido obrigado a descarregar depois do desastre soffrido, bastando, que ahí o capitão ou armador fação as devidas incumbencias. Vide a *ATTESTAÇÃO da Pratica de Lisboa* no APPENDIX.

Segundo a legislação Inglesa o logar da entrega é o logar da contribuição: porem se um Navio é obrigado a arribar a algum porto para reparar-se, ahí pode certamente regular-se a Avaria geral, *Woolven* p. 133. Cumpra todavia evitar o mais possivel esta ultima hypothese, como temos visto.

Quando o nosso texto legisla, que o mencionado Juizo é competente para decidir *todas* as questoes d'Avarias deve entender-se entre os carregadores, e capitão ou donos do Navio; por que as questoes entre segurador, e segurado tem forma e Juizo competente marcado em o *N. REGUL. de Seguros* desde o art. 36. E assim em geral neste logar quanto ao seguro basta dizer que o pagamento dos sinistros e das Avarias deve fazer-se pelos seguradores em forma de contribuição, e em igualdade geometrica relativamente ao interesse, que um a um tem

tomado no seguro e na cousa segurada. O senso commun dicta que o dâmnio e o ganho devem ser correlativos, e sempre medidos com as proporções iguaes entre si, que um ou outro possam resentir; e se todos tem no negocio uma mesma causa, nenhum delles pode ter sobre o outro preferencia, PIANATANIDA l. t.

No pagamento das Avarias deve ter-se em vista o tempo, que durou a obrigação do seguro. Se feita uma Apolice por seis mezes com Ticio o Navio não chega ao seu destino dentro desse tempo, e o segurado fizesse com Caio outro seguro por outros nove mezes, — se o Navio perecesse dentro dos seis mezes, Caio não teria obrigação alguma contrahida, e em seu lugar seria obrigado somente Ticio. Nem porque o segurado ficasse d'alguma sorte descoberto em o primeiro seguro, se podia voltar contra o segundo, pela razão de que para ter vinculado o segundo seguro se deveria suppor por um lado, que ao tempo do segundo contracto o Navio existia ainda; e por outro que o segurado tivesse tido a intenção, não de renovar o primeiro, mas de segurar o descoberto; e assim se adoptarião duas supposições ou ficções de Direito, que não podem admittir-se, e concorrer em causa identica ao mesmo tempo. Demais, faltaria o consenso do segurador, o qual bem que teve pensamento á supposição, de que o Navio existisse na época, em que fez o seguro, não teve a de que, em tal momento de segurar, o descoberto se achava já a dâmnio do proprietario das cousas seguradas, PIANATANIDA l. c.

Em correlação a estes canones de Direito marítimo se deve advertir, que se se fizessem muitos seguros sobre uma massa de cousas, os ultimos se tornarião inuteis, e como não feitos, se os primeiros tivessem já absorvido o valor dos effeitos seguraveis. E dahi vem que os primeiros supportarião sós as Avarias e as perdas, PIANATANIDA *ibidem*.

No concurso de muitos seguradores responsaveis pelas Avarias deve sustentar-se, que são obrigados em massa aos danos ou aos sinistros, quando estes reconhecem uma mesma causa á propria obrigação, *igual em tempo,—em objecto,—e em condição*: mas cessa nelles toda a representação social ou consorcial, e por consequencia a contribuição, se a obrigação procede de *dois* diversos, e *distinctos* contractos. Demais, devendo ser igual a sorte de todos e de cada um dos seguradores, quem correu por menor tempo o risco deve por maior somma ser admittido á contribuição das Avarias, PANTANIDA *ibidem*.

O que demais poderíamos accrescentar neste sentido pertence mais particularmente ao contracto de seguro, e assim remettemos nossos leitores para os nossos COMMENTARIOS sobre a legislação desse contracto.

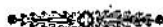
Ha exemplos e julgados Inglezes, que respeitão regulações d'Avarias feitas em paizes estrangeiros, fazendo-as exequíveis na Inglaterra.

Mostrando-se por um julgado de Copenhague, que os Dadores a risco a *responder* são sujeitos á Avaria grossa, um Tribunal Inglez compellio um segurador a satisfazer o pedido. O mesmo se sustentou n'uma Avaria calculada n'um Tribunal commercial de Pisa. E o mesmo em uma regulada em S. Petersburgo.

Os carregadores de fazendas, dizem elles, assentem, se não expressa, tacitamente á Avaria geral como um uso marítimo conhecido, e ao seu ajuste no logar costumado e proprio: é daqui uma consequencia obvia, que consentem tãobem na sua regulação segundo o uso e lei do logar, aonde a regulação se tem de fazer. Entretanto uma similhante regulação deve ser firmada por uma sentença explicita, e solemne, alias nada opera, PARK 629, 630, WOOLRYCH p. 156.

Da falta de lei patria ategora, nasceu a instabilidade

e irregularidade das nossas regulaçoens d'Avarias, que porisso tem sido de nenhum pezo nos Tribunaes Inglezes. E' mui provavel, que fazendo-se desde agora conhecido á Inglaterra, que ha em Portugal uma lei, e um Juizo marcado, as nossas regulaçoens aproveitem, e salvem os multos damnos, que do contrario tem soffrido o commercio de Portugal; e seja este ao menos um dos bens, que alcance esta nossa publicação da Lei.



ART. XXVIII.

Termina a jurisdicção do Juiz de India e Mina com a referida sentença; e poderão as partes estando todas presentes, e concordando-se, proceder por si *amigavelmente* á liquidação e rateio das avariás, ou nomear louvados, que o fação.

Quando se não concordarem todas, a Real Junta do Commercio nomeará os louvados, e decidirá as questoes, que sobrevierem. *

* A Real Junta do Commercio não so tem jurisdicção illimitada sobre estas materias pela CARTA de Lei da sua Creação (de 5 de Junho de 1788) mas nomeia os louvados em todas as questoes mercantis pelos ESTATUTOS da antiga Junta Cap. 17. §. 15. Nota da Consulta.

COMMENTARIO.

O art. 414 do Cod. de Comm. de França contem a seguinte doutrina:

« O mappa das perdas e damnos faz-se no logar da descarga do Navio, a diligencias do capitão e por peritos.— Os peritos são nomeados pelo Tribunal do Commercio, se a descarga se faz n'um porto Francez. Nos logares, em que não ha Tribunal de Commercio, os peritos são nomeados pelo Juiz de Paz. São nomeados pelo Consul de França, e, não-no havendo, pelo Magistrado do logar, fazendo-se a descarga em porto estrangeiro. » —

E o art. 416 diz assim :

« Os peritos nomeados em virtude do artigo precedente fazem a repartição das perdas e damnos. A repartição torna-se executoria pela homologação do Tribunal.— Nos portos estrangeiros, torna-se executoria a repartição pelo Consul de França, ou, na falta della, por qualquer Tribunal competente desse logar. »

Cumpriria talvez neste logar fallar dos Louvados, suas qualidades, nomeação, e forma de proceder : como porem sobre esta materia temos largo Commentario no N. REGULAMENTO *dos seguros* nos dispensamos de repeti-la neste logar.

Aquí baste accrescentar em resumo, que em geral Arbitros são as pessoas escolhidas pelas partes para decidir uma contestação, uma differença.

Em geral pode escolher-se por Arbitro, quem se quizer. Esta regra todavia sofre exceçõens taes como 1.^o) as pessoas a quem falta ou a razão, ou a faculdade de enunciar ou fazer conhecer o seu voto, ou um certo grau d'instrucção. 2.^o) os condemnados a penas, que importão interdicção de direitos civis, ou morte civil. 3.^o) Os menores. 4.^o) As mulheres. 5.^o) O Juiz deputado como tal pela lei para dirimir o objecto do compromisso. —

Alguns accrescentão os parentes e os Estrangeiros.

O poder dos Arbitros so abrange as cousas marcadas no compromisso : tudo o que fizessem alem na sentença,

não so ficaria sem effeito, mas influiria na nullidade da sentença inteira, MERLIN l. c. tom. 1. p. 441.

As funcçoens dos Arbitros são as mesmas que exercem os juizes, quando as partes litigão em juizo. Elles podem por tanto sendo necessario proferir sentenças interlocutorias, ordenar a prova d'um facto contestado, ouvir as testemunhas produzidas pelas partes, e mesmo deferir-lhes o juramento. Mas não podem compelli-las a vir depôr ante elles. Nesse caso recorre-se á autoridade dos juizes. Elles podem todavia chamar á sua presença os compromittentes para serem interrogados sobre os factos e artigos pertinentes. Podem julgar os incidentes, que occorrem durante a instancia sujeita á sua decisão, e que tem relação á causa.

Os Arbitros, cujos poderes estão consumados, não podem interpretar as suas sentenças, salvo a pedido d'ambas as partes.

A morte d'uma das partes termina o compromisso.

Morrendo um dos Arbitros o compromisso não pode ter effeito. O compromisso deixa igualmente de ter logar quando as partes transigem sobre a coisa contestada, ou quando esta coisa deixa de existir.

Proferida pelos Arbitros a sentença definitiva, as suas funcçoens estão preenchidas, e o seu poder terminado, MERLIN l. c.



RESOLUÇÃO REGIA.

« Approvo o Regulamento das Avarias como parece á Junta: — Declarando porem, que no artigo 27 se comprehende tãobem o Ouvidor

d'Alfandega; e o artigo 28 se entende a respeito da execução das sentenças passadas em julgado.
Palacio do Rio de Janeiro 30 d'Agosto de 1820 —
Com a Rubrica d'El-Rei —

FIM.

APPENDIX.

APPENDIX.

NOVA REGULAÇÃO DA CASA DOS SEGUROS DA PRAÇA DE LISBOA.

ART. I.

Os artigos da Regulação da casa dos seguros da Praça de Lisboa confirmados pelo Alvara de 11 de Agosto de 1791 ficão supprimidos para mais se não julgar por elles, e expressamente revogados, no que se oppozerem a esta Nova Regulação. Isto porem se entenderá somente para o futuro, devendo os sobredictos artigos da antiga Regulação servir de regra para os seguros, que ja estiverem ajustados ao tempo, em que for publicada na Praça de Lisboa esta Nova Regulação.

ART. II.

Toda a pessoa e toda a sociedade mercantil, ou seja nacional ou estrangeira, tem direito a ser admittida no numero dos seguradores, contanto

que resida dentro do Reino-unido de Portugal, do Brazil e do Algarve, ou nos seus Dominios, que goze boa fama e credito, e que não tenha inhabilidade juridica para poder contractar. Deve porem habilitar-se com estas qualidades perante a Real Junta do Commercio, e depois de habilitada matricular-se nos livros da casa.

ART. III.

São contudo excluidos de seguradores o presidente e deputados da Real Junta do Commercio, e os officiaes da casa.

ART. IV.

Todos os seguros terrestres ou maritimos, que forem assignados por qualquer pessoa ou sociedade, que não esteja habilitada e matriculada na forma do art. 2, e todos aquelles que não forem registados na casa dos seguros, ainda que sejam assignados por pessoas, ou sociedades habilitadas, serão nulos, delles não resultará effeito valido, nem se procederá por elles em juizo.

ART. V.

A matricula ordenada no art. 2 pode fazer-se por Procurador. Neste caso o procurador fica

cumullativamente responsavel com os seus constituintes na qualidade de fiador, e principal pagador; e por este motivo deve preceder licença da Real Junta do Commercio, que a concederá, verificando-se, que o procurador é pessoa abonada e conhecida, e que a procuração está em forma legal. Esta procuração se registará na secretaria da Real Junta, e nos livros da casa.

ART. VI.

Concurrendo alguém para se habilitar como segurador com designação do seu nome e *companhia* não será admittido, sem que primeiro declare, quem são os socios, que expressamente se não designão.

ART. VII.

Todo o segurador, que não tiver conhecido socio, não poderá ausentar-se deste reino por pretexto algum sem primeiro dar fiança aos seguros, que tiver assignado, e assignará o fiador nos livros da casa, obrigando-se á satisfação das perdas, e em tudo representará o segurador, que abona.

ART. VIII.

Morrendo segurador, que não tiver socio, seus herdeiros noticiarão o fallecimento na casa, e não poderão dispor dos bens da herança, sem

primeiro se obrigarem por um termo feito pelos officiaes da casa, e debaixo de boa caução ao prompto pagamento das perdas, que houver, ou possa haver, nos seguros, que o defuncto tiver assignado. E sendo os herdeiros menores, seus tutores ou curadores só obrigarão por elles; e toda a alheação dos bens da herança, que se fizer antes destes procedimentos será nulla e de nenhum effeito.

ART. IX.

Os seguros assignados por uma sociedade serão pagos pelo corpo da mesma sociedade, e cada um dos socios ficará tãoobem in solidum obrigado ao pagamento, ainda que o contrario seja disposto nas condições sociaes.

ART. X.

As condições sociaes serão publicas e registadas na secretaria da Real Junta, e nos livros da casa. Não é prohibido aos socios estabelecerem outras condições secretas, em que regulem a responsabilidade e transacções sociaes entre si; porem serão nullas, e de nenhum effeito, no que se opposerem ou derogarem as condições publicas.

ART. XI.

A validade e perfeição do contracto consiste na assignatura do segurador, ou seja n'apolice, ou na minuta para se encher por ella a apolice; porem a minuta ficará entregue aos officiaes da casa no mesmo dia da sua data, ou o mais tardar no dia immediato, que se lhe seguir, não contando os domingos e dias-sanctos: de outra forma não dará direito ao segurado para pedir a perda ao segurador.

ART. XII.

E' nullo todo o seguro feito depois da perda dos objectos segurados ou da sua chegada a salvamento, provando-se ou havendo presumpção de que antes d'assignatura do contracto o segurado sabia da perda, ou o segurador da sua chegada a salvamento: em qualquer destes casos sempre se pagarão os emolumentos da casa; e no da perda pagará mais o segurado meio por cento, que haverá o segurador.

ART. XIII.

A presumpção de terem sido informados ou o segurado da perda, ou o segurador da chegada a salvamento, regular-se-ha segundo o tempo,

que tiver decurrido desde o successo e a distancia do logar delle, calculando-se na razão d'uma legoa por hora para se reputar ter chegado a noticia. Esta presumpção juridica não pode ser excluida por provas algumas em contrario; mas não bastará quando o seguro é feito com a clausula — hajão boas ou más noticias: — neste caso para se annullar o seguro é necessario provar-se, que a parte era sabedora do acontecimento.

ART. XIV.

Se alem da referida presumpção se provar dolo da parte do segurado, este pagará o premio em dobro ao segurador; se se provar dolo da parte do segurador, pagará este ao segurado o dobro do valor do premio, e alem disto o que for comprehendido ficará sujeito ás mais penas criminaes, que merecer pelo seu dolo e falsidade.

ART. XV.

Toda a falsa allegação da parte do segurado, ou occultação de circumstancias, que influirão na opinião a respeito do risco, annulla o contracto.

ART. XVI.

E' nullo todo o seguro, que tiver por materia as soldadas dos officiaes e marinheiros ganhadas

nos navios, em que navegação; porque convem não lhes tirar os estímulos para o bom exito da viagem. Podem porem segurar validamente quaesquer effeitos, que carregarem nos mesmos navios, ou interesses, que nelles tenham.

ART. XVII.

Se o navio ou os objectos segurados mudão de destino depois de feito o seguro, e antes de começar o risco, ou seja porque o navio não faz a viagem projectada, ou porque as fazendas se não carregão, — ou porque carregando-se tornão a descarregar-se para ficarem, ainda que seja por facto do segurado, annulla-se o seguro: haverá porem o segurador meio por cento do valor segurado.

ART. XVIII.

O segurador não é obrigado a maior viagem, ou a outra differente da que foi designada n'apolice, nem á restituição do premio, se ella foi mais breve, tendo corrido o risco.

ART. XIX.

Quando o seguro é feito por uma viagem de ida e volta indeterminadamente, e não tem effeito a volta, vence o segurador tres quartos do premio.

ART. XX.

Os seguradores pagarão as perdas por inteiro, e não a 98 por 100 como anteriormente se praticava.

ART. XXI.

Quando na apolice se fizer a avaliação dos objectos segurados se estará por ella, não excedendo o valor dos mesmos objectos, e mais uma quarta parte d'elle; por que excedendo se reduzirá ao justo. E' justo valor o dos objectos segurados segundo a factura, ou o estado da terra, donde se carregão, augmentado com os direitos, despesas de embarque, e premio do seguro.

ART. XXII.

Quando nas apolices não houver convenção a respeito das avarias observar-se-ha o seguinte;

Nas perdas parciaes de toda a qualidade de pão, legumes e fructas não respondem os seguradores pelo damno, que provem de vicio proprio, ou qualidade intrinseca destes generos, que são corruptiveis por natureza; respondem porem pelas perdas geraes.

As avarias em peixe, assucar, tabaco, linho, linho canhamo, pelles acamurçadas, serão pagas por inteiro, e sem deducção alguma pelos

seguradores, excedendo a 10 por 100; por que quando não excederem ficão a cargo do segurado.

As avarias em todos os mais generos de fazendas, corpos de navios e seusapparelhos, serão pagas da mesma forma por inteiro pelos seguradores excedendo a 3 por cento; porque não excedendo ficão a cargo do segurado.

Não se pagarão avarias de cousas liquidas sendo causadas por defeito das vazilhas, vicio proprio, ou qualidade intrinseca.

ART. XXIII.

O Regulamento das avarias faz parte desta nova Regulação da casa dos seguros, por elle se determinarão todos os mais casos aqui não expressos, e que as partes não acautellarem nas apolices.

ART. XXIV.

As prevaricações e faltas do capitão, officiaes, e equipagem de um navio, conhecidas pelo nome de barataria, ou *rebeldia* de patrão, são riscos como qualquer outro; e por isso se comprehendem na responsabilidade do segurador, quando expressamente se não exceptuarem no contracto.

ART. XXV.

O segurado é procurador nato do segurador, e em caso de perda pode e deve fazer por si e seus representantes, o que julgar mais conveniente a bem dos effeitos salvados, transportando-os ou ao logar do seu destino, ou a outra parte, ou vendendo-os no porto do naufragio, tudo a cargo dos seguradores, que responderão por todas as despesas, não excedendo ao valor dos mesmos effeitos salvados. Em casos de preza e detenção de principe pode igualmente, e deve intentar e seguir as competentes reclamações, dando de tudo parte aos seguradores logo que possa.

ART. XXVI.

O segurador tem direito em todo o caso de perdas, a que seja responsavel, para exigir do segurado o abandono dos effeitos salvados, indemnizando-o da perda total; e se o segurado o recusar fica o segurador desobrigado de toda a indemnização.

ART. XXVII.

Tãobem o segurado tem direito a fazer abandono quando a viagem é perdida, ou a despesa para a continuar excede o proveito, que della resultaria; e em todos os casos, onde a perda

exceder a 75 por 100 o segurador o não poderá recusar, sendo-lhe intimado dentro d'um prazo racionavel. Não é porem o segurador obrigado a acceitar o abandono, se lhe não for intimado dentro de prazo racionavel, ou se a perda não exceder a 75 por 100, ou se for somente d'al-guma parte dos effeitos, ou ligado a condições; por que o abandono deve ser puro e total.

ART. XXVIII.

Quando tem logar e se verifica o abandono dos effeitos, passa tãoobem para o segurador o encargo de proseguir nas reclamaçoens, e pleitos, que lhe respeitão.

ART. XXIX.

E ainda quando não tem logar o abandono, não sendo justo obrigar osegurado a pleitos dispendiosos em paizes remotos por conta do segurador, sem que este o auxilie com os meios, poderá o segurado fazer intimar o segurador, que tome sobre si a continuação das reclamaçoens, que tiver intentado, ou dos pleitos, que sustentar nos termos do artigo 25; e por este simples facto ficará o segurado desobrigado da continuação, excepto se o segurador providenciar promptamente a respeito de todas as despesas.

ART. XXX.

O prazo racionavel, dentro do qual pode o segurado intimar o abandono dos effeitos salvados nos termos do art. 27, entender-se-ha na forma seguinte: dentro de dous mezes contados desde o dia da perda, quando esta accontecer nas praias e costas de Portugal e do Algarve; — dentro de quatro mezes accontecendo a perda nas outras praias, costas, e mares das Ilhas dos Açores, Canarias, Caboverde, Costa da Barbaria, Ilhas do Mediterraneo e Portos do Levante: — dentro d'um anno, accontecendo a perda nas praias, costas e mares d'Africa, e da America, desta parte do Equador; — e dentro de dous annos accontecendo a perda alem do Equador.

ART. XXXI.

Todo o navio, de que não houver noticia depois d'um anno desde a sua sahida para viagem da Europa, e depois de dous annos para viagens mais dilatadas, será considerado por perdido, e os seguradores serão obrigados a pagar a importancia dos seguros, havendo do segurado cessão dos effeitos, que segurou.

ART. XXXII.

Tanto que o segurado tiver noticia da perda deve manifesta-la aos officiaes da casa, os quaes farão lembrança della com as suas circumstancias. E tanto que tiver documentos, com que justifique a perda, deve appresenta-los aos mesmos officiaes para estes a intimarem aos seguradores, e lhes requererem o pagamento, o que não poderá ser praticado por outros alguns officiaes.

ART. XXXIII.

Sendo necessario estabelecer um termo á responsabilidade dos seguradores, e obviar as fraudes, que do contrario podem resultar, o segurado fará precisamente o manifesto ordenado no art. 32 dentro dos prazos especificados no art. 30, contados desde o dia da perda. Feito o manifesto, desde a sua data se contarão outros iguaes prazos para os segurados appromptarem os documentos necessarios, e pedirem a indemnização das perdas. Quando somente houver presumpção da perda por falta de noticias do navio, deverá pedir-se a indemnização dentro de tres mezes contados desde o dia, em que findarem os prazos determinados no art. 31 para estabelecer esta presumpção.

ART. XXXIV.

No caso de faltarem os segurados a qualquer dos referidos actos de manifestar a perda e pedir a indemnização nos prazos prescriptos, pelo simples facto do lapso do tempo ficarão peremptas as suas acçoens, e extinto o seu direito para mais não serem ouvidos a demandar a indemnização de taes perdas, nem ainda pela restituição *in integrum* sendo menores, ou pessoas, a quem por direito é concedido este beneficio. Tendo porem manifestado a perda, e pedido a indemnização em tempo poderão servir-se para provar o seu direito de quaesquer documentos legaes, ainda que posteriormente obtidos e apresentados fóra dos ditos prazos.

ART. XXXV.

Ficão somente exceptuados da disposição do art. 34 aquelles segurados, que mostrarem por provas claras, e terminantes tal impedimento, pelo qual lhes fosse absolutamente impossivel manifestar a perda e pedir a indemnização por si ou por seus representantes nos prazos prescriptos e até o tempo, em que comparecerem em juizo.

ART. XXXVI.

Tanto que os officiaes da casa forem entregues dos documentos que justifiquem as perdas, os apresentarão aos seguradores, que serão obrigados dentro do prazo de quinze dias a acabar o exame delles, e dentro d'outros quinze dias successivos a fazerem o pagamento da perda na presença dos officiaes da casa, que lançarão o termo de quitação.

ART. XXXVII.

Havendo duvida entre o segurado e o segurador de sorte que se não faça o pagamento no referido prazo nomeará cada um dos dous seu louvado, e se estes forem concordes se estará pelo que decidirem. Se não forem concordes a Real Junta do Commercio nomeará um terceiro, e se este concordar com um dos dous primeiros vencerá a pluralidade; se não concordar com algum delles, o que lhe é permittido segundo a sua consciencia, a Real Junta do Commercio nomeará quarto, o qual será o obrigado a concordar com um dos tres precedentes. Estas sentenças arbitraes ficarão registadas nos livros da casa para a todo o tempo constarem.

ART. XXXVIII.

Os louvados darão os motivos, que servirem de fundamento aos seus juízos; mas convem que o fação em termos breves, claros, e concisos, evitando dissertações pomposas, que de ordinario confundem mais do que aclarão, e fatigando a attenção dos julgadores são muito prejudiciaes á verdade.

ART. XXXIX.

Das sentenças arbitraes poderão as partes appellar para o Tribunal da Real Junta do Commercio, que julgará em ultima instancia sem demora. E o desembargador conservador dos privilegiados do Commercio será o juiz executor, que mandará proceder á execução das sentenças summarissimamente; porque toda a demora é muito prejudicial ao Commercio. Porem os seguradores não serão recebidos a appellar, sem que depositem as quantias, em que tiverem sido condemnados.

ART. XL.

Os casos omissos nesta Nova Regulação serão decididos pelos estilos do Commercio da praça de Lisboa, e subsidiariamente pelos estilos e regras mais geralmente adoptadas nas mais praças da Europa, a que os louvados se conformarão nas suas decisões.

RESOLUÇÃO.

“ Approvo o Regulamento da casa dos seguros nos quarenta artigos, que vem unidos a esta consulta. E resolvendo a respeito do Officio de Provedor hei por bem, que haja um serventuario neste officio com o ordenado de um conto e seis centos mil réis: — que o Escrivão tenha de ordenado outo centos mil réis alem dos emolumentos: — que os mais officiaes que forem precisos sejam da nomeação da Junta, que lhes arbitrará os honorarios competentes: e que o rendimento deste officio, do qual deduzirá os ordenados e despezas, fique pertencente á Real Junta do Commercio, e delle remetterá a terça parte para o Erario Regio. E sou servido nomear para servir de Provedor dos seguros a José Ramos da Fonseca.

Palacio do Rio de Janeiro 30 d'Agosto de 1820. ” — Com a rubrica d'El-Rei.



ATTESTAÇÃO DA PRAÇA DE LISBOA SOBRE A PRÁTICA NA REGULAÇÃO D'AVARIAS GROSSAS, APROVADA PELA R. JUNTA DO COMMERCIO.

Senhora. — Dizem Gildemeester e companhia como apoderados de J. B. J. Cartetin, da cidade d'Altona, que elles carecem da attestação legal dos negociantes desta praça da pratica na mesma observada a respeito da proposta junta, e como a não podem ter sem licença: P. a V. Magestade seja servida mandar se passe e torne para ser confirmada e ser valiosa. Er. m. — Gildemeester e companhia. — *Despacho* — Attestem e volte. Lisboa 29 de Janeiro de 1798. *com quatro rubricas.*

Proposta.

Pede-se aos senhores negociantes desta praça de Lisboa queirão attestar qual seja a pratica constante da mesma, observada nos casos *d'avaria grossa*:

- 1.º) Por quem a mesma é regulada:
- 2.º) Quaes são as *despezas*, que no regulamento da mesma se abonão alem do damno, que constitue a avaria grossa, e particularmente nos casos d'arribada forçada do navio durante a sua viagem.

Resposta.

Nos abaixo assignados homens de negocio desta praça de Lisboa respondendo ás duas perguntas conteudas na proposta supra, attestamos ser constante pratica da mesma, observada nos casos d'avaria grossa :

Em quanto á primeira pergunta — Que as avarias grossas são aqui reguladas por dous louvados ou peritos livremente nomeados, um por parte do capitão, e o outro pela parte dos interessados da carga do navio de commum accôrdo entre elles; a qual nomeação se faz pelo meio de uma convenção assignada por todos: e este regulamento tem toda a força e valor d'uma sentença definitiva proferida em ultima instancia.

Em quanto á segunda pergunta — Nos casos de arribadas forçadas durante a viagem dos navios destinados para este porto abonão-se na conta da avaria grossa alem do damno que constitue a mesma, proceda ella d'alijação, corte de mastro, vergas velhas, enxarcias, cabos, amarras, de força dellas, desencalhe de navio varado, ou de qualquer outro motivo, que por sua natureza assim a qualifica, pilotagem e todas as mais despesas de porto, — as despesas dos protestos, requerimentos e outras diligencias judiciaes e extrajudiciaes das vistorias e avaliações dos danos; as despesas da descarga e embarque da carga (incluidas aquellas das Alfandegas, que nes-

te caso se pagão) sendo preciso descarrega-la para se poder concertar o navio, ou ainda no caso de so beneficia-la d'algun damno recebido quando este procede da mesma avaria grossa, e neste caso toda a despeza deste beneficio, que se lhe fizer: — os alugueis d'armazens para recolher a carga, e os petrechos do navio durante o concerto delle; os concertos das taras, caixas, vasilhas, barrís, saccos, *et cætera*, da carga, que se damnificarem no descarregar e carregar: — outras despesas miudas casuaes relativas á avaria grossa, como sellos, legalizaçoens, portes de cartas, *et cætera*: — as demoras do navio constantes da soldada do capitão, e da mais equipagem segundo o rol da sua matricula, da sua comedoria, dos allugueis do quartel para a sua habitação em quanto em razão do concerto do navio estiverem obrigados a assistir em terra, das despesas extraordinarias do capitão feitas em beneficio do navio e da carga, de jornadas, alugueis d'embarcaçoens, de quartel, *et cætera*; — da despeza, e comedoria dos guardas das Alfandegas, contando-se estas demoras *desde o dia*, em que o capitão d'accordo com a sua equipagem mudou a sua derrota, e se fez no rumo do porto, para onde pretende arribar até o dia incluído, no qual depois do navio concertado, embarcada a carga, elle estiver prompto, e expedido de tudo, sahir ao mar, e continuar a via-

jem do seu destino, fazendo-se a conta da comedia, da despesa extraordinaria do capitão, e dos guardas das Alfandegas segundo o estilo do porto d'arribada, a commissão do consignatario do navio segundo o mesmo estilo do dicto porto, o *premio do cambio marítimo* do porto da arribada até este, contado sobre a importancia total da despesa da avaria grossa n'aquelle: — a despesa dos protestos, vistorias, e avaliação do navio aqui, — a despesa da avaria grossa, que de novo e na vinda para cá possa ter occorrido: as despesas miudas de portes de cartas, e outras: meio por cento sobre o capital, que contribue á avaria grossa aos louvados pelo regulamento da mesma: (a Sentença do Regulamento. . .) cinco por cento sobre o total da despesa da mesma avaria grossa ao consignatario do navio pela sua assistencia e desembolço, cobrança, e mais trabalho a este respeito. Em quanto á redução do dinheiro do porto d'arribada a nossa moeda, communmente se faz ao cambio da nossa praça para aquella ao tempo da chegada do navio aqui; se porem o caso for do navio arribar a um porto, onde o capitão não estiver conhecido, nem achar credito sobre Letra sua, ou dinheiro a cambio marítimo sobre o navio e a carga, e onde portanto obrigado por extrema necessidade não tiver outro remedio senão o de vender parte da carga para com o seu producto supprir as despesas indispensaveis, co-

mo neste caso o capitão pelo Direito-marítimo é obrigado a pagar á sua chegada esta parte vendida da carga ao seu dono pelo seu valor corrente a dinheiro de contado nesta praça, segue-se que esta redução se deverá fazer na exacta proporção, que houver entre os dous *liquidos* productos desta mesma parte da carga, aquelle da sua venda no lugar d'arribada, e aquelle do seu pagamento no lugar do seu destino. Esta é a pratica constante observada na nossa praça a respeito das duas propostas.

Lisboa aos 6 de Março de 1798.

(Assignados) Ficke J. & Illius — Girard Sant & C.^o — João Carlos Stehling & C.^o — João José Maria Monte Verde — Guilherme Chambers — H. Goodair Young & C.^o — Jacomo Albertazi — João Antonio Luizello — João G. Schultze — Abr. & J. H. Schindler & Klingelhoeffler — Houston & Lindt — P. Carcenac — Antonio José Baptista de Sales — Thomas d'Ambrozi — João Henriques Metzener — E. A. Biester — Metzener & C.^o — Manoel da Silva Franco — Jacob Henriques Burchardt — João Lourenço Pires — Francisco Rodriguez d'Oliveira — Joaquim Leocadio da Fonseca e Silva — Viuva Santos e filho — Bento Cosmelli — Guilherme de Roure e companhia — Pedro João Kempel — João Jacob Lartigue e filho — Torlades companhia — Joaquim José Vasques — Daniel Parminter — José Camelo — João

Frederico Depenau — Viuva Laborde Maison-
neuve & Derouet — Marcellino José Gonçalves —
Henrique Gallway e companhia — Juvalta & Fri-
zoni Irmãos — Kantzon e companhia — Thomas
March e companhia — Viuva Moller e filho —
Andre Diogo Morogh.

(Despacho da Junta do Commercio) *Approvo* :
Lisboa em 22 de Maio de 1798 — *com cinco ru-
bricas.*

Taboada das Materias.

N. B., C — denota Commentario; e o numero designa ARTIGO.

A

	PAG.
ABALROAÇÃO, art. 7	29
ABALROAMENTO, art. 7	29
sua antiga Legislação, c. 7	30
por que respondem os seguradores. <i>ibid</i>	30
ABANDONO, das fazendas a quem as salva destroe o petitorio de despesas do salvado, c. 9.	63
casos que dão logar a elle, c. 10.	32
não admittido entre os Inglezes como nas de- mais naçoens, <i>ibid</i>	92
ABATIMENTO, qual se faz na damnificação, c. 3. . .	21
ABORDAGEM, vide <i>Abalroamento</i> .	
Acção d'avaria, quando admissivel, art. 10, e c. .	67
d'avaria geral, seus requisitos, c. 10.	68
de contribuição n'avaria geral, donde deriva, c. 10	68

Accção d'AVARIA, é uma especie de restituição,	
ibid.	68
ou recompensa, ibid	69
Accção, as suas despesas não entram na taxa d'avaria,	
c. 10	72
Qual compete ao capitão na regulação das avarias, c. 25	116
ADVOGADO, v. Despesas judiciaes.	
AGGRAVO, para a supplicação dá o juiz d'India e Mina, e o ouvidor d'Alfandega dos julgados d'avarias, art. 27	118 e 119
AGOA aberta — que avaria são os danos por ella, c. 8.	47
AJUSTE d'avaria v. <i>Regulação</i> .	
ALIJAMENTO, art. 8 — o que seja, c. 8	37
danos por elle ás fazendas restantes c. 8.	40
quando pode fazer-se, c. 11	95
que causas o justificação, ibid	95
para ter logar deve o mestre ouvir os principaes da equipagem, art. 11	94
ordem a seguir nas fazendas a alijar 13 c	98
de dinheiro, c. 13	98
no caso delle o mestre é obrigado a fazer um protesto, e como, art. 14	99
são rarissimos os regulares, c. 15	104
das fazendas carregadas sobre o convez não da direito a entrar na contribuição, c. 19	108
não se seguindo salvamento do navio não admitte contribuição, art. 21	111
quid se salva o navio, e este depois vem a perder-se, art. 22	113
vide <i>Fazendas — Fazendas alijadas — Navio</i> .	

	PAG.
ANCORAGENS, art. 6	26
ANCORAS, sua perda, art. 2	3
ANGARIAS, o que sejam, e quaes avarias, c. 2	18
ANNIHILAÇÃO da cousa segurada, como se determi- na o seu valor em risco, c. 10	82
APOLICE de seguro, o que seja, c. 10	80
<i>aberta</i> , o que é, c. 10	80
<i>avaliada</i> o que é, c. 10	80
esta garante mais um valor do que uma <i>especie</i> , <i>ibid.</i>	79
Quando se presume feita em complexo, <i>ibid.</i>	77
APPARELHO, sentido lato da palavra, c. 2	12
danos occasionados nelle, c. 2. c. 3	12 e 21
as regras sobre o damno accontecido ao navio para facilitar o alijamento, applicação-se ao appa- relho, c. 20	111
APPRESTOS, se nelles se comprehendem botes, lan- chas e escaleres, c. 2	12
danos occasionados nelles por captores, c. 2.	12
ARBITROS, vide <i>Louvados</i> .	
ARRESTO do navio, quando causado por defeito in- trinseco da carga, c. 8	42
Despezas da equipagem durante elle, <i>ibid.</i> . .	41
ARRIBADA, quaes as suas despezas a attender em di- versos casos. c. 2	14
<i>forçada</i> é legitimada. c. 8	44
suas despezas. <i>ibid.</i>	44
a perda da carga que nella se é obrigado a ven- der, que avaria é. <i>ibid.</i>	
ASIA, vide <i>Brazil</i> .	
AVALIAÇÃO, do objecto contribuinte. c. 9	58
das fazendas de que se faz preza, e segurança de- pois, como se procede a ella. c. 10	87

qual se segue em fazendas disfarçadas no conhecimento. art. 16	117
AVANIA, o que seja. c. 3	21
em relação com o seguro. ibid	22
AVARIA. Origem da sua Legislação. Pref.	
Etymologia, ibid. e art. prel. c.	2
difficuldade que envolve a significação desta palavra, ibid.	
suas diversas accepções em geral. ibid	2
o que em geral se reputa avaria. art. prel. . .	1
o que significa, art. prel. c.	2
considerada como despesas, porque se chama <i>extraordinaria</i> . ibid.	2
necessidade d'uma nova nomenclatura geral nesta materia. c. 1. in fin.	7
suas classes. art. 1.	3
e especies. c. 1.	4
suas especies reaes. c. in fin.	7
<i>simples</i> , o que seja. c. 1. art. 2	4 e 7
e <i>particular</i> . ibid.	4
por que se usa dizer <i>simples</i> , e <i>particular</i> . ibid.	4
<i>grossa</i> e <i>commun</i> . c. 1.	4
por que se chamão assim. ibid.	5
<i>geral</i> , e <i>particular</i> , o que seja. ibid.	5
<i>commun</i> , suas diversas accepções. ibid. . . .	4
<i>proprias</i> e <i>grossas</i> , o que sejam. ibid.	5
<i>ordinarias</i> e <i>extraordinarias</i> , o que sejam. ibid.	5
<i>leves</i> , e <i>pequenas</i> ou <i>miudas</i> , o que sejam. ibid.	6
<i>fataes</i> , <i>voluntarias</i> , <i>mixtas</i> , e <i>puras</i> , o que sejam. ibid.	5
as <i>voluntarias</i> nem todas <i>licitas</i> . ibid.	6

	PAG.
AVARIA <i>costumada</i> , o que é. <i>ibid.</i>	6
quando se usa da palavra <i>Avaria</i> sem adjectivo ou qualidade, o que se entenda. <i>ibid.</i>	4
<i>particular</i> , em que casos responde o segurador. c. 2.	14
<i>simples</i> , em regra, é a cargo do dono da cousa, que sofreu o prejuizo, ou deu causa á despeza, art. 3.	19
<i>privada</i> , o que seja. c. 4.	20
não a damno dos seguradores. <i>ibid.</i>	20
<i>pequenas e miudas</i> quaes são. c. 6.	27
quem as paga. <i>ibid.</i>	28
quando os seguradores. <i>ibid.</i>	28
<i>grossa</i> , sua definição geral. art. 8.	32
é impossivel comprehender todas as suas hypo- theses n'uma lista d'hypotheses. c. 8.	53
quaes se considerão taes por excellencia. c. 8. . . .	48
exemplificação do que sejão. <i>ibid.</i>	49
<i>simples e grossas</i> , seus caracteres. <i>ibid.</i>	50
AVARIA — o que é necessario, que se verifique para se poder pedir a sua indemnisação. art. 10. . . .	67
da cousa <i>segurada</i> ; a cujo cargo fica. c. 10. . . .	71
quaes as que o segurador é obrigado a indem- nizar. <i>ibid.</i>	72
AVARIAS são a cargo do segurador tendo o contracto a clausula — <i>todo o risco</i> , <i>ibid.</i>	88
juizo proprio e competente das suas causas. art. 27.	118
sua regulação como, e aonde deva fazer-se. c. 27.	119
pratica da sua regulação em Lisboa. Attesta- ção no Appendix.	147
por quaes responde o navio, e o frete. art. 4. . .	23

AVARIAS das Indias, o que se entende por isto. c. 1	6
ordinarias, v. <i>Brazil</i> .	
v. <i>Dadores a risco, Direitos</i> .	

B

BARCAS, vid. <i>Fazendas</i> .	
BOA FE, é indispensavel no Commercio. c. 16. . .	105
BOCCA, munigoens de—art. 17.	105
BOTES, se se comprehendem no aparelho. c. 2. .	12
BRAZIL, foi abolida a differença, que havia acerca d'Avarias, nos navios d'Asia e do Brazil. art. prel. e not.	1

C

CABOS, sua perda, art. 2.	7
CAMBIOS, perdas nelles, quem as sofre, nesta materia. c. 8.	53
CANHÃO, como o tiro do canhão é limite acerca das prezas. c. 8.	37
CAPITÃO, suas promessas á equipagem. c. 2. . . .	15
sua ignorancia, engano, ou desattenção se é <i>perigo do mar</i> . c. 7.	31
como deve defender-se d'inimigo. c. 8.	35
seus deveres quando em riscos. <i>ibid.</i>	
o seu voto ao alijamento é preponderante e por- que. c. 11, art. 12, c. 12.	95
deve fazer protesto no caso d'alijamento. c. 14.	99
como, e aonde deve fazer o inventario das per- das. art. 15.	103

CAPITÃO se pode reter a fazenda até ser pago da contribuição. c. 25	116
eternização em regra em refasimentos, e concer- tos os seus navios á custa alheia. c. 14	101
CARGA, o capitão pode vender <i>parte</i> , não toda. c. 8.	50
sua venda quando legitimada. <i>ibid.</i>	49
quando a carga nada produz. c. 9	62
como se avalia para a contribuição. <i>ibid.</i>	60
e navio não são susceptíveis d'accumular-se para a determinação da taxa d'avaria. c. 10. . . .	77
os interessados nella estantes a bordo como de- vem ser ouvidos para o alijamento. art. 11. . . .	94
origem desta pratica. c. 11.	95
CARREGADOR, que acção tem contra o mestre pelas fazendas carregadas sobre a coberta. art. 19 . . .	108
CASO fortuito o que é. c. 8.	50
CAUTELLAS, com que deve estudar-se a materia d'Avarias. Prefac.	
CERTIDOENS, quem sofre as despesas dellas. c. 8. . .	53
CLAUSULA-depositaria, tem lugar nos fretes. c. 9. . .	67
<i>debaixo de coberta enxuta</i> , onde e porque foi introduzida nos conhecimentos. c. 19.	108
<i>Livre d'Avaria</i> o que importa, c. 10.	87
é insidiosa, e origem de litigios e fraudes. <i>ibid.</i> . .	88
Izenta o segurador de responder por perdas, salvo as que dão lugar ao abandono. <i>ibid.</i> . . .	87
<i>De todo o risco</i> , o que importa na apolice de seguro. c. 10.	88
a da nossa Apolice commum sobre a determi- nação do valor em Avarias é absurda, e so rea- lisavel n'uma hypothese. c. 10.	82

COBERTA , fazendas carregadas sobre ella contribuem.	
art. 19	103
v. <i>Clausula</i> .	
COMBATE , do damno soffrido nelle. c. 8.	48
COMBOI , sua Legislação, e direitos. c. 8.	51
suas despesas. <i>ibid.</i>	51
COMESTIVEIS , art. 17.	105
COMISSOENS , quem as supporta. <i>Attest. appendix.</i>	
c. 8.	53
COMMUNHÃO , d'interesses, qual ha entre navio e carga. c. 9.	57
COMPOSIÇÃO . art. 8.	32
CONCERTOS , na arribada forçada c. 8.	44
CONFISCO , como tem logar em caso d'avaria. c. 1.	6
CONHECIMENTO , qualifica as fazendas na contribui- ção. art. 9.	55
como se procede quando nelle se disfarça a qualidade das fazendas. art. 16.	104
Fazendas de que o não ha como contribuem ou são indemnizadas. art. 18.	107
v. <i>Clausula</i> .	
CONSULADO , vide <i>Protesto</i> .	
CONSULTA , da equipagem pelo capitão quando tem ou não logar no alijamento. art. 13.	97
CONSUMO ordinario , sua differença da avaria. c. 2.	12
Por elle não respondem os seguradores. <i>ibid.</i>	12
vide <i>Avaria-privada</i> .	
CONTRABANDO , quando occasiona arresto ou confisco quem o sofre. c. 8.	42
CONTRIBUIÇÃO , em geral o que seja nesta materia.	
<i>Prefac.</i>	
e Avaria quando synonymos. c. 1.	7

CONTRIBUIÇÃO quando tenha lugar. c. 2.	11
Paga-se na proporção do beneficio recebido. c. 9.	62
Quem entra nella, e em que proporção. art. 9.	62
Qual nella o valor das fazendas disfarçadas no conhecimento. art. 16	101
Cousas, que nella não entram. art. 17.	103
Não tem lugar no alijamento, que não salva o navio. art. 21	111
v. <i>Ação</i> .	

CONVENÇÃO das partes é a primeira lei na constituição das Avarias, art. prel., e fim da not. 2 da Cons. c. ibid.	1
CORDAGENS, sua perda. art. 2	8
CORREIOS, suas despesas. c. 8	53
CORSARIO, seu roubo. c. 8	34
CORTE, vid. <i>Mastro</i> .	
CULPA do Mestre. art. 4	23
CURATIVO de Marinheiros. art. 8.	41
CUSTAS judiciaes, quem responde por ellas. c. 8.	53

D

DADORES a risco — por quaes avarias respondem, c. 2.	10
DAMNO, para ser reparado pelo contracto de seguro a quanto deve chegar, c. 10	71
deliberadamente feito para salvamento commum, c. 8.	38
por esforços extraordinarios, que avaria constituem, ibid.	37 e 38
consecutivo do evento segue a sua natureza, ib. 47 e 54	
feito ao navio — vid. <i>Navio</i> .	

	PAG.
DEFEZA, qual é o capitão obrigado a fazer, c. 8 . . .	43
valorosa da equipagem, sua gratificação,	
ibid.	43
DELIBERAÇÃO, qual seja necessaria para qualificar	
a avaria grossa, c. 8.	37
DEMORA forçada n'um porto, suas despesas a cargo	
de quem, c. 8.	41
DESPACHOS, art. 6	26
DESPEZAS, d'avarias simples, art. 2	7
do navio, o que são, art. 6	26
de descarga, art. 8.	32
judiciaes, quem as supporta, c. 8.	53
como se calculão e se attendem na quantidade	
quando empregadas em facilitar e segurar a	
viagem, c. 8.	54
nunca podem exceder o benefício procurado,	
c. 9	62
v. <i>Arribada, Reclamação, Relaxamento.</i>	
DETERIORAÇÃO, por ordem superior, art. 8.	41
soldadas durante ella, c. 2	13
DETERIORAÇÃO da cousa segurada, como se deter-	
mina o seu valor, e responsabilidade do segur-	
rador, c. 10	83
DETRIMENTO, v. <i>Deterioração.</i>	
DIARIO da Navegação, como e porque deva deposi-	
tar-se em Juizo, c. 15	103
DINHEIRO, alijado, c. 13.	98
parte da carga como deve contribuir, c. 9. . .	60
DIREITOS, comprehendidos no termo Avaria: art.	
prel. c.	2
de navegação. art. 6.	26
Que se pagão pelos Navios que descarregão	
por necessidade. c. 6.	28

	PAG.
DIREITOS, das prezas. c. 8	35
DOENÇA do capitão e equipagem. c. 2	14
que avaria constitua, e se os seguradores res-	
pondem. <i>ibid.</i>	41
DONO do Navio, é obrigado á sua custa e risco a	
ter a equipagem a bordo desde a começo ao	
fim da viagem. c. 2.	13
responde pelos extravios do mestre. c. 4. . . .	25

E

EMBARGO, v. *Principe*.

EMPENHAR, se pode o capitão a carga <i>toda</i> . c. 8. .	50
ENCALHO, art. 2. o que é. c. 8.	46
damnos por elle. c. 8	46
despezas de pôr o Navio a nado. art. 8	47

ENCONTRO, *vid.* *Abalroamento*.

ENTREGA das fazendas, se o capitão pode recusa-la	
até ser pago da contribuição, c. 25	116
EQUIPAGEM, sua negligencia. art. 4	23
o que se lhe deve pela valorosa defeza do Na-	
vio c. 8	43
quando os principaes della devem ser ouvidos.	
art. 11.	94
qual o seu voto no alijamento. c. 12	96
<i>vid.</i> <i>Dono</i> .	

ESCALERES, se se comprehendem em apparelho. c. 2. 12

ESCOTILHAS, dever de fecha-las, damno consequen-

te. art. 4.	24
---------------------	----

ESCRAVOS, sua morte, e responsabilidade dos segur-

adores. c. 2	16
------------------------	----

ESGOTAR, despesas feitas no esgotar o Navio. c. 8. 46

	PAG.
ESMOLAS, promettidas, quem responde por ellas.	
c. 8	53
ESPECIAL, avaria, vide <i>Avaria</i> .	
ESTRAGO, occasional em combate. c. 8.	48
ordinario, vide <i>Avaria privada</i> .	
ESTUDO, vide <i>Cautellas</i> .	
EXAME, do damno, em que tempo deve fazer-se.	
art. 4.	23
EXECUÇOENS, de sentenças de regulação d'avarias	
proferidas no estrangeiro. c. 27	121
EXTRAORDINARIAS, Avarias, v. <i>Avarias</i> .	
despezas, v. <i>Avarias</i> .	

F

FACTURAS, qualificação e estimão as fazendas na	
contribuição. art. 9	55
FATAES, v. <i>Avarias</i> .	
FATO, do uso da Tripolação não contribue. art. 17.	105
FERIMENTOS, de marinheiros, art. 8	41
FOGO electrico, que avaria produza, c. 2	11
quem responde por elle abordo. c. 4.	25
quando não respondem os seguradores. c. 4	25
FORTUITO, caso, o que é. c. 8	50
FAZENDAS, deterioradas pelo alijamento como se	
avalião. c. 9.	58
todas as carregadas devem contribuir. <i>ibid.</i>	60
alijadas como se avalião. <i>ibid.</i>	61
em quanto carga, o que por ellas se entende.	
<i>ibid.</i>	60
avariadas tãobem entrão na contribuição, e	
como. c. 10.	70

FAZENDAS que ordem se deve seguir no alijamento.

art. 13. e c.	97
por que valor contribuem sendo a sua qualida- de disfarçada no conhecimento. art. 16	104
de que não ha conhecimento como contribuem. art. 18.	107
carregadas sobre a coberta e alijadas, que acção tem por isso o proprietario dellas. art. 19, e c.	108
salvas sobre o alijamento, não salvo o Navio, nada contribuem, art. 21, e c.	111
salvas do alijamento, perdido depois o Navio, em que valor contribuem. art. 22.	113
alijadas não contribuem para compor prejuizos posteriores ao alijamento. art. 23.	113
alijadas e recuperadas não contribuem para in- demnização d'accidente novo. c. 23.	114
não contribuem para o pagamento do Navio per- dido, ou tornado innavegavel. art. 23.	114
lançadas em barcas para aliviar o Navio, per- dendo-se, como se indemnizão. art. 24, e c.	115
se podem ser retidas até satisfazerem a contri- buição. c. 25.	116
quid nas recuperadas depois de feita a reparti- ção. art. 26.	117

FRAUDE, a nimia exactidão de formulas cumpridas

faz suspeita-la. c. 15.	104
na designação da qualidade das fazendas no co- nhecimento. art. 16.	104

FRETAMENTO, tem nelle logar a clausula deposita-

ria. c. 9.	67
entre nós, que direitos d'elle resultão. ibid.	66

FRETE, por viagem, ou por mez. art. 2.

vence-se durante a quarentena. c. 2.	13
--	----

	PAG.
FRETE , é a mãe das soldadas. <i>ibid.</i>	13 e 65
por que avarias responde. art. 4.	23.
das prezas retomadas. c. 8.	35
da carga vendida, que avaria é. <i>ibid.</i>	49
a mez. art. 8.	32
preferencia dos credores delles. c. 9.	66
como entra em contribuição, <i>ibid.</i>	
se bruto, se liquido, <i>ibid.</i>	65
como entrará em contribuição no caso de repre- za. <i>ibid.</i>	65
o que não paga frete não paga avaria, <i>ibid.</i> e c. 17 — <i>Exceçgoens</i> , c. 9.	

G

GELLO , o damno por elle. c. 8.	43
GERAL , <i>vid. Avaria.</i>	
GERMINAMENTO , o que seja. c. 8.	52
GRATIFICAÇÃO , <i>vid. Equipagem.</i>	
GUERRAS , males consecutivos della. c. 8.	41
GUIAS c. 6.	28

H

HERDEIRO , do marinheiro combatente succede na parte da gratificação devida ao fallecido. c. 8.	44
HYPOTHECA , da contribuição são os objectos sobre que ella recahe. art. 25.	116

I

IMPEDIMENTO , justo excusa. art. 4.	23
--	----

IMPOSIÇÃO, vide *Avaria*.

INDEMNIDADE, no seguro o que seja. c. 10. . . . 79 e 84
 nas avarias grossas nunca é inteira, e por que.
 c. 10. c. 9. 64
 v. *Petitorio*.

INDIAS, vide *Avarias*.

INIMIGO, escapar-lhe. art. 8. 32
 o damno por elle causado. c. 8. 44
 INVENTARIO, de perdas, como, e aonde deva fazer-se. art. 15. 103

J

JORNAL, vid. *Diario da Navegação*.

JUIZO, qual o competente das questoes d'Avarias.
 art. 27. 118
 JURISDICÇÃO, do Juiz das Avarias quando termina.
 art. 23. 122

L

LANCHAS, se se comprehendem no apparelho. c. 2. 12
 LEI, deve ser conforme em casos semelhantes. art.
 prel. not. 2 da Cons. 1
 o que é da sua natureza. c. 10. 92
 toda é mais ou menos imperfeita. *ibid.* 92
 qual a melhor. *ibid.* 92
 LETRA, de risco, differença de seu premio. c. 8. . . 53
 LÈVES, v. *Avarias*.
 LICENÇAS, c. 6. 28
 LIQUIDAÇÃO e rateio das avarias pode ser feita amigavelmente. art. 88. 122

	PAG.
LIQUORES, a que avaria estão sujeitos. c. 2.	9
LIVRE d'avaria, o que importa esta clausula. c. 10.	87
LOGAR, d'ajustar as avarias, qual o mais proprio.	
c. 9.	63
qual o da Regulação das avarias. c. 27.	119
LOUVADOS, nomeão-se para a regulação das avarias.	
art. 28.	122
E como. Attest. no Appendix.	147
Caso as partes se não concordem todas, a Junta	
do Commercio nomeia. art. 28.	122

M

MADEIRAS, seu custo a cujo cargo no concerto do	
Navio em arribada forçada. c. 8.	45
MÃO d'obra, sobre quem recae sua despesa em ar-	
ribada forçada. c. 8.	45
MARCAS. c. 6.	27
MARINHEIROS, doentes ou feridos. c. 2.	14
feitos prizioneiros. ibid.	15
suas soldadas, art. 8.	32
seu curativo e sustento, quando avarias grossas.	
c. 8.	41
MASTROS, sua perda. art. 2.	8
seu corte como pode de simples tornar-se em	
avaría grossa. c. 8.	37
MERCADORIAS, como se qualificação na contribuição.	
art. 9.	60
MESTRE, sua culpa ou negligencia. art. 4.	23
por seus extravios e contravençoens responde	
o Dono do Navio. c. 4.	52

MESTRE, quando deva ouvir o voto da equipagem.	
art. 11	94
como deve ratificar o protesto, e aonde. art. 15.	103
MIUDAS, avarias. art. 6. not. da Cons.	27
v. <i>Avarias</i> .	
MIXTAS, vid. <i>Avarias</i> .	
MONOPOLIO, as avarias, que o respirão são reprovadas.	
c. 1.	6
MORTE d'escravos. c. 2.	16
Se por ella os Seguradores respondem. <i>ibid</i> . .	16
MULCTAS, vide <i>Avarias</i> .	
MUNIÇOENS de guerra e bocca. art. 17	105

N

NADO-A, Despezas para pôr o Navio a nado. c. 8 .	46
NAUFRAGIO, art. 2	7.
NAVEGAÇÃO, direitos della. art. 6	26
NAVIO, como deve estar bem fornecido, e amarrado.	
art. 4.	23
por que avarias responde, <i>ibid</i>	23
Suas despesas o que são. art. 6	26
Por que avarias responde na Companhia das	
Indias d'Inglaterra. c. 8	39
abandonado, despesas de recobra-lo. <i>ibid</i>	46
Por que valor, e como contribue. c. 9.	63
Sofre deterioração continua. <i>ibid</i>	64
São muitas vezes perpetuados á custa dos Segu-	
radores. c. 14	102
O damno que se lhe causa para facilitar o ali-	
jamento é resarcido por contribuição. art. 20.	109

NAVIO. Quando por alijamento é salvo, e depois se perde. art. 22	113
NECESSIDADE, é superior a todas as Leis. c. 8	49
nos casos della, o que é racionavel e justo é legal. c. 9	59
NEGLIGENCIA, do Mestre ou Equipagem. art. 4	23
NEGROS, sua rebellião, vide <i>Rebellião</i> .	

O

ORDEM, qual deve seguir-se no alijamento. art. 13.	97
superior, detenção por ella. art. 3	32
ORDINÁRIA, vide <i>Avaria, Brazil</i> .	

P

PACOTE como no seguro de muitos se regula a avaria em algum para ter logar a acção contra os Seguradores. c. 10	76
PAGAMENTO, das avarias como deva fazer-se. c. 27.	120
PARTICULAR, v. <i>Avaria</i> .	
PASSAGENS, despesas por transitos de Rios. c. 8. 44 e 50	
PEQUENAS, vid. <i>Avarias</i> .	
PERDA parcial, o que seja na accepção da Jurisprudencia Inglesa, <i>Pref.</i>	
acontecida ao pé do Porto do destino. c. 9.	63
Sua determinação. c. 10.	86
O Inventario dellas como, e aonde deva fazer-se. art. 15	102
PERITOS, como arbitram o valor na contribuição. art. 9.	55

	PAG.
PERPETUIDADE dos navios o mais das vezes á custa dos seguradores. c. 14	102
PESTE, despesas por suspeitas della. c. 2	14
PETITORIO, regras, que o fundamentão na acção de avarias. c. 10.	69
para ter logar, qual deve ser a somma do prejuizo, e como determinada. ibid.	70
PILOTAGEM, art. 6	26
POTENCIA, vid, <i>Príncipe</i> .	
PORTO, da partida. c. 9.	63
em qual deva ratificar-se o Protesto, e fazer-se o inventario das perdas. art. 15	103
PRATICA, de Lisboa na Regulação das Avarias grossas. Attest. appendix.	147
PRATICOS, despesas com elles. art. 6.	26
PREÇO dos riscos, a que é relativo. c. 10.	69 e 79
do mercado, nada tem com elle o Ségurador. c. 10	84
PREFERENCIA, por fretamento. c. 9	66
tem o pagamento da contribuição. art. 25.	116
PREJUIZOS, por vicio proprio. art. 2	7
vid. <i>Valor</i> .	
PREMIO de seguros. c. 8.	53
da repreza, vide <i>Preza</i> .	
PREZA, art. 2.	7
seu processo, quem pode dellas conhecer. c. 8.	37
retomada, seus fretes. ibid.	35
quando acontecida por defeito da carga ou causa viciosa intrinseca. c. 8.	42
a que Tribunal pertencão as suas causas, ibid.	37
em que Portos se não consentem. ibid.	36
despesas para alcançar o seu relaxamento. ibid.	34
Legislação Portugueza sobre ellas. ibid.	35

PREZA, vide *Avaliação*.

PRIMAGEM, o que é. c. 1 6

PRINCIPE, facto delle, o que importa nestas materias. c. 8 42

PROCURADOR, vide *Despesas judiciais*.

PROMESSAS do Capitão. c. 2 15

PROTESTO do Capitão, com que attenção deve examinar-se. c. 15. 103

qual é obrigado a fazer o Mestre no caso d'alijamento. art. 14 99

chama-se tãobem *Consulado*. ibid. 101

deve combinar-se com o Diario ou Jornal. c. 15. 103

Como e aonde deva ratificar-se. art. 15. . . . ibid.

Juizo proprio de ordenar-se. art. 27 113

PROVA, qual na Apolice aberta, qual na avaliada.

c. 10. 80

das avarias com que circunspecção deve attender-se. c. 14 100

PROVISOENS, seu estrago e roubo por captores. c. 2. 16

PURAS, vide *Avarias*.

Q

QUARENTENA, c. 2 13

durante ella vence-se frete. ibid. 13

R

RAZÃO, aonde se dá a mesma razão deve dar-se a mesma disposição na lei, Art. prel. not. 2 da consulta. 2

REBELLIÃO, dos Negros, c. 2. com respeito ao seguro. ibid. 16

	PAG.
REBOQUES, art. 6	26
despezas feitas com elles. c. 8	46
RECLAMAÇÃO, suas despesas que avaria. c. 2	13
REGULAÇÃO, d'avarias, aonde deve fazer-se, e como.	
c. 27	119
feita no estrangeiro como exequível entre nós,	
ibid.	121
pratica de Lisboa, Attest. Appendix	147
REGULAMENTO, de seguros, Appendix, o de 1791	
revogado. art. 5	25
RELAXAMENTO, de detenção, suas despesas, que avaria. c. 2	13
de preza, suas despesas. c. 8	35
REPRESA, no caso della como entrará o frete em	
contribuição, c. 9	65
vide <i>Preza</i> .	
RESGATE, dos marinheiros a cargo de quem c. 2	15
do resgate, suas despesas, geral procedimento,	
e exceição. art. 8. e c	34
para elle contribuem as soldadas. c. 9	66
RETOMADIA, vide <i>Preza</i> .	
RIBALDERIA, vid. <i>Ribaldia</i> .	
RIBALDIA, do capitão o que é. c. 7	31
RHODES, suas leis sobre avarias, <i>Pref.</i>	
RISCO, nem todo entra na classe d'avaria geral. c. 8.	50
<i>todo orisco</i> , o que importe esta clausula, c. 10.	88
vid. <i>Prego. Dador a.</i>	
ROUBOS, por captores. c. 2	16

S

SALVADO, despesas do: art. 2.	7
---------------------------------------	---

SALVAMENTO, nem todo entra na classe d'avaria ge- ral. c. 8.	41
commum, o que para elle se emprega é avaria grossa. ibid.	49
SEGURADORES, se respondem por damnos e roubos de captores, e recaptors. c. 2.	16
não respondem pelo estrago ou consumo usual do serviço. ibid.	12
methodo de determinar esse estrago, e discrimi- na-lo da avaria simples. ibid.	
por que avarias em regra não respondem. ibid.	10
como respondem na avaria particular simples. ibid.	14
por qual valor indemnizão. c. 9.	58
qual a sua responsabilidade. c. 10.	78
por que avarias, e como respondem. ibid. . . .	78
devem fazer os pagamentos dos damnos em for- ma de contribuição e como. c. 27.	119
procedimento no concurso de muitos. ibid. . .	121
v. <i>Abulroamento</i> .	
SEGURO, averiguação juridica de qual é o fim real deste contracto. c. 10.	84
sua natureza, e fim. ibid.	
é um contracto d'indemnização e não de lucro. ibid.	80
nada tem com o preço do mercado. ibid. . . .	81
como nelle se computa a avaria. ibid.	84
que acção presta neste contracto a avaria gros- sa, por que valor, e como. ibid.	71
conjuncto, como neste se computa o damno pa- ra abrir logar á acção d'indemnização. ibid. . .	
fazendo-se muitos sobre uma mesma cousa, os	

do excesso do valor são todos como não feitos.

c. 27. 120

maritimos. Seu novo Regulamento. Appendix.

por tempo determinado, v. *Tempo. v. Clausula.*

SIMPLES, vide *Avaria*.

SINISTRO, o que seja em geral. *Pref.*

maior e menor. art. prel. c. 3

• não deve confundir-se com *avaria*, *Pref.* art.

pr. c.

o que seja. art. pr. c. e c. 10.

maior e menor, *ibid.*

• **SOLDADAS** de marinheiros. art. 2 e 3 8 e 32

durante a detenção. c. 2, 13

estratagemas de certos capitães como destruido.

c. 2. 13

por que não contribuem. c. 9, 65

salvo no caso de resgate. *ibid.* 66

SUSTENTO, de marinheiros. art. 2. 8

que *avaria* são. c. 2 13

T

TAXA, de tres por cento, a cujo beneficio é. c. 10. 71

se pode ser alterada por convenção das partes.

ibid. 72

TEMPESTADE. art. 2. 7

TEMPO, do seguro como se computa. c. 27. 120

dentro de qual deva fazer-se o exame do damno.

art. 4. 23

TONELADAS. art. 6 26

TRANSPORTES v. *Angarias*.

TRIBUTOS v. *Direitos*.

U

Uso natural, e ordinario da cousa, v. *Avaria privada*.

V

VALOR, sua differença na contribuição, e no seguro,	
c. 9.	58
qual se dá aos objectos, que contribuem, e que	
resarcem. <i>ibid.</i>	
na contribuição verifica-se pelo que lhe deter-	
minarem os Arbitros aos objectos em contribui-	
ção no logar da descarga. <i>ibid.</i>	56
e porque. <i>ibid.</i>	57
qual tem a determinar-se na contribuição. c. 10.	85
qual deve ser o do prejuizo para ter logar o peti-	
torio d'avaria. <i>ibid.</i>	73
o methodo de o determinar para a indemniza-	
ção é um so, e qual é. <i>ibid.</i>	85
a pedir: regras sobre a sua determinação. <i>ibid.</i>	82
accumulado do Navio e mercadorias o que é.	
<i>ibid.</i>	70
em risco. <i>ibid.</i>	
justo, em seguros o que é. <i>ibid.</i>	70
por qual contribuem as fazendas salvas d'alija-	
mento, perdido depois o Navio. art. 22.	113
VARAÇÃO, dâmnos por ella. c. 8.	44
o que seja, e com que effeitos. c. 8 e c. 10.	46
VELAS, sua perda. art. 2.	8
VENDA, da carga, quando legitimada. c. 8.	49

	PAG.
VIAJEM, valor das fazendas no progresso della. c. 9.	61
meia viagem, o que seja. ibid.	61
Vicio, proprio, art. 2.	7
VIZITAS, art. 6.	26
VOLUNTARIAS, vide <i>Avarias</i> .	
Voto, preponderante do capitão no alijamento, art. 11, c. 11, art. 12.	
Votos, quem os paga. c. 8.	53

FIM.



ERRATAS.

<i>Pag.</i>	<i>Lin.</i>	<i>Erros.</i>	<i>Emendas.</i>
viii	19	determinar	de determinar.
18	10	tribular	tributar
"	11	tribulação	tributação
26	1	é responsabilidade	à responsabilidade
53	16	perda	perdas
54	30	recahe	recahem
79	27	garante-se	garante-se

- 1 Código Commercial Portuguez.
 - 2 Dicionario Juridico Commercial.
 - 3 Instituições de Direito Cambial Portuguez com referencia ás Leis, Ordenanças e costumes das principaes Praças da Europa ácerca de Letras de Cambio.
 - 4 Jurisprudencia do Contracto Mercantil de Sociedade, segundo a Legislação e Arestos dos Tribunaes das Nações mais cultas da Europa.
 - 5 Synopsis Juridica do Contracto de Cambio Maritimo, vulgarmente denominado Contracto de Risco.
 - 6 Commentarios sobre a Legislação Portugueza ácerca de Avarias.
 - 7 Commentarios sobre a Legislação Portugueza ácerca de Seguros Marittimos.
 - 8 Das Fontes, Especialidade e Excellencia da Administração Commercial segundo o Código Commercial Portuguez.
-

Outras Obras do mesmo Author.

- 1 Principios de Syntelologia, comprehendendo em geral a Theoria do Tributo, e em particular observações sobre a Administração e Despezas de Portugal, em grande parte applicaveis ao Brazil.
- 2 Instituições de Economia Politica.
- 3 Instituições de Medicina Forense.
- 4 Exame Critico do valor politico das expressões. = *Soberania do Povo e soberania das Cortes* = e outro sim das Bases da organização do Poder Legislativo no Systema Representativo e da Saneção do Rei.
- 5 Dissertação Primeira ácerca do art. 126 da Carta Constitucional da Monarquia Portugueza.
- 6 Dissertação Juridica segunda ácerca do art. 145 § 17 da Carta Constitucional da Monarquia Portugueza.
- 7 Cartilha do Cidadão Constitucional; dedicada á Mocidade Portugueza.