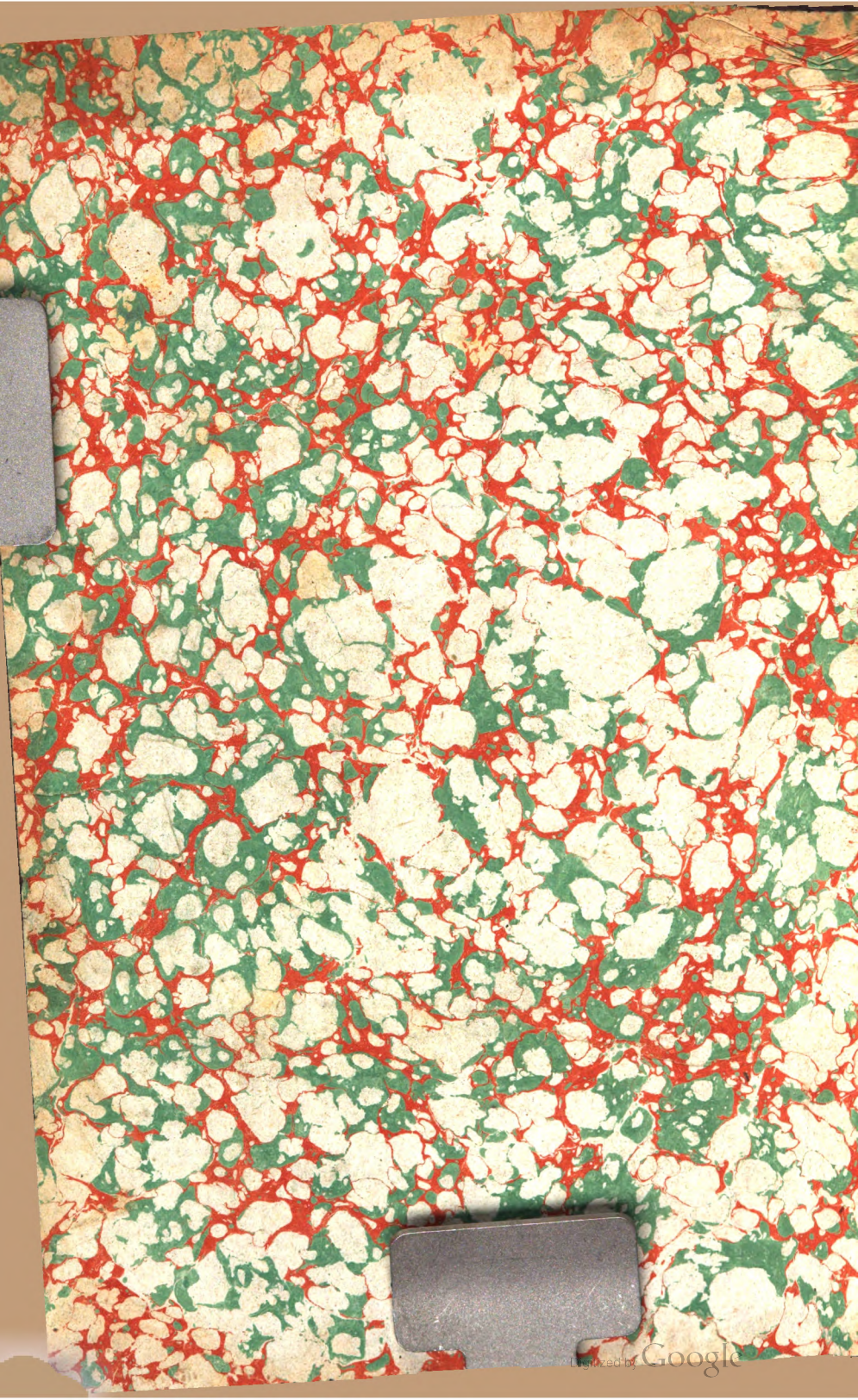
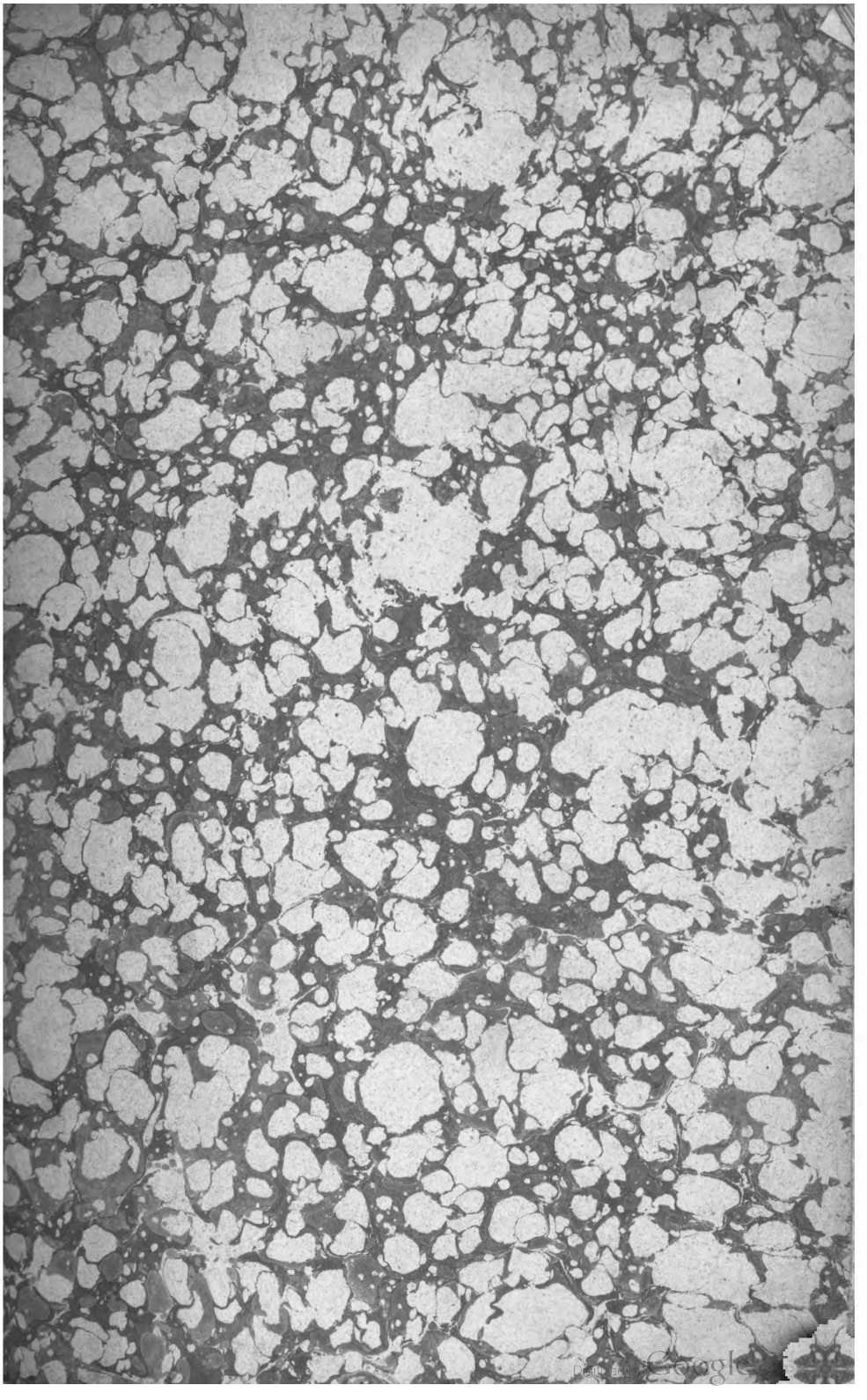

Digitized by Google


Digitized by Google

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE
5320559829

D 28245

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ANNOTAÇÕES

AO

CODIGO DE COMMERCIO PORTUGUEZ

Digitized by Google

Digitized by Google

28245

ANNOTAÇÕES

AO

CÓDIGO DE COMMERCIO

PORTUGUEZ

POR

Diogo Pereira Forjaz de Sampaio Pimentel

DO CONSELHO DE SUA MAGESTADE, FIDALGO CAVALLEIRO DA CASA REAL,
LENTE CATHEDRATICO DA UNIVERSIDADE,
SOCIO DO INSTITUTO DE COIMBRA

—

TOMO V

LIVRO UNICO DA PARTE SEGUNDA

TITULOS XIII—XVI

UNIVERSI... BIBLIOTECA ...

COIMBRA
IMPRENSA DA UNIVERSIDADE
1866

Digitized by Google

Digitized by Google

CODIGO COMMERCIAL PORTUGUEZ

SEGUNDA PARTE

LIVRO UNICO

DO COMMERCIO MARITIMO

TTITULO XIII

DOS CONTRACTOS DE RISCO

Artigo 1621.

Art. 1621. Contracto de risco, ou *cambio maritimo*, é uma convenção de emprestimo de dinheiro ou de cousa estimavel a dinheiro, na qual o emprestador, que se chama *dador a risco*, estipula do mutuatario, que se denomina *tomador*, um interesse por preço dos perigos de mar, que toma sobre si, ao qual se chama *premio* — acceita, e adquire hypotheca ou responsabilidade especial no objecto, sobre que recahe o emprestimo, — e sujeita-se a perder todo o direito á somma emprestada, perecendo o objecto hypothecado no tempo e logar, e pelos riscos convencio-

Digitized by Google

nados, reconhecendo que só terá direito á restituição do capital e cobrança do premio no caso unico do complemento feliz da especulação maritima projectada.

O contracto de risco ou de cambio maritimo é denominado no corpo de direito civil romano (Dig. liv. 22 tit. 2, e Cod. liv. 4 tit. 33) pecunia trajectitia ou nautica, ou foenus nauticum; no codigo da Italia liv. 2 tit. 11 cambio maritimo; nos da França liv. 2 tit. 9 e da Hollanda liv. 2 tit. 8 pret ou contrat à la grosse ou à la grósse aventure, ou à rétour de voyage; no da Hespanha liv. 3 tit. 3 secç. 2 contrato á la greusa, prestamo à riesgo maritimo, ou á la greusa ventura de mar, ou á riesgo de nave. Os inglezes chamam-no bottomery, e os flamengos bohomerie.

Pela sua influencia no commercio e na navegação mereceu logar especial em todos os codigos e obras de jurisconsultos commerciaes (*a*). Nesta materia deve considerar-se a fonte mais proxima do codigo portuguez a obra do seu proprio auctor, intitulada — Synopsis juridica do contracto de cambio maritimo, vulgarmente denominado contracto de risco (*b*). Esta obra refere-se á legislação anterior ao codigo.

Reduzem-se ás seguintes as caracteristicas do contracto de cambio maritimo:

1.ª emprestimo de dinheiro ou de cousas fungiveis (*c*), estimaveis a dinheiro, effeitos proprios para o serviço e consumo do navio, ou que poderem ser objecto de commercio—. Não importa para a existencia do contracto o destino, que lhes o mutuatario ou tomador do emprestimo queira dar, quer seja para aquelle serviço e consumo, ou para este gyro commercial ou qualquer outro. Nem repugna que sejam emprestadas, em vez de dinheiro, mercadorias ou effeitos para serem restituidos, não os mesmos, porque o contracto não é commodato, mas valores equivalentes ou em mercadorias e effeitos do mesmo genero ou em dinheiro. Devem comtudo estes valores estimar-se a dinheiro para ser determinado e certo o valor da obrigação contrahida pelo tomador (codigos da Hespanha art. 816 e do Brasil art. 633).

2.ª a convenção d'um premio, juro ou interesse em favor do dador pelo desembolso do capital emprestado, quer seja a dinheiro ou a generos, do mesmo modo que pode fazer-se este emprestimo de qualquer d'esses modos.

(*a*) Vej. nota ao artigo 1672 ácerca da vantagem d'este e do contracto de seguro.
(*b* Introducç. pag. LI.
(*c*) Nota pag. 26 do tomo 2.º

Digitized by Google

3.ª a hypotheca, ou mais propriamente a responsabilidade especial e onus real, a que fica affecto em favor do dador o objecto obrigado pelo tomador em segurança de sua obrigação, ou sobre o qual se fez o emprestimo —. Pelo valor d'esta garantia paga-se o dador do capital e premio com preferencia a outros credores do tomador, que não cumpriu a obrigação vencida. Hoje comtudo não tem este privilegio grande alcance, porque, não havendo obrigação de conservar em deposito o objecto hypothecado até resolução de questões de preferencia, pode o tomador, ou quem quer que o receber d'elle, subtrahil-o á acção da justiça. E não só é facil o abuso, principalmente quando o emprestimo for contrahido sobre a carga d'um navio ou parte d'ella, senão muito de receiar, quando sobre o conhecimento exarado ao portador tiver sido feita a transferencia do contracto, como permittem os artigos 473 e 1554. Antes do codigo não era tão real o perigo, porque os objectos obrigados ficavam depositados na casa da India até pagamento dos credores ou resolução de seus direitos. Contra este perigo não tem o dador meio algum de precatar-se a não ser exigindo fiança do tomador.

4.ª o dador reembolsa o capital e o premio no caso unico de chegar a porto de salvamento o objecto obrigado, porque terminára com felicidade a especulação maritima, que dera occasião ao contracto. Sujeita-se a perder um e outro, se a especulação se malograr, porque no tempo, no logar ou nas paragens, e em consequencia dos acontecimentos ou riscos de mar previstos no contracto e pelo dador tomados, aquelle objecto pereceu inteiramente. E tem só direito de receber uma parte do capital e do premio em proporção do que do mesmo objecto se salvar (artt. 1659, 1660—1662).

O artigo 1752, que legislando para o contracto de seguro contem disposição applicavel ao de risco pela analogia entre estes contractos (*a*), enumera uma parte dos riscos de mar, por exemplo o naufragio, a varação, a abalroação, a presa e pilhagem, o embargo ou arresto por ordem de potencia, o incendio, o alijamento, a barateria do capitão ou da equipagem, e deixa comprehendidos os demais, que podem acontecer, no termo geral de fortunas ou sinistros, que não podem prever-se, ou que, prevendo-se, não podem evitar-se. D'entre estes chama-se sinistro maior o que produz a perda inteira ou equivalente a ella, como a deterioração de mais de tres quartos do valor do objecto obrigado (art. 1790); menor o acontecimento, d'onde apenas resulta uma perda parcial, inferior a este valor. São differentes os effeitos d'um e do outro; a responsabilidade do dador e do segurador é maior pelo primeiro do que pelo segundo (d. art. e segg.). A presa, o naufragio, a varação e encalho com fractura,

(*a*) D. not. ao art. 1672.

Digitized by Google

o arresto, o incendio e outros semelhantes são sinistro maior; as vergas partidas, as velas laceradas, as fazendas molhadas, as amarras cortadas, as ancoras partidas e outros são sinistro menor.

A presa ou apresamento significa a captura d'um navio por inimigos ou piratas, — presa boa, quando julgada tal pelo tribunal competente. Do encalho, varação, naufragio, alijamento, abalroação e barateria vej. notas pag. 52 do tomo 1.° e 72—75, 190 e 202 do tomo 4.°

A innavigabilidade não é sinistro; pode ser effeito ou de sinistro ou de defeito proprio, ou tambem de velhice e uzo do navio (art. 1792 n. 1), porque em consequencia ou de naufragio, ou de varação, ou de tempestades, ou d'outros accidentes de mar, ou de sua defeituosa construcção, ou do serviço demasiado soffreu damnificações consideraveis e irremediaveis em todas ou em algumas de suas partes essenciaes, que o tornam incapaz de navegar, ou exigem despezas de compostura equivalentes a umà nova construcção (d. art. 1790). A innavigabilidade pois presuppõe ou incapacidade de navegar, ou necessidade de despezas de reparação equivalentes á construcção de navio novo.

O arresto ou embargo do navio por ordem de potencia, quando illimitado e sem indemnisação ou só com indemnisação de parte do valor, é uma confiscação da parte não indemnisada.

A perda e a deterioração, effeitos dos sinistros, referem-se, aquella á quantidade, esta á qualidade do objecto; perde-se numero; altera-se, estraga-se, avaria-se, deteriora-se qualidade.

Os effeitos dos sinistros de mar, quer o prejuizo seja do navio ou das fazendas carregadas, são da responsabilidade do dador nos termos do artigo 1660, assim como do segurador pelo artigo 1752. As expressões — innavigabilidade e varação, empregadas naquelle artigo, sendo impropria a primeira, como fica dicto, para designar sinistro de mar, devem considerar-se como comprehendendo todos os demais acontecimentos, pelos quaes o navio ou a carga podem soffrer prejuizo de responsabilidade do dador.

Artigos 1622, 1623 p. 1, 1625 p. 1, 1626.

Art. 1622. O contracto de risco deve ser redigido por escripto, e enunciar o capital dado de emprestimo especificamente, e a somma estipulada por premio em designação separada; os objectos, sobre que recahe o emprestimo; os nomes do navio e do capitão; os nomes do dador e do tomador; a enumeração particular e especifica de todos os riscos tomados; a expressão de se o emprestimo tem logar

Digitized by Google

por uma ou mais viagens, por que viagem, e por que tempo; a epocha do pagamento por embolso.

Art. 1623 p. 1. A escriptura ou letra de risco deve conter a data do dia e logar, em que o emprestimo se fez...

.....

Art. 1625 p. 1. O contracto de risco deve ser assignado pelo tomador ou por seu bastante procurador, seja por quem for escripto o corpo da letra.....

.....

Art. 1626. A escriptura ou letra de risco pode ser aberta ou avaliada. As regras, legisladas sobre o seguro ácerca da avaliação em um e outro caso segundo as hypotheses occorrentes, são applicaveis ao contracto de risco.

O contracto de risco deve ser feito por escripto, e o instrumento, que se chama carta ou letra de risco, contem os dizeres enunciados nos artigos 1622, 1623, 1625 e 1626.

A reducção a escripto é essencial; o artigo 1626 não considera contracto de risco o que não for feito com as condições estabelecidas nos artigos 1622 e 1623, não modificadas por outros artigos; uma d'estas condições é a reducção a escripto. O artigo 246 pois comprehende-o entre os que, precisando de formalidades especiaes, não podem fazer-se por qualquer dos modos indicados nos artigos 245 e 247. Pelos codigos da Prussia artigo 2390, da Hespanha artigo 812 fin., e do Brasil artigo 633 é inefficaz, quando contrahido de palavra; «*y no se admitirá en su razon*, diz o codigo da Hespanha, *demanda ni preuba alguna*». A reducção a escripto evita fraudes, previne litigios, e constitue uma prova certa não só entre os contrahentes, mas em concurso creditorio.

Faz-se o instrumento em fórma de letra ou, antes, de livrança (art. 424 pag. 173 do tomo 2.°), sem formulas particulares, devendo, como quaesquer outros, e quaesquer que sejam os termos e a fórma, conter com clareza a intenção dos contrahentes.

Da succinta exposição, que deixamos, do cambio maritimo (not. ant.) segue-se que a letra ou instrumento do contracto deve conter os seguintes dizeres:

1.° os nomes dos contrahentes, dador e tomador, ou de seus procuradores especialmente auctorisados para este fim, e a assignatura d'uns ou d'outros —. A simples assignatura, quem quer que escreva a letra, entra na regra geral dos escriptos commerciaes segundo o artigo 945. Com quanto a assignatura por extenso, raza e

Digitized by Google

regular, seja a que se fórma, diz Merlin, de todas as letras alphabeticas, de que se compõe o nome, e rigorosamente não possa dizer-se haver assignatura onde só ha cruz ou outro signal equivalente, deve este comtudo considerar-se com todos os effeitos de direito, quando os pactuantes não sabem escrever, porque a lei geral reconhece-o como valioso, e fora abuso e má interpretação negar direito a fazer contracto de risco a quem não soubesse escrever, concedendo-o a quem sómente soubesse escrever o seu nome. O auctor do codigo pensava d'outro modo, quando no § 21 da sua—Synopsis juridica do cambio maritimo escrevia «Não vale a assignatura de cruz ou qualquer outro signal, que não seja a firma social ou o nome e sobrenome do tomador individual».

2.° o capital emprestado a risco e o premio convindo, especificando um e outro—. Quando o contracto deixar de obrigar como cambio maritimo, subsistindo apenas como simples mutuo (assim acontece nos casos dos artigos 1624, 1628, 1632 e 1657), é mister saber-se qual foi o capital emprestado, porque tem direito o mutuante de haver interesses d'elle como juros, não como premio, os juros legaes estabelecidos pelos artigos 280 e 281 (pag. 29 do tomo 3.°), não o premio convindo.

3.° o objecto ou objectos, sobre que for feito o emprestimo—. A lei não reconhece cambio maritimo onde o emprestador não tiver em seu favor uma hypotheca, de maior ou menor garantia (not. ant.). Por isso não considera como tal, senão sómente como simples emprestimo, o contracto, cujo objecto estiver já segurado por seu inteiro valor (art. 1628). Deve pois constar do instrumento do contracto a sua hypotheca.

E não só este objecto deve ser designado; convem tambem que o seja o seu valor,—artigo 1626, porque o dador carece de conhecel-o para tornar effectiva a hypotheca. Se o não for na letra, sel-o-ha posteriormente segundo os meios para esse fim indicados nos artigos 1728—1735.

4.° os nomes do capitão e do navio, ainda que o emprestimo seja feito sobre a carga—, porque o dador teve em vista para os riscos tomados um certo navio dirigido por certo capitão.

5.° os riscos de mar, que toma sobre si, ou os que exceptuar da sua responsabilidade.

6.° a viagem ou parte de viagem, ou o tempo desde e até onde toma os riscos—. A viagem é inteira ou parcial (not. pag. 14 do tomo 4.°). O dador pode sujeitar-se aos riscos de toda ella, de ida e de volta, ou aos que succederem em uma parte sómente, na ida ou na volta. Navegando por exemplo o navio da foz do Douro para o Mediterraneo, o dador a risco pode tomar ou os riscos da ida e da volta, ou só os da ida, ou só os da volta, ou os da ida até o cabo

Digitized by Google

Mondego, e os da volta até o de S. Vicente, ou especialmente só os da ida até aquelle, ou só os da volta até este porto.

Na viagem inteira ou em cada uma d'aquellas fracções de viagem o tempo dos riscos pode ser especialmente determinado ou pelas mesmas viagens sómente,— e neste caso o tempo e a viagem confundem-se, ou em separado pelos annos, mezes, dias, horas da viagem, ou por qualquer outro meio semelhante, por 15 dias até o cabo de S. Vicente no exposto exemplo.

O effeito da declaração do dador é responder pelos riscos acontecidos na viagem ou parte de viagem, ou no tempo designado; e ficar desonerado por todos os que succederem antes ou alem d'aquelle termo. Se por isso, tomados os riscos da viagem inteira e sem limitação de tempo, o navio, tendo feito com felicidade a viagem de ida, se perder na da volta, o dador perde o direito ao capital e premio, e o tomador, devedor, fica exonerado da divida. O retorno é continuação da viagem: o bom successo na ida não consumou o contracto, que foi de viagem inteira; o sinistro da volta pode turbal-o, e seria leonino o contracto, pelo qual aproveitasse ao credor o bom successo naquella sem agraval-o com os sinistros d'esta. Mas em compensação, e pelos mesmos principios, tomada a viagem de ida sómente, ou só uma parte d'esta, ou só de certo tempo, o dador conserva o direito ao capital e premio, se feita com bom successo a viagem de ida ou a parte tomada da viagem, ou tendo passado sem accidente o tempo contractado dos riscos, o navio ou a carga se perder na viagem de volta, ou no resto da viagem, ou no tempo, de que não curou.

Se da letra não consta alguma declaração ácerca do tempo desde e até onde o dador toma os riscos, estes começam e terminam nos termos do artigo 1656.

7.° a epoca da restituição do capital e do pagamento do premio —. Se nenhuma declaração constar da letra, vencem-se estes prasos nos termos do artigo 1334.

8.° o dia e o logar da celebração do contracto —. Esta circumstancia, natural em todos os contractos, serve umas vezes para determinar o tempo, desde o qual principiam os direitos e os deveres, e o logar onde aquelles podem ser exercidos e estes cumpridos, e sempre para resolver duvidas. No contracto de risco é indispensavel não só para regular o privilegio do dador sobre o valor do objecto obrigado (artt. 211 e 214 pag. 180 e 186 do tomo 1.°), mas para o effeito do protesto, do recambio e demais direitos do portador, porque a letra de risco tem pelos artigos 1632 e 1633 a natureza de letra de cambio.

9.° o logar, em que deva fazer-se a restituição do capital e o pagamento do premio quer ao dono ou a quem o representar, ou,

Digitized by Google

não estando estes ahi presentes, por consignação em deposito—. Em falta d'esta declaração satisfaz-se a divida nos termos do artigo 1635.

10.° e quaesquer outras clausulas, que se não oppozerem á essencia do contracto e á lei (codigo do Brasil art. 635).

Artigo 1625 p 2.

Art. 1625. p. 2. . . . . .

. . . . . Ao tomador não aproveita a exceição da ignorancia da lingua, em que a letra se ache exarada, nem a exceição de não-consentimento no contracto, reconhecida a firma por elle.

Assignada a letra de risco e reconhecida a assignatura pelo proprio signatario, ou (ainda que o artigo o não diga expressamente) por tabellião nos termos da lei geral, não podem os contrahentes allegar contra a obrigação ignorancia da lingua, em que foi escripta a letra. Quem assigna sabe os termos do papel assignado, e toma a obrigação ahi imposta. Nem o contrario pode ou devêra presumir-se, porque as convenções perderiam a sua força, e os direitos a necessaria estabilidade, se ficasse á mercê de cada um desfazer o que fizera. A assignatura presuppõe conhecimento de causa, a simpleza não se casa com o interesse. Todavia apesar da generalidade do artigo 1625 não pode ser despresada sempre e inteiramente a allegação de falta de consentimento. Com quanto a assignatura presupponha tambem alem do conhecimento de causa liberdade, pode não ter esta existido; a fraude e a malicia d'uns podem ter triumphado da innocencia e boa fé d'outros dos contrahentes, e o erro e a coacção desligam da obrigação nos termos geraes de direito e nos especiaes dos artigos 1667, 1677 e 1678.

Artigo 1623 p. 2.

Art. 1623 p. 2. . . . . .

. . . . . E, tendo logar o emprestimo para esquipação do navio antes da viagem, o escripto do contracto deverá ser lançado no registro do commercio.

Como o registro tem por fim dar privilegio ao credito hypothecario em concorrencia com direitos de graduação inferior (art. 214 not. pag. 187 do tomo 1.°), o artigo 1623 p. 2, mandando registrar

Digitized by Google

o cambio maritimo, que for contrahido para esquipação do navio antes de principiada a viagem, parece dispensal-o do registro, todas as vezes que for outro o seu fim. D'aqui resulta, entendido assim este artigo, que o dador tem privilegio naquelle caso, se registrou o instrumento do contracto, e nos demais casos, ainda que o não registre.

Mas não pode ser esse o pensamento da lei. A desegualdade e a sem-razão seriam flagrantes. O artigo 214 n. 4 faz depender do registro a força do privilegio hypothecario, e não haveria razão para sujeitar a esta regra geral, sómente em uns casos, não em outros, o contracto de risco. A razão do registro é egual para todos os contractos com hypotheca. Os codigos da França artigo 312, da Hespanha artigo 813, e do Brasil artigo 633 não dão preferencia em concurso creditorio, qualquer que seja o destino do emprestimo, a nenhumas letras de risco, se não forem acompanhadas da formalidade do registro. E rigorosamente não é necessario declarar na letra *o fim do emprestimo;* ao dador não importa o emprego do valor emprestado, e nem devêra tolher-se ao tomador alterar, segundo lhe conviesse, o primitivo destino.

O codigo da Hollanda diz no referido artigo 571 p. 2... «si l'emprunt à été fait dans ce royaume sur un navire étranger, qui n'y a pas été equipé, l'inscription se fait au greffe du tribunal d'arrondissement, ou l'acte a été passé». Se foi este o pensamento do artigo 1623, a redacção não o traduziu.

Como quer que seja, deve distinguir-se para o effeito das formalidades, que em juizo dão preferencia, entre o emprestimo á risco feito em territorio portuguez ou em paiz estrangeiro. O artigo 1623 providenceia para o primeiro caso. Quaesquer que sejam os seus termos, — porque as consequencias devem sempre conter-se nas primicias, o seu pensamento não pode deixar de sujeitar ao registro, para ganhar a preferencia, o contracto de risco, seja qual for o emprego do emprestimo, ou o tempo em que este se fizer, anterior ou posterior á viagem, ou o porto nacional, aonde o navio entrar no decurso da viagem. Em qualquer parte do territorio portuguez, em que se der dinheiro a risco, o dador carece de ser muito cauteloso na observancia d'esta formalidade para ganhar o privilegio (artt. 244 e 1300). No caso de ser feito o contracto em paiz estrangeiro, a lei não pode, onde não chega a sua influencia, tornar dependente do registro direitos alguns, mas indicar apenas ao capitão os passos a seguir para garantia dos donos dos objectos, que tiver de obrigar ao contracto. Neste sentido são concebidos os artigos 1394 do codigo portuguez, 234 do da França, 644 do da Hespanha, e 633 do do Brasil.

A inscripção no registro nunca, e em nenhum contracto, pode

BIBLIOTECA

Digitized by Google

considerar-se elemento essencial. É uma garantia offerecida para crear melhor direito em juizo, não um onus. O crédor pode renunciar ao beneficio. Independentemente do privilegio, que tem a hypotheca registrada, os pactuantes têm direitos e obrigações, ou pessoaes, porque a hypotheca não foi registrada, ou reaes no caso contrario.

Artigos 1631, 1785.

Art. 1631. No contracto de risco é livre aos contrahentes o estipular o premio na quantidade e modo, que bem lhes parecer: uma vez concordado, a superveniencia de risco não dá direito á exigencia de augmento de premio, salvo se no contracto outra cousa for accordada.

Art. 1785. O augmento de premio, estipulado em tempo de paz para o caso d'uma guerra eventual ou d'outros eventos, cuja quota não for determinada pelo contracto de seguro, regula-se, tendo respeito aos riscos, ás circumstancias, e ás estipulações da apolice, a juizo de arbitros em caso de contestação.

O premio é no contracto de risco o juro ou o interesse nautico pelo desembolso do valor confiado aos riscos de mar (not. pag. 6). Á conveniencia economico-politica da liberdade na taxa do juro ordinario (nota pag. 30 do tomo 2.°), accresce, a favor d'essa liberdade illimitada no cambio maritimo, o maior perigo, a que o dador expõe a sua fortuna, confiando-a do *mal seguro elemento*. «É impossivel, dizia já o alvará de 5 de maio de 1810, revogando a legislação antiga sobre limitação do interesse nautico, estabelecer uma taxa uniforme nos riscos de mar, que são de sua natureza deseguaes, e que devem variar segundo as estações, distancias, tempo e circumstancias das viagens» (*a*).

Circumstancias podem dar-se posteriormente á celebração do contracto, que tornem mais ou menos imminente o risco, mais ou menos segura a viagem, e portanto mais ou menos de receiar a perda do objecto, sobre que foi levantado o emprestimo. A declaração de guerra, subsequente ao contracto celebrado em tempo de paz, e a noticia recebida durante a viagem de estarem infestados de piratas os mares, que o navio tem de percorrer, o restabelecimento da paz, e a limpeza dos mares, etc., — aquellas circumstancias augmentam,

(*a*) Vej. legisl. antiga na d. Synopsis do contracto de camb. marit. § 2 e notas.

Digitized by Google

estas diminuem o risco. A não haver no primitivo contracto clausula explicita a este respeito, ou a não a estabelecerem posteriormente, nem a superveniencia d'aquellas circumstancias dá direito ao dador para exigir augmento do premio convindo, nem a d'estas auctorisa o tomador para pedir que seja diminuido. Uma vez ajustado, é lei que se reciprocamente impozeram os contrahentes, e da qual só por mutuo accordo se desligam.

Todavia podem ambos prevenir-se contra a eventualidade de mudança de circumstancias,—o dador, exigindo maior premio, dadas certas circumstancias de risco maior, —o tomador, incluindo no contracto clausulas mais favoraveis para o caso de se tornar menos arriscada a viagem. Com quanto o artigo 1631 fin. pareça referir-se ao dador sómente, porque justifica o augmento do premio pela superveniencia do perigo, e não faz menção da diminuição em caso contrario, a razão é egual, para que direito egual se conceda ao tomador. Se aquelle augmento ou esta diminuição de premio não for fixada amigavelmente no contracto, ou em acto posterior, será determinado por juizo arbitral nos termos do artigo 1785, que, legislando particularmente para caso analogo no contracto de seguro, é applicavel ao cambio-maritimo e completa a providencia do artigo 1691, porque pelo artigo 1671 a legislação expressa para um d'estes contractos rege os casos omissos na legislação relativa ao outro, quando não offender a sua especial natureza.

Artigos 1630 p. 1, 1634, 1635, 1656.

Art. 1630 p. 1. Não contendo o contracto de risco convenção particular e especifica ácerca dos riscos tomados pelo dador, elle responderá por todos os riscos maritimos

. . . . . .

Art. 1634. Não estando fixada no contracto a epoca do pagamento do capital emprestado, será reputado vencido, apenas cessados os riscos, e adquirido o premio: desde o qual dia correrão para o dador os juros da lei sobre o capital e premio. A mora é comprovada pelo protesto.

Art. 1635. Se o contracto de risco não é expresso por ida sómente, ou por volta sómente, ou por uma e outra cousa, o pagamento, tractando-se de fazendas, deve effeituar-se no logar de seu destino, segundo o fretamento ou conhecimento. Recahindo sobre o navio sómente, enten-

Digitized by Google

de-se de ida e volta. Neste caso o pagamento deve fazer-se dentro em dois mezes, se o navio não aparelha de volta.

Art. 1656. Não se achando determinado no contracto o tempo dos riscos, começará a correr,— a respeito do navio, apprestos e apparelhos, armamento e victualhas, desde o momento em que se fizer á vella, e terminará no momento em que o navio ancorar, ou se amarrar no porto ou logar do destino;—a respeito das fazendas, desde o momento em que forem carregadas na praia do porto, donde se faz a expedição,—e do dia do contracto, sendo o emprestimo de fazendas feito durante a viagem.

O tempo dos riscos nos dois ultimos casos termina no momento em que as fazendas descarregam no logar do destino, ou deveriam ser descarregadas.

Segundo se disse (not. ant.), nem todos os dizeres, enunciados nestes artigos, são essenciaes. Os que o não são têm por fim ou esclarecer, em vantagem dos contrahentes, as clausulas convencionadas, ou dar ao dador garantias, a que pode renunciar.

D'este modo não podem considerar-se essenciaes os seguintes dizeres:

1.° a enumeração particular e *especifica dos riscos tomados*—, porque, se o dador nenhuns exceptuar, tem a responsabilidade de todos,—art. 1630 p. 1.

2.° a indicação do valor do objecto obrigado—, porque a letra pode ser aberta, e o valor determinar-se, quando assim for mister, — artigo 1626 (nota pag. 8).

3.° a designação da epoca do pagamento—, porque, se da letra não constar, o capital reputa-se vencido, e o premio está adquirido, apenas forem cessados os riscos tomados,—artigo 1634. O dador, protestando de não paga a letra de risco, do mesmo modo que nas letras de cambio (art. 1633 e nota pag. 129 do tomo 2.°), tem direito de accumular o capital com o premio, e demandar o tomador por estas duas verbas capitalisadas e seus juros legaes, contados desde a cessação dos riscos (art. 281 pag. 30 do 2.° tomo). Mas como a demanda só pode ser intentada depois da intimação do protesto (art. 280), esta dilacção proporciona ao tomador occasião de procurar fundos para pagamento, percebendo fretes, vendendo fazendas, ou empregando outros meios. Nunca lei alguma pode ser entendida por fórma que se opponha á ordem natural das cousas, ao que é natu-

Digitized by Google

ralmente possivel,— unica baze da legislação. Nihil peti potest, diz a l. 186 D. de reg. jur. e o § 27 da Inst. de inut. stipul., ante id tempus, quo per veram naturam persolvi potest.

4.° o logar da restituição do capital e do pagamento do premio,—artigo 1635. O alvará de 16 de janeiro de 1757 determinava que o pagamento se fizesse na mesma praça, onde o emprestimo tivesse sido celebrado. O auctor do codigo já antes d'este affirmava na sua—Synopsis do contracto de risco n. 1 ao § 24 que esta lei não estava em observancia, como restrictiva que era das convenções. Hoje em falta de declaração do logar do pagamento providenceia o artigo 1635, cujo pensamento é mandar fazel-o no logar em que terminam os riscos tomados, quer o emprestimo fosse feito sobre o navio ou sobre a carga,— principio conforme á natureza do contracto, pelo qual se paga ao dador pela responsabilidade dos riscos.

Deste principio deduzem-se, com applicação ao artigo 1635, e fosse o emprestimo sobre o navio ou sobre a carga, as seguintes consequencias. Se o dador ajustou por viagem ou por parte de viagem, faz-se o pagamento onde terminou a viagem ajustada,—em Gibraltar por exemplo, se foram tomados os riscos do Porto até alli, porque estes terminaram naquelle logar, embora continue a viagem do navio ou da carga. E se do contracto não constar declaração alguma respeito á viagem ou á parte de viagem, o pagamento faz-se no logar, a que se destinava o objecto, sobre que recahiu o emprestimo. O destino dos objectos embarcados consta dos fretamentos e conhecimentos (pag. 145 e segg. do tomo 4.°); o do navio é, em tal caso, o do porto do termo da viagem redonda, o do porto, donde primeiro levantára ferro, porque, diz o artigo, em falta de declaração de viagem a viagem do navio *entende-se de ida e de volta*, e porque pela propria natureza do cambio maritimo e por pratica ordinaria, como diz Silva Lisboa (cap. 2), este contracto se chama *de retorno de viagem*. E com razão é, em regra, exigivel ahi o pagamento, porque, terminando ahi a viagem redonda, com ella terminaram os riscos (art. 1656).

Mas como no porto, a que se dirigiu o navio em *viagem de ida*, possa demorar-se indeterminadamente, e com esta demora prejudicar o dador, que não só não reembolsa o capital nem recebe o premio, senão perde tambem os interesses d'esses fundos, que não pode pôr em gyro, o mesmo artigo na parte final, e com mais clareza o auctor do codigo na sua referida obra § 24, e posteriormente o codigo do Brasil artigo 638 julgam vencidos o capital e premio, para poder o dador exigil-os sem mais dilação no proprio porto *da ida*, se dentro de dois mezes da chegada a este porto o navio se não aprestar para voltar, ainda que não proceda a demora de facto im-

Digitized by Google

putavel ás partes. O porto da *ida* é então o *do destino*, porque o navio não voltou. Considerando assim completa a viagem apezar de estar em meio,—ganho por inteiro o premio dos riscos apezar de se não terem corrido todos elles, a lei combina os interesses d'ambos os contrahentes, dando ao dador o que lhe pertence, porque não tem culpa na demora do navio, sem desconsiderar o tomador, que tem tempo rasoavel para voltar ao porto, donde partira.

—5.° o tempo desde o qual se devam considerar começados os riscos, e quando terminados,—artigo 1656. Supprindo a falta d'aquella declaração, distingue este artigo, do mesmo modo que o artigo 1636, entre o emprestimo sobre o navio ou seus accessorios, e sobre os objectos carregados. Contrahido sobre o navio, principiam os riscos desde as primeiras manobras, que este fizer para sahir, ou, como diz o codigo do Brasil artigo 702, desde que suspender a primeira ancora, porque desde então se considera começada a viagem (nota pag. 26 do tomo 4.°), e os riscos foram tomados pela viagem, não pelo tempo que o navio estiver de quêdo: todos os que succederem, em quanto ancorado, são de conta do dono. Terminam os riscos, assim como tambem a viagem se considera finda, desde que o navio deu fundo ou foi amarrado (d. nota) (*a*). O emprestimo sobre os objectos carregados pode ter sido contrahido ou no pórto, d'onde os conduz, ou em porto intermedio, aonde entrar por escalla ordinaria ou de arribada forçada. Os riscos principiam então, como é natural, desde que se fizer o contracto, e no primeiro d'estes casos—desde que na praia ou no caes começarem a embarcar aquelles objectos em botes, lanchas ou barcos para serem conduzidos a bordo. Este é o pensamento do artigo 1656, combinado com o artigo 1739, que legisla no mesmo sentido para os riscos dos objectos segurados, —com o artigo 1671. que manda nos casos omissos applicar ao contracto de risco as disposições do de seguro, e vice-versa,—com os artigos 328 do codigo da França, 835 do da Hespanha, 585 do da Hollanda, e 705 do do Brasil. A viagem dos objectos metidos a bordo reputa-se começada desde então, como desde os primeiros passos para sahir a do navio. Terminam em ambos os casos no momento em que, diz o artigo 1656 fin., os objectos descarregam.... ou deveriam descarregar (*b*). Os codigos da França artigos 328 e 341, da Hespanha artigos 835 e 871, e do Brasil artigos 637 e 702 fixam para o contracto de risco, assim como para o de seguro, a mesma epoca de começo, duração e extinção de responsabilidade pelos riscos.

(*a*) (*b*) Vej. nos artigos 1737, 1739, 1741 e 1756 a differença do começo e termo dos riscos para o segurador apesar da analogia dos contractos de risco e de seguro.

Digitized by Google

Artigos 1637, 1639, 1643, 1654 p. 1.

Art. 1637. Os emprestimos a risco podem recahir,—sobre o corpo e quilha do navio,—sobre os apprestos e apparelhos,—sobre o armamento e victualhas,—sobre a carga,—sobre a totalidade d'estes objectos conjuncta ou separadamente, ou sobre uma parte determinada de cada um d'elles.

Art. 1643. Recahindo o emprestimo a risco sobre o corpo e quilha do navio, abrange na sua responsabilidade o frete adquirido.

Art. 1639. Todo o armador póde tomar individualmente a risco sobre o seu quinhão no navio. Os compartes d'um mesmo navio reunidos, ou o seu caixa, podem tomar a risco sobre o navio inteiro.

Art. 1654 p. 1. Quando o contracto de risco sobre fazendas contem a faculdade de *tocar e fazer escala*, não só o dinheiro carregado em especie para se empregar na viagem, e as fazendas carregadas no logar da partida são obrigadas ao contracto, mas tambem as carregadas por conta do tomador, e as que importar de retorno, sendo o contracto feito de ida e volta. O tomador tem neste caso direito de trocal-as, vendel-as, e comprar outras em todos os portos d'escalla.....

.....

Pode tomar-se a risco sobre os seguintes objectos,—sobre o navio armado, esquipado e apparelhado, ou, na linguagem maritima, corpo e quilha, navio com todos os pertences, quer navegue em lastro ou carregado, só ou em comboi ou conserva,—sobre os seus pertences em separado,—sobre o frete vencido (art. 1642 not. pag. 20),—sobre as victualhas ou provimentos alimenticios,—e sobre os effeitos carregados.

Da navegação em comboi ou conserva vej. nota pag. 220 do tomo 1.° ao artigo 1382.

No navio comprehende-se, em regra, o frete para todos os effeitos juridicos: estende-se a este pelo artigo 1643 a responsabilidade, a que for sujeito aquelle; feito o contracto sobre o corpo e quilha do navio, o dador tem direito de pagar-se do capital e premio pelo valor do navio, pelo de seus pertences, e pelo frete da respectiva

..

Digitized by Google

viagem.. Pode comtudo recahir exclusivamente sobre este o contracto de risco; rasão nenhuma o exclue. Deve porem ser já vencido; o que o não for não offerece garantias ao dador; o artigo 1642, prohibindo o cambio maritimo sobre frete a vencer, implicitamente permitte que se faça sobre o que já for vencido, e completa d'este modo o artigo 1637.

Os provimentos de bocca, chamados em termo nautico victualhas, não offerecem garantia ao dador, consomem-se, e ao cabo da viagem este não encontra onde em falta de pagamento possa exercer o privilegio. Por isso o codigo do Brasil não os enumera entre os objectos do contracto. Todavia, boa ou má garantia, o codigo portuguez não os exclue, porque o maior gráo de segurança da hypotheca é favor, a que pode renunciar o dador, e para tomar-se a risco sobre qualquer objecto basta que esteja em commercio, e seja sujeito a algum risco.

O artigo 1637 fin., fixando o modo, por que pode fazer-se o cambio maritimo sobre cada um dos referidos objectos, deve completar-se com os artigos 1701, 1702 e 1703, os quaes, legislando no mesmo sentido para o contracto de seguro, são applicaveis áquel-l'outro contracto pela regra geral do artigo 1671. Por isso, e como o ajuste é a primeira lei, que se os contrahentes imposeram, pode recahir o contracto de risco, assim como recahe o de seguro nos termos d'estes artigos, ou sobre todos aquelles objectos cummulativamente, sobre todo o navio, carga e demais objectos a bordo,—ou sobre a totalidade individual de cada um, por exemplo sobre todo o frete, ou navio ou apparelhos, ou carga, ainda que seja de qualidades differentes e esteja em fardos diversos,—ou sobre uma parte de cada um cummulativamente, por exemplo sobre a quinta parte do frete, metade do casco, a quarta parte das victualhas, a terça parte do valor dos pertences do navio, a oitava parte do de certas fazendas, a decima parte do de outras,—ou sobre parte de cada um separadamente, por exemplo sobre a decima parte do valor das fazendas contidas em certos fardos, ou a oitava parte da de outras, ou a terça parte do valor dos pertences do navio, a quarta parte do das victualhas, ou metade do casco, ou a quinta parte do frete. Pode egualmente ser feito em tempo de paz ou de guerra, antes da viagem ou durante ella, pelos riscos da viagem inteira de ida e de volta, ou só pelos da ida, ou só pelos da volta, até ou desde certas paragens ou certo tempo.

Como consequencia do que fica dicto, não só podem tomar a risco sobre todo o navio seus donos, e havendo parceria os parceiros, ou o caixa, que os representa (not. pag. 45 e 46 do tomo 4.°), tambem cada um d'elles individualmente sobre o seu quinhão. Toma a risco, assim como pode segurar, quem tem direito de contractar;

Digitized by Google

o artigo 1698, que detremina a capacidade do segurador, é applicavel ao dador pela referida regra do artigo 1671. Este direito collectivo ou individual dos parceiros conforma-se tambem com a natureza mesma da parceria, porque não é uma associação solidaria, e o navio, objecto d'ella, sendo, como fica dicto, impartivel em si, é divisivel para o effeito dos direitos a exercer sobre elle (artt. 577, 1336—1338, 1343, e nota pag. 42 do tomo 4.°).

O contracto de risco pode ser acompanhado da clausula de *tocar e fazer* escalla. Importa esta para o capitão não o direito de mudar de rota, ou demandar quaesquer portos, mas o de entrar successivamente nos portos intermedios da viagem, onde convier, estejam ou não designados. Especialmente nas chamadas viagens de caravana o capitão demanda differentes portos, em cada um dos quaes o navio descarrega e recarrega. Como o tomador a risco sobre a carga pode por essa clausula trocal-a, vendel-a, e haver outra em todos os portos da escalla, a hypotheca em favor do dador não affecta só as fazendas, que foram carregadas no logar da partida, e o dinheiro conduzido em especie para se empregar na viagem em compra de fazendas nos portos da escalla; o onus hypothecario passa para as que forem carregadas nestes portos por conta do tomador e para as que importar de retorno, quando o contracto for de ida e volta. O emprestimo, que de principio se referiu aos objectos carregados, comprehende outros, que depois os substituiram.

Artigos 1640, 1642.

Art. 1640. Não pode fazer-se emprestimo a risco aos marinheiros ou gentes da tripulação sobre suas soldadas.

Art. 1642. Prohibe-se todo o emprestimo a risco, que tiver por objecto ou só frete a vencer, ou só lucro esperado de fazendas. O dador neste e no caso do artigo XX (art. 1640) só tem direito ao embolço do capital sem juros.

Nem á tripulação é permittido tomar a risco sobre as suas soldadas, nem ao dono do navio sobre o frete que não estiver vencido, nem aos carregadores sobre o lucro esperado da negociação projectada ou do commercio das fazendas transportadas. Aquellas e estes são interesses eventuaes, e d'uma incerta realisação; e a garantia do contracto deve ser, quanto possivel, segura. Fora alem d'isso de receiar que a tripulação e o armador, d'ante mão reembolsados d'essas quantias, não empregassem na direcção e trabalhos da viagem o zelo e cuidado, que a navegação requer. Já por isso o

Digitized by Google

artigo 1487 prohibe ao capitão adiantar á tripulação além d'uma pequena quantia (not. pag. 144 do tomo 4.º). Os interesses do navio devem ligar-se para o exito da expedição com os da carga; aquelle contracto desunil-os-ia.

Mas, quando as soldadas e fretes se venceram, e o lucro já está feito, podem ser objecto do cambio maritimo, porque representam um capital realisavel, que pode com mais segurança servir de garantia ao dador, e já aquell'outro perigo não é de receiar. Sáe por exemplo um navio a barra do Tejo com direcção a um porto do Mediterraneo; a tripulação justou-se a tanto por mez ou por viagem; o navio foi fretado por certa somma; o dono dos objectos conduzidos calculou receber da venda d'estes um lucro de 40 por %, sobre o valor do embarque; ajusta porem o carregador com a tripulação e com o armador augmentar 20 por % ás soldadas e ao frete, se em vez de terminar viagem no porto do destino o navio seguir para outro determinado porto. Não podem o armador e a tripulação tomar a risco sobre as soldadas e frete até o primeiro porto do Mediterraneo, nem o carregador sobre o lucro, que espera ahi da venda dos effeitos carregados. Mas, se da venda de alguns d'estes aquelle tirou ahi lucro, e na fórma do contracto feito com o dono do navio e com a tripulação quer seguir para outro porto para commerciar com as restantes fazendas e com o lucro feito nas fazendas vendidas ou com effeitos havidos por elle, podem tomar a risco, — o carregador sobre este lucro em dinheiro ou effeitos, — o dono do navio e a tripulação sobre o frete e soldadas, que se ajustaram até alli.

Tomando-se a risco sobre as soldadas, frete a vencer e lucro esperado, o contracto não obriga pelo artigo 1640 nem como simples emprestimo; o dador só tem direito a que lhe seja restituido o capital, não ao juro ou a outro algum interesse. Os contrahentes infringiram a lei; ambos, dador e tomador, devem soffrer as consequencias da infracção, este restituindo o capital, aquelle perdendo os interesses d'elle.

Artigos 1644, 1645.

Art. 1644. Tendo o emprestimo a risco sido feito sobre um objecto particular do navio ou da carga, o privilegio do dador tem só logar sobre o objecto, e na proporção da quota obrigada ao emprestimo.

Art. 1645. Quando o tomador a risco tem interesse no navio e na carga, e o contracto é celebrado sobre o navio e carga, o privilegio do dador é solidario sobre uma e outra cousa.

Digitized by Google

Restringe-se ao objecto obrigado o privilegio do dador; e sendo obrigados differentes objectos, e todos ou alguns em parte do seu valor, o privilegio tem logar na proporção, diz o artigo 1644, da quota sujeita ao emprestimo; isto é, o dador tem só direito a pagar-se por cada um dos objectos até completar por elle o valor, pelo qual foi obrigado. Tomou-se a risco por exemplo valor de 100 sobre metade do navio, um terço dos apparelhos, uma quarta parte da carga: o dador só pode executar o tomador por um quarto d'esta, um terço d'aquelles, e metade do navio.

Sendo porem hypothecadas em todo ou em parte, commulativa e simultaneamente, a embarcação e a carga, porque o tomador tem interesse em uma e outra, o dador pode pagar-se por qualquer d'estes objectos até o valor, em que foram obrigados. Comprehende-os todos a hypotheca: da unidade do direito resulta a da obrigação e responsabilidade.

Artigos 1624, 1627, 1628, 1630 fin.

Art. 1624. Em falta de observancia da legislação dos dois precedentes artigos (artt. 1622, 1623), o contracto não será reputado emprestimo a risco; e nesse caso o tomador fica pessoalmente obrigado para com o dador ao pagamento do principal e juros legaes.

Art. 1627. O emprestimo, feito sobre um navio ou sobre uma carga, não será emprestimo a risco, nem surtirá os seus effeitos legaes, se o dador não tomar sobre si algum dos riscos de mar.

Art. 1630 fin. . . . . .

É sempre necessario que o dador corra alguns, posto que não todos os riscos de mar, pena de nullidade do contracto como cambio maritimo nos termos do artigo VII (art. 1627).

Art. 1628. É nullo o contracto de cambio maritimo celebrado sobre riscos já tomados por outrem, e sobre objectos ja segurados por seu inteiro valor. Em caso de contravenção o tomador responderá pessoalmente para com o dador pelo capital mutuado, ainda que a cousa, objecto do contracto, pereça no tempo e logar dos riscos.

Digitized by Google

Apezar do artigo 1624 considerar, na generalidade de seus termos, nullo como cambio maritimo o contracto, em que faltarem todas as indicações dos artigos 1622 e 1623 (pag. 9), não pode ser entendido neste rigor. Todo o contracto tem condições essenciaes, naturaes e accidentaes. Se a falta das primeiras altera a sua essencia, não tem o mesmo effeito as outras, e algumas são tão escusaveis, que a lei suppre a sua falta (nota pag. d. 9).

A nullidade pois sómente se dá por falta d'aquellas nos casos seguintes:

1.° quando o contracto não foi feito por escripto—. A reducção a escripto entra, como se viu, nas excepções do artigo 246 á regra dos artigos 245 e 247 (nota pag. 10).

2.° quando o dador não corre nenhum risco pelos objectos obrigados—. Assim acontece ou porque nenhuns tomou,—artigos 1627 e 1630 fin., ou porque o emprestimo recahe sobre objectos, cujos riscos já foram tomados por outrem,—artigo 1628 pr.

3.° quando falta ao dador a garantia do contracto ou porque não se declarou nos termos do artigo 1622 o seu objecto, ou porque este já está segurado por seu inteiro valor,—artigo 1628 p. 2.

Em ambos estes casos emprestar a risco, tomando riscos, já por outrem tomados, e com hypotheca sobre objectos, já a outra obrigação hypothecados equivalle, porque o effeito é o mesmo, a emprestar sem riscos e sem hypotheca.

O contracto, que por isso não pode, neste e nos seguintes casos, ser de risco, é considerado pela lei mutuo simples. Como a intenção dos pactuantes foi contrahir um emprestimo, a lei, denegando-lhe a natureza de cambio maritimo, porque não tem as suas condições particulares, considera-o naquell'outra qualidade; concede ao dador, em vez de direito real sobre o objecto do contracto, acção pessoal contra o tomador mutuatario; e impõe a este, em vez da responsabilidade real, obrigação pessoal, e juros legaes em vez de premio, porque o premio é interesse exclusivo do contracto de risco, e os juros são devidos ao credor em toda a divida liquida (art. 289 nota pag. 35 do tomo 2.°). Os direitos do dador, que se extinguiriam com o objecto obrigado, se o contracto fosse de risco, conservam-se para haver o capital e os juros, ainda que esse objecto pereça no tempo, no logar, e nos termos prevenidos.

Artigo 1638.

Art. 1638. Todo o emprestimo a risco, dado em somma excedente ao valor dos objectos, sobre que recáe, pode ser

Digitized by Google

declarado nullo a requerimento do dador, provando-se fraude da parte do tomador. Não havendo fraude, o contracto é valido até á concorrencia do valor dos objectos, sobre que recáe o emprestimo; e o excedente da somma emprestada é pago com os juros legaes.

Pode ter o dador alguma, não inteira, garantia do contracto, o que se dá, quando o valor do objecto hypothecado for inferior ao valor dado de risco.

Ou o tomador procedesse de boa ou de má fé nesta avaliação, o contracto não fica nullo ipso jure. Se procedeu com boa fé,— art. 1638 p. 2, o contracto de risco reduz-se ao valor do objecto emprestado, porque este valor está garantido. Houve um erro, que não é da natureza dos que importam nullidade. Mas, como o dador fez effectivamente, e de boa fé, um emprestimo, o tomador fica-lhe em responsabilidade pela somma emprestada, que exceder aquelle valor, e pelos seus juros. Se procedeu de má fé.—d. artigo p. 1, tem o dador a alternativa ou de requerer que se declare por sentença nullo o contracto, provando-se a má fé, ou contentar-se com elle, tal qual está, embora a garantia prestada seja inferior ao valor garantido: o direito de desfazel-o é beneficio, a que pode renunciar.

Pelo artigo 1680 tambem o contracto de seguro, em que o valor promettido exceder o do objecto segurado, só é valido até este valor; mas pelo que exceder não se dá, como no contracto de risco, o de mutuo. Vej. na nota ao mesmo artigo a razão da differença.

Artigo 1629.

Art. 1629. Quando alguns, mas não todos os riscos, ou uma parte sómente do navio ou da carga se acha segurada, pode contrahir-se emprestimo a risco pelos restantes, ou pela porção não segurada até á concorrencia de seu inteiro valor.

É bem claro que não estando tomados em contracto anterior todos os riscos, nem segurado por seu inteiro valor qualquer dos objectos, sobre que foi feito o contracto, pode fazer-se este com os riscos ainda não tomados, e pelo valor não segurado. Se pelo anterior emprestimo o dador se sujeitou ao naufragio e á abalroação, ou se estiver segurado por 60 o navio, que valia 100, pode fazer-se um segundo contracto de risco pelos restantes ou até os restantes 40 do seu va-

Digitized by Google

lor, e pelos riscos de presa, incendio, embargo ou outros dos mencionados no artigo 1752.

Artigos 1715, 1716.

Art. 1715. Se durante a viagem o capitão se achou na necessidade de tomar dinheiro a risco, o dador pode fazer segurar o montante do contracto, ainda mesmo que já houvesse um outro seguro sobre os objectos hypothecados ao contracto de risco.

Art. 1716. Quando sem necessidade, e no só interesse do tomador, um navio ou fazendas já seguradas são hypothecadas a um emprestimo a risco, o dador fica subrogado nos direitos, que o tomador teria contra o segurador na concorrencia da somma emprestada.

Em excepção do que fica dicto (not. ant.), ainda que o objecto, sobre o qual se fez o emprestimo de risco, já esteja sujeito a outras obrigações, e não podesse, em regra, vigorar, é vallido, quando urgente. Assim pelo artigo 1715 tendo sido feito no decurso da viagem por motivo urgente, por exemplo o do artigo 1394 (nota pag. 83 do tomo 4.°), é vallido, ainda que já estejam hypothecados e por tanto sujeitos a uma obrigação anterior os mesmos objectos, tambem obrigados ao dador. A urgencia reclamada pelas circumstancias justifica esta modificação em favor da navegação, com quanto o não seja em favor do dador, que deve conhecer o perigo, a que se expõe.

Esta é a verdadeira disposição do artigo 1715. Acrescenta com tudo que o dador pode fazer segurar o montante do contracto, isto é as sommas dadas a risco, apezar de haver um seguro sobre os objectos obrigados. Esta outra disposição não tem, em nosso entender, importancia alguma. Que as sommas dadas a risco podem ser seguradas é expresso nos artigos 1700 n. 6, 1713 e 1714 p. 1. Que o objecto, sobre que foram emprestadas, esteja ou não sujeito a esse tempo a um seguro anterior, em nada influe para aquelle contracto, porque o dador obriga ao seguro das sommas dadas de risco estas mesmas, que são suas, não a carga ou o navio, que o não são. Sahiu por exemplo do Tejo um navio inteiramente seguro em dez contos de reis. Tendo feito arribada forçada, não poude o capitão continuar viagem sem tomar de risco sobre elle valor de quatro contos. Aquelles contractos, primeiro de seguro e depois de cambio, são com o capitão, e alheios inteiramente ao que fizera o dador: o navio fica obrigado aos dois primeiros, que vallem como excepção

Digitized by Google

ao artigo 1628 apezar de recahirem sobre o mesmo objecto; a validade do terceiro não depende d'elles. O artigo 609 do codigo da Hollanda tem o mesmo defeito.

Mas ainda que o emprestimo fosse contrahido sem necessidade urgente do navio ou dos objectos carregados, e se resolvesse em simples mutuo nos termos referidos do artigo 1628 (not. pag. 24), nem por isso o dador tinha para sua segurança a so responsabilidade pessoal do tomador. O artigo 1716 subroga-o nos direitos, que *teria contra o segurador na concurrencia da somma emprestada.* Perdendo o direito real sobre o objecto do contracto, prefere comtudo ao tomador-segurado na acção contra o segurador a fim de pagar-se pelo seguro até o valor emprestado. O navio por exemplo sahiu seguro; o capitão levantou sobre elle dinheiro a risco para immediato proveito proprio; este contracto resolve-se em mutuo; mas, se o navio perecer, o dador paga-se pelo valor do seguro de quanto couber no valor emprestado com preferencia ao proprio segurador.

Esta preferencia compensa a defficiencia da garantia. Deve todavia o dador ter procedido de boa fé. Se o não fez, não só não gosa do privilegio, mas está sujeito ás penas do artigo 1649 (not. pag. 31).

Parece desegoal a lei, concedendo aquelle favor, quando a causa do emprestimo não era urgente, e negando-o (porque o não concede expressamente), quando foi urgente; e comtudo o contracto merece favor e consideração maior naquelle do que neste caso. Se alguma razão pode justificar esta desegoaldade, é a differente posição dos interessados; no primeiro emprestimo concorre á distribuição o dador com o segurador nos termos dos artigos 1715 e 1665, não no segundo pelo artigo 1716.

Artigo 1641.

Art. 1641. O dador a risco pode tomar a si pelo contracto o risco do contrabando a fazer em paiz estrangeiro, mas não da importação ou exportação nestes reinos e dominios de fazendas prohibidas pela lei. Neste caso o contracto é nullo e sem effeito; e os contrahentes incorrerão além d'isso nas penas criminaes, a esse respeito comminadas.

Ainda que tenha os dizeres e condições necessarias (not. pag. 22 e 23), o contracto de risco é nullo:

1.° quando o dador toma o risco do contrabando de exportação ou de importação em Portugal e seus dominios de fazendas prohibidas pela lei—.

Digitized by Google

O dador e tomador ficam tambem sujeitos ás penas criminaes.

Diz-se contrabando a circulação, importação ou exportação de effeitos prohibidos pela lei. Chama-se assim por ser *contra o bando*, pelo qual a prohibição era antigamente publicada.

Differe do descaminho de direitos, que presuppõe circulação, permittida por lei, de effeitos subtrahidos ao pagamento dos direitos fiscaes. Com quanto ambos sejam transgressão de lei, o descaminho é directamente, não o contrabando, um furto ao thesouro publico.

Dá-se o contrabando ou absoluto, se a circulação dos effeitos é prohibida absolutamente, ou relativo, se a prohibição é restricta a circumstancias de tempo, logar e modo, por exemplo rompimento de guerra, bloqueio, carestia, represalia, ou outros casos em que não é permittida a prática, aliás livre em circumstancias normaes, em certos portos ou logares.

Censurando o contrabando, como transgressão de lei, só debaixo d'este ponto de vista podemos consideral-o, segundo diz o alvará de 19 de novembro de 1757, o descredito dos homens honrados. Mas consideral-o como ruina do commercio, no dizer do mesmo alvará, porque faz, como diz o auctor do codigo no seu — Diccionario jurid. commerc. vb: contrabando, *a riqueza do contrabandista á custa do commercio*, equivale a considerar de moralidade e justiça o systema repressivo do commercio, a prohibição absoluta d'este ou os direitos fiscaes, altos e oppressivos, porque fazem a riqueza do commerciante á custa do consumidor, — do paiz, que todo é consumidor. O contrabando, já dissemos em outra parte (Introduc. pag. xxxix), é uma medida salvadora, quando as leis desconhecem ou despresam os interesses do paiz. A lei, vedando o que deve consentir, anima o individuo a consentir o que lhe é vedado: o contrabando, como crime, é o resultado d'uma legislação, commercial e financeira, viciosa.

É mister comtudo respeitar a lei, e considerar como não produzindo direitos nem obrigações, e além d'isso como sujeitos á acção criminal, os actos que forem declarados crimes. Por isso o contracto, pelo qual se tomasse a risco o commercio de fazendas prohibidas ou o descaminho aos direitos fiscaes, não pode ser tolerado (artt. 255 e 529 not. pag. 9 e 228 do tomo 2.º).

Não acontece assim com o contrabando a fazer em paiz estrangeiro, porque a lei criminal portugueza não sáe fóra dos limites do proprio paiz, e para os portuguezes portanto, que se empregarem neste trafico em paizes estrangeiros, a lei portugueza não o considera contrabando. É um risco de mar.

Vej. com relação ao contracto de seguro artigo 1705 n. 4.

Digitized by Google

Artigos 1380, 1393, 1646, 1650.

Art. 1646 ..... (*a*).

Art. 1650. Respondem pelas sommas tomadas de emprestimo a risco para concertos e victualhas do navio as partes e porções d'aquelles donos, que não contribuissem com a sua quota parte para pôr o navio em estado de navegar dentro de vinte e quatro horas da intimação feita, mesmo no caso que o emprestimo fosse contrahido no domicilio dos donos do navio.

Art. 1380..... (*b*).

Art. 1393..... (*c*).

2.° quando o contracto for celebrado pelo capitão sobre o navio no domicilio dos donos ou de seus mandatarios ou correspondentes, ou do caixa, se ha parceria maritima, sem que para isso o tenham uns ou outros auctorisado por escripto—. Estando presentes os interessados, a estes pertence providenciar; ao capitão sómente em falta d'elles (art. 1394 nota pag. 83 do tomo 4.°), excepto, se for parceiro, no quinhão, que tiver no navio ou no frete, porque pode dispor d'elle, como proprietario (art. 1639 pag. 18).

Recusando porém alguns parceiros contribuir para as despezas do navio com a quota proporcional ao seu interesse na parceria, pode o capitão, auctorisado pelo juiz nos termos dos artigos 1380 e 1650 levantar a risco sobre seus quinhões no proprio domicilio d'elles ou de seus correspondentes. Funda-se esta excepção na urgencia de meios, e na obrigação geral, imposta pelo artigo 1337 aos parceiros, de concorrer proporcionalmente para as despezas da parceria (not. pag. 42 do tomo 4.°).

Artigo 1647.

Art. 1647. Sendo o contracto de risco celebrado em algum dos portos d'estes reinos ou dominios para emprego immediato, o dador a risco é obrigado a vigiar e fiscalisar o emprego: pena de perder a hypotheca, que pela convenção devia adquirir.

(*a*) Pag. 82
(*b*) Pag. 61 } do tomo 4.°
(*c*) Pag. 81

Digitized by Google

3.° quando, sendo celebrado pelo capitão na ausencia ou em falta de providencias dos donos nos termos que lh'o permitte o referido artigo 1394 (not. ant.), não for acompanhado das solemnidades determinadas no mesmo artigo—, isto é se o capitão não houver justificado e registrado nos livros de bordo a urgencia das despezas, a falta de fundos, a ausencia dos interessados, a difficuldade de pedir instrucções, o prejuizo, que da demora resultaria, e, estando aquelles presentes, a sua negligencia em não providenciar, como lhes exigira.

Justificado o capitão do passo extraordinario, que foi obrigado a dar, subsiste o contracto, e portanto a hypotheca em favor do dador nos objectos, sobre que recahiu o emprestimo, e a responsabilidade pelos riscos em favor do tomador. Se esta justificação se não poude fazer, e apesar d'isso o capitão toma a risco sobre o navio, apprestos ou carga, o contracto é simples mutuo com responsabilidade sua pessoal para com o mutuante.

Este cremos ser o sentido do artigo 1647. Ainda que da sua letra pareça ficar dependente a legalidade do contracto da fiscalisação, por parte do dador, do emprego das sommas emprestadas, traduzimos d'aquell'outro modo o seu pensamento. Não vemos a que fim deva impor-se ao dador a obrigação de vigiar e fiscalisar este emprego. Se o tomador é o proprio dono do objecto obrigado, de seu arbitro é, e de seu interesse, a melhor applicação dos fundos havidos. Se é mandatario, o gráo de responsabilidade depende da fórma da execução do mandato. A applicação pois é do interesse exclusivo d'uns ou d'outros. Ao dador só pode importar que o tomador tenha capacidade para contractar, porque depende d'esta capacidade a garantia real do seu credito sobre os objectos obrigados. Desde que o capitão se mostrar auctorisado pela auctoridade, que vem supprir a ausencia ou negligencia dos interessados, o contracto a risco surte os seus effeitos, sem que seja mister ao dador fiscalisar o emprego dos fundos, qualquer que seja o resultado d'este emprego, quer favoravel ou desfavoravel áquelles.

Expondo assim o artigo 1647, julgamos traduzir o pensamento, que teve o auctor do codigo nas seguintes palavras da sua — Synopsis juridica do contracto de cambio maritimo § 16 ...«o dador deve vigiar sobre a observancia d'estas circumstancias, pena de perder os direitos...». As circumstancias são a auctorisação do capitão, nos termos referidos, em virtude da urgencia de meios para prompto emprego.

O codigo do Brasil artigo 656 n. 5 expressamente considera nullo o contracto, faltando aquella auctorisação.

Digitized by Google

Artigos 1648, 1649.

Art. 1648. Todo aquelle, que sabidamente empresta a risco a um capitão de navios para fins, que não em vantagem directa do navio ou carga e sua expedição, só tem recurso pessoal sem privilegio contra o tomador.

Art. 1649. O dador a risco, que, colluiado com o capitão, lesar os armadores ou carregadores, é responsavel para com elles por todas as perdas e damnos como devedor principal, sem prejuizo da acção criminal, a ter logar.

Ainda que, mostrando-se habilitado o capitão para levantar a risco, o contracto se deva, em rigor, julgar valioso, como fica dicto (not. ant.), todavia, se o dádor emprestou sabendo que os fundos seriam distrahidos do seu destino, que é o interesse immediato do navio ou da carga, em pena da má fé o contracto resolve-se, e ao dador só resta direito pessoal contra o capitão para haver o capital *sobre seu quinhão no navio*, diz o § 17 da referida synopsis, *ou em seus outros bens*, acrescenta o codigo da Prussia part. II tit. VIII secc. XIV art. 2388.

Feito o desvio de fundos, ou tomado o emprestimo em verba superior ás despezas a fazer, não só com sciencia mas com annuencia do dador e colluio com o capitão, tem o mesmo effeito o contracto; fica responsavel aquelle como principal devedor para com os lesados, armador ou carregadores, e sujeitos ambos, dador e capitão, á pena criminal, que tiver logar.

O auctor do codigo, seguindo e traduzindo litteralmente no artigo 1649 e na Synopsis do cambio maritimo o codigo civil da Prussia artigo 2389 da part. II tit. VIII secc. XIV, considera o dador como causador do damno, e por isso devedor principal, e o capitão como simples cumplice, e co-reo debendi. Pelo codigo do Brasil artigo 654 o prejuizo causado aos armadores ou carregadores *será indemnisado solidariamente pelo dador e pelo capitão, contra os quaes poderá intentar-se... acção criminal*... Egoalando pois na responsabilidade um e outro, porque a imputação não é maior no primeiro do que no segundo, este codigo procedeu, em nosso ver, mais filosoficamente.

No apuro, em que podem encontrar-se o navio e a carga nos portos intermedios, longe da vista de seus donos, as provisões dos

Digitized by Google

artigos 1647, 1648 e 1649 tendem a precatar contra fraudes, interessando os commerciantes na legalidade do procedimento dos capitães e na fiel applicação dos fundos levantados, e cohibindo com o rigor da lei civil e da lei criminal o abuso, com que naquelles portos, e principalmente nas arribadas forçadas, os capitães, mancommunando-se com os capitalistas, simulando contas e exagerando despezas, podem, com a mira de repartir os fundos pedidos, allegar necessidade de recursos.

O perigo todavia não é tão real como se afigura. A necessidade de justificar o emprestimo, a nomeação de peritos, a concessão da auctorisação depois de aprovado o orçamento e o destino, difficultam os abusos.

Só para estes casos extraordinarios legislam aquelles artigos. Os abuzos não podem dar-se nos casos ordinarios, em que o emprestimo é contrahido pelos proprios interessados ou seus mandatarios, de sua confiança e escolha. E só nesses casos extraordinarios o dador carece, para sua segurança, de fiscalisar não o emprego mas a auctorisação para elle. Nem os fundos emprestados têm de ser sempre empregados *em vantagem directa do navio ou da carga*. Se algumas vezes, muitas mesmo, a compra d'um ou da outra, ou a sua conservação, reparação ou melhoramento são o fim do contracto, não são o fim unico, a condição da sua existencia. O navio, com ou sem os apprestos, a carga inteira ou parte d'ella, — quaesquer objectos, sobre que recáe o emprestimo, são apenas hypotheca. O armador e carregador podem medeante esta garantia haver fundos para, como no caso do artigo 1654, transportal-os e mettel-os a gyro em outra parte. Frequentes são estes casos; e rarissimos os em que o dador *sabe* qual o fim do tomador tomando o emprestimo. E se fora mister sabel-o, — se o dador, porque sabe que o tomador não emprega em *vantagem directa do navio ou da carga* o dinheiro emprestado, ha de ser prejudicado em seus calculos de interesse, de maravilha se encontraria dinheiro a risco maritimo com a frequencia, que a navegação e o commercio reclamam.

Artigo 1657.

Art. 1657. Quando, feito um emprestimo a risco, se não verifica a viagem, para que fora contrahido, o dador tem direito de rehaver por privilegio o capital e juros da lei sem premio.

É nullo o contracto de risco á falta de causa, porque não ha logar de verificar-se, quando se rompe antes de começada a viagem, para a qual tiver sido celebrado.

Digitized by Google

A rescisão é consequencia do rompimento: os riscos, indispensavel condição do contracto, não se verificam.

Em compensação da hypotheca perdida a lei concede ao dador o direito de rehaver, além do capital mutuado, os juros legaes pelo tempo do desembolso com privilegio sobre os outros credores (art. 1302 pag. 34 do tomo 4.°).

O artigo 1750 legisla de modo differente para caso analogo no contracto de seguro, concedendo ao segurador pela resolução do contracto não juros do valor segurado, mas uma compensação na razão d'este valor. Ainda que o seguro e o contracto de risco tenham sensiveis pontos de separação, — e um d'estes é a entrega ao tomador, que se não faz ao segurador, do valor do contracto, não é, em nosso ver, sufficiente razão essa distincção para se arbitrarem por fórma diversa em um e outro os interesses á parte, que fica prejudicada com a resolução; e o simples pagamento de juros legaes pelo tempo, que pode ser de dias, em que o dador está desembolsado do valor emprestado, não nos parece compensação tão bastante, como a do artigo 1750 para a resolução do seguro. A applicação d'este áquelle estaria em harmonia com o pensamento dos codigos da França artigos 324 e 349 e do Brasil artigos 665 e 684, pelos quaes a compensação de tantos por cento é devida, sempre que o objecto *não tiver sido posto em risco.*

Acerca do rompimento — vej. nota pag. 116 e seguintes do tomo 4.°

Artigos 1652, 1655, 1658, 1663 med.

Art. 1658. O tomador é pessoalmente responsavel pelo principal e premio estipulado, mudando o navio de destino por facto ou consentimento seu, ou se o navio ou fazendas, sobre que o emprestimo recahiu, se deterioram, diminuem ou perecem por vicio proprio da cousa, ou por facto, fraude ou negligencia do tomador.

Art. 1652. O dador a risco sobre fazendas, carregadas em um navio designado no contracto, não responde pela perda d'essas fazendas, acontecida mesmo por fortuna de mar, tendo ellas sido recarregadas em outro navio, salvo provando-se legitimamente que a baldeação tivera logar por força maior.

Art. 1663 med. . . . . e as fazendas salvas, transportadas em outro navio, correrão a risco do dador. . . . . .

Digitized by Google

Art. 1655. Todo aquelle, que em prejuizo do dador a risco descarregar com má fé fazendas obrigadas ao emprestimo, responderá pessoalmente pelo pagamento da divida.

Depois de começada a viagem, o dador conserva direito pessoal contra o tomador pelo capital emprestado e premio convindo, sem responsabilidade pelos riscos tomados, em cada um dos seguintes casos:

1.°, —artigo 1658 p. 1, se a viagem se rompeu por facto ou consentimento do tomador, mudando de destino o navio, quer tivesse sido feito o emprestimo sobre este, ou fosse especialmente designado no contracto para se transportarem nelle os objectos obrigados.

O dador não fica nem podia ficar sujeito aos riscos de mar da nova rota seguida pelo navio, porque se não obrigou por elles. E com quanto pelo artigo 1657 (not. ant.) tenha direito ao *capital e juros*, rompendo-se a viagem antes da sahida do navio, conserva pelo artigo 1658 p. 1 direito ao *capital* e ao *premio* em vez de juros pelo rompimento posterior. Explica-se esta differença de direitos do dador aos interesses do capital pelo principio de execução, que já teve o contracto em um, não em outro caso; pelos riscos já corridos acolá, não aqui; pelo direito adquirido ao premio naquellas, não nestas circumstancias.

2.°, —d. artigo p. 2, se aquelle navio ou objectos pereceram, ou se deterioraram ou diminuiram por vicio proprio ou por facto do tomador.

Apesar da perda ou da deterioração o dador tem direito á restituição do capital e ao premio convindo, porque tomára os riscos de mar, não os que podessem nascer d'aquellas causas, por exemplo se a carga se compunha de liquidos sujeitos a deterioração; se o navio era construido de madeira impropria para resistir ao mar; se a perda ou deterioração do liquido proveio da falta de cuidado; se fazendo agua o navio não houve cuidado de estancar-lh'a, calafetando-o.

3.°, —artigo 1652 p. 1, —se os objectos, sobre que foi feito o contracto, se perderem, ainda que por fortuna de mar ou pelos riscos tomados, em navio differente do que fora indicado no contracto. Como se disse (not. pag. 11), o dador previu os perigos em certas condições, não em outras; acceitou a responsabilidade, transportados os objectos em uns, não em outros vasos.

Exceptua-se pelo mesmo artigo 1652 fin. e pelo artigo 1663 med. o caso da baldeação por effeito de força maior, por exemplo quando em occasião de naufragio uma parte da carga se desembarcou, e ou-

Digitized by Google

tra passou para outro vaso. Se este naufragou, e com elle se perderem os objectos carregados, ou se uns e outro chegam a porto de salvamento, o contracto considera-se subsistente para todos os effeitos tanto da responsabilidade do tomador pelo capital e prèmio, como da perda, por parte do dador, d'este premio e capital.

4.°,—artigo 1655, quando se descarregam objectos, obrigados ao emprestimo, com o intento de prejudicar o dador. Vem d'este desembarque prejuizo ao dador ou porque não encontra, chegando o navio a salvamento, a hypotheca ajustada, se o tomador recusa pagar-lhe, ou porque, perdendo-se o navio, não pode aprehender aquelles objectos para se indemnisar por elles como reliquias salvas (art. 1659).

Ainda que o navio pereça, a carga fraudulosamente subtrahida considera-se como salva dos riscos tomados; e como o dador não encontra a hypotheca, concede-lhe a lei, em pena da fraude commettida pelo tomador, acção pessoal para exigir o cumprimento inteiro da divida contrahida.

Desembarcados uns dos objectos, sobre que tinha sido feito o emprestimo, e continuando outros a bordo, sómente aquelles se consideram salvos para o referido effeito. O contracto fica reduzido ao valor dos que estavam a bordo na occasião do sinistro (art. 1654 fin.). D'este modo recebendo pelo valor dos objectos salvos a parte, que lhe pertencer em concurrencia de quem tambem mostrar direito a elles segundo o artigo 1665, tem pelo resto em divida aquella acção pessoal. Entendemos neste sentido o artigo. Se, desembarcada sómente uma parte da carga, ao dador competisse apenas a acção pessoal, e não o direito real a pagar-se pelos objectos embarcados, ou pela parte que se salvasse d'estes, nem sempre ficaria o dador de melhor condição, visto còmo a hypotheca sobre elles é mais solida garantia do que a acção pessoal pela divida inteira. O navio por exemplo tomou carga no valor de vinte contos, sobre que se fez emprestimo a risco por egual quantia; descarregou fraudulosamente o tomador fazendas no valor de seis contos; perdeu-se o navio, salvando-se alguns restos de fazendas. O dador reembolsa por estes valor de quatro contos, com recurso pessoal contra o tomador pelo que falta a preencher o credito.

Artigos 1632, 1633, 1636.

Art. 1632. A escriptura ou letra de risco exarada *á ordem* é negociavel por indosso nos termos e com os mesmos direitos e acções em garantia que a letra de cambio. O cessionario toma o logar do indossante tanto a respeito do premio, como das perdas: mas a garantia da solvabili-

Digitized by Google

dade do devedor é restricta ao capital sem comprehender o premio, salva convenção em contrario.

Art. 1633. Achando-se a letra de risco negociada, o portador é obrigado, na falta de pagamento no termo de seu vencimento, a tirar o protesto, e a todos os mais deveres marcados na lei ácerca dos portadores de letras de cambio em tal caso.

Art. 1636. Quando o contracto ou letra de risco não for exarada *á ordem,* só poderá transferir-se por cessão com as formalidades e consequencias civis d'este acto. A cessão portanto não terá effeito a respeito do devedor, salvo pela intimação, que se lhe fizer, ou acceitação sua; ella sómente sujeitará o cedente a garantir a existencia da divida sem o tornar garante da solvabilidade do devedor; e o cessionario ficará exposto ás compensações e demais excepções, que poderiam ser oppostas ao cedente.

Assim como as letras de cambio, as de risco têm natureza cambial, e regulam-se pelos mesmos principios, quando exaradas á ordem: o tomador é o sacado e acceitante, o dador o sacador e portador. João, dono do navio ou de certa porção da carga, tomou de Francisco sobre aquelle ou sobre esta valor d'um conto de reis com o premio de 10 por %, assignando á sua ordem uma letra de risco. Francisco pode indossal-a em Antonio, e este em outros successivamente. Uns ou outros, os dadores, carecem, para garantir seus direitos, de empregar as diligencias, que pela legislação ácerca das letras de cambio incumbem aos portadores (notas pag. 128 e seguintes do tomo 4.°).

Assim como nas letras de cambio o indossatario, nas de risco o cessionario ou o individuo, a quem foi transferida por indosso, subrogado, como é, nos direitos e deveres do indossante ou cedente tem por isso direito de haver do tomador o capital constante da letra e o premio convindo, se o objecto, sobre que foi feito o emprestimo, chegar a salvamento nos termos convencionados; e fica sujeito, no caso contrario, do mesmo modo que ficaria o indossante, a perder um e outro. Toma o logar do indossante, diz o artigo 1632, a respeito do premio e das perdas, — e do capital, accrecentamos, ainda que o não diga o artigo, porque pelo indosso da letra ou entregou ao dador o capital, ou o conserva a credito d'este, em todo o caso é proprietario da letra e do seu valor (codigo do Brasil art. 635).

Tambem, do mesmo modo que nas letras de cambio, cada uma

Digitized by Google

das firmas da de risco, — o dador e demais indossadores, se por ventura os houver, (o devedor, como diz o artigo 1632, porque se comprehendem neste termo todas as firmas), garantem ao portador d'ella o reembolço do valor e as despezas de protesto, recambio, etc., se o tomador, chegado a salvamento o objecto do contracto, não pagar, e por falta de pagamento a letra for protestada. Mas esta responsabilidade para com o portador limita-se ao pagamento do capital da letra; podem, noutros termos, aquellas firmas ser obrigadas a reembolçal-o do capital, não do premio convindo, porque o indosso nestas, assim como nas letras de cambio, não é abono ou caução de todo o credito do portador, senão sómente um titulo de trespasse, que faz o indossante, de direitos, de deveres, e de responsabilidade pelo que recebeu, trespassa por isso o direito de receber capital e premio, e o dever de se sujeitar á perda d'um e d'outro, se não chegar a salvamento o objecto do contracto, — e como só recebe ou só lhe fica em credito na mão do indossatario o capital, só por este responde. Fora exorbitante obrigal-o a entregar valores, que não recebeu, — e que verdadeiramente são um premio dos riscos, a que se expõe, um lucro tão eventual, como é eventual a sorte favoravel ou desfavoravel da especulação, que deu occasião ao emprestimo. No exposto exemplo se João não paga o capital e o premio convindo, Antonio pode exigir de Francisco a restituição do conto de réis, se lh'o havia embolçado, ou a liquidação e amortisação d'elle, se tinha ficado em sua mão em credito de Francisco; mas não os 100$000 réis de premio.

Esta a regra geral. Do arbitrio comtudo é dos interessados outra cousa estabelecer: e a obrigação, que nesse caso tem o indossante de pagar tambem o premio, pode ser ou expressa ou implicita. Dá-se esta, quando o indosso importa em seus termos uma fiança, porque o fiador commercial é solidario (nota pag. 106 do tomo 2.°), ou quando a co-obrigação solidaria do premio resalta das palavras do indosso.

Afóra estas convenções especiaes, que derogam as regras ordinarias do contracto, as firmas devem sómente, como fica dicto, o capital e despezas feitas para havel-o, e podem ser obrigadas a pagar os juros legaes do capital desde o protesto, e das despezas desde a liquidação nos mesmos termos, em que está legislado para as letras de cambio (nota pag. 167 do tomo 2.°).

As letras de risco, inindossaveis porque não têm a clausula á ordem, nem portanto caracter cambial, equiparam-se para todos os effeitos ás de cambio em circumstancias eguaes. Tudo quanto determinam com relação a estas os artigos 360, 473 e 496 é applicavel áquellas (nota pag. 84, 197 e 206 do tomo 2.°). Os artigos 360 e 1636 completam-se reciprocamente.

Digitized by Google

Artigos 1659, 1660, 1662, 1663, 1664.

Art. 1659. A quantia dada a risco não poderá ser reclamada, quando os objectos, sobre que recahiu o emprestimo, inteiramente se perderem ou forem apresados e declarados boa presa, acontecendo a perda e presa no tempo e logar e pelos riscos tomados. Salvando-se parte dos objectos, sobre que recahiu o emprestimo, o dador conservará os seus direitos sobre os effeitos salvos, e não mais.

Art. 1660. Em caso de naufragio ou d'outro sinistro maior o pagamento das sommas tomadas a risco será reduzido ao valor dos effeitos salvos, e sobre que recahiu o contracto, deduzidas as despezas de salvados. Se este valor exceder o capital emprestado, a demazia pagará o premio convindo, ou fará por conta d'elle, não chegando a sua inteira satisfação.

Art. 1662. O privilegio do dador a risco sobre o navio comprehende não só os fragmentos naufragos do casco e apparelho, mas tambem o frete das fazendas salvas, e o frete adquirido.

Art. 1663. Se ao tempo do naufragio ou d'outro sinistro maior parte dos effeitos estivessem já em terra, a perda sobrevinda por conta do dador será reduzida ao que ficasse no navio, e as fazendas salvas transportadas em outro navio correrão a risco do dador. Quando a totalidade das fazendas estivesse descarregada antes do naufragio, a somma tomada a risco e o premio serão pagos por inteiro.

Art. 1664. Se o contracto a risco comprehender navio e carga sem outra denominação particular, as fazendas conservadas são penhor do dador, ainda que o navio pereça de volta. O mesmo é, quando o navio chega a bom porto, e as fazendas perecem.

Se o objecto obrigado ao emprestimo perecer nos termos do contracto, — artigo 1659 p. 1, isto é no tempo, no logar, pelo modo e por effeito dos riscos tomados, fica extincto o direito do dador não só á quantia dada a risco, — ao capital emprestado, mas (com quanto o não diga expressamente o artigo) ao premio, como accessorio que

Digitized by Google

é do capital, e só por isso exigivel, como este, *no caso unico do complemento feliz da especulação maritima* (art. 1621 pag. 6). Repetindo por outros termos o que já se contem nas caracteristicas do cambio maritimo (d. art.), o artigo 1659 menciona especialmente o apresamento, que é um dos sinistros, fortunas de mar ou riscos maritimos segundo a enumeração, que faz d'estes o artigo 1752.

Salvando-se porem uma parte sómente dos objectos obrigados ao contracto, — artigos 1659 p. 2, 1660 e 1662, recáe o privilegio do dador sobre o valor d'estes, liquido das despezas de salvados, e, se foi obrigado ao contracto o navio sómente, sobre o frete então adquirido e o correspondente áquella parte salva da carga. D'estes recursos levanta primeiro o capital, até onde chegarem, e pelo que d'elles sobrar o premio, todo ou parte: emprestado valor de 100 com premio de 10 por %, salvou-se valor de 5, liquido, o dador perde outro tanto do premio.

Pela extincção d'uma parte da hypotheca sómente se extingue a parte correspondente dos direitos do dador, porque os objectos obrigados representam o valor emprestado, do qual são a unica segurança; reduzidos aquelles á porção, que se salvou, ao valor d'esta fica reduzido o emprestimo.

Sempre o direito do dador ao valor dos salvados é liquido das despezas feitas com o salvamento, porque estas despezas são privilegio superior nos termos do artigo 1300 (nota pag. 21 e seguintes do tomo 4.º). E tendo sido feito o emprestimo sobre o navio, paga-se o dador pelos fragmentos do casco e de seus pertences, e além d'esses pelo frete, então adquirido, e pelo correspondente aos salvados, porque pelo artigo 1613 o frete é considerado para este effeito accessorio do navio (not. pag. 19). Sahiu por exemplo o navio da foz do Douro com direcção ao Mediterraneo com escala pelo porto de Lisboa, até onde fora ajustado frete como cem, seguindo viagem, perdeu-se no cabo de S. Vicente, e salvou-se parte da carga; o dador paga-se pelos fragmentos, pelo frete de cem já vencido, e pelo que o dono das fazendas salvas houver de pagar d'estas na proporção da sua quantidade com as que se perderam. Um e outro frete ja nessa occasião está adquirido, — o primeiro, porque foi vencido anteriormente, como no exposto caso, — o segundo, porque se vence na occasião do salvamento. Não determina o codigo portuguez a maneira de fazer-se este pagamento: pelo do Brazil artigo 657 faz-se proporcionalmente; excedendo o valor salvo o capital e o premio, paga-se o dador, segundo esta legislação, pelos fragmentos e fretes em proporção d'uns com os outros, não indistincta ou arbitrariamente.

Podem achar-se em terra na occasião do sinistro todos ou parte dos objectos obrigados ao contracto, — artigo 1663. Como o dador

Digitized by Google

se sujeitou a perder do capital e premio o valor sómente dos effeitos perdidos no sinistro, cujos riscos tomou, não só os objectos salvos, mas os que, todos ou parte, estiverem a esse tempo em terra, ou forem reembarcados em outro vaso, continuam a garantir o direito do dador, porque o seu risco cessou com o desembarque e recarregamento (art. 1656 pag. 16).

E tendo sido feito o emprestimo cumulativamente sobre embarcação e carga nos termos do artigo 1645 (not. pag. 23),— artigo 1664, o direito do dador não só recahe indistinctamente sobre uma ou outra, que se salvar; mas, tendo-se desembarcado a carga, esta considera-se obrigada ao contracto, ainda quando o navio só na volta se perder. A hypotheca foi solidaria. Fretado o navio por exemplo para viagem inteira, desembarcou fazendas no porto a que se destinava ou nos portos intermedios, e na volta perdeu-se: o dador conserva direito a pagar-se por aquellas fazendas todas.

Artigo 1661.

Art. 1661. Se no caso do artigo precedente o tomador houver sómente contrahido o emprestimo sobre uma parte designada da totalidade do objecto, que constitue o seu interesse na expedição, o dador e tomador concorrerão sobre o valor dos objectos salvos na respectiva proporção da parte obrigada e da parte livre do emprestimo a risco.

Feito o emprestimo sobre uma parte sómente do interesse, que o tomador tem na expedição, por exemplo sobre metade da carga ou do navio, ou sobre os pertences d'este, ou sobre certos fardos, ou especie determinada d'entre as diversas fazendas carregadas, salvando-se nos termos do artigo 1660 com uma parte dos effeitos obrigados outra dos da mesma natureza não obrigados, o dador e o tomador concorrem sobre o valor d'uns e d'outros na proporção, em que estiverem com o valor a partir a parte obrigada e a que o não for; aquelle recebe na proporção do seu credito, que representa a parte hypothecada, este na do valor desonerado. Foram emprestados por exemplo 6:000$000 réis sobre metade da carga, avaliada toda esta em 12:000$000, salvou-se valor de 4:000$000, os quaes dividem-se com egualdade entre ambos, dador e tomador (*a*). Se o

(*a*) (Valor total) (emprestimo e parte desonerada) (salvo)

12 : 6 :: 4 : x

$$x = 4 \times 6 = \frac{24}{12} = 2.$$

Digitized by Google

emprestimo for de 3:000$000, como a parte desonerada representa então 9:000$000, cabem a este 3:000$000, áquelle 1:000$000 réis (*a*).

Artigo 1654 fin.

Art. 1654 fin. . . . . .

Para o contracto surtir o seu effeito legitimo basta que exista sempre no navio, e principalmente no momento do sinistro, quantidade de fazendas equivalente á somma dada de emprestimo a risco.

Para se darem os effeitos expostos (notas anteriores) é necessario, diz o artigo 1654 fin., e mais claramente o artigo 641 do codigo do Brasil, que dentro do navio exista na occasião do sinistro em quantidade de objectos obrigados ou seu equivalente a importancia da somma dada de emprestimo. Se esta não estiver, o dador não pode ser obrigado a compartilhar a perda, e tem direito a exigir o valor emprestado e o premio, como se os objectos hypothecados houvessem chegado a salvamento: o seu credito deve estar garantido. Se, tendo por exemplo emprestado valor de cem sobre os aprestos do navio ou sobre certas fazendas, nem estas nem aquelles se encontrarem ahi naquelle valor, a garantia fora illusoria.

Artigos 1651, 1653, 1660, 1665.

Art. 1651. As sommas tomadas a risco para as necessidades da ultima viagem têm preferencia no pagamento ás dividas contrahidas para a construcção do navio, e ao dinheiro dado de emprestimo a risco para uma viagem anterior. As sommas tomadas a risco durante a viagem preferem ás quantias tomadas antes da partida do navio.

(*a*) (Valor total) (emprestimo e parte desonerada) (salvo)

$$12 : 3 :: 4 : x$$

$$x = 4 \times 3 = \frac{12}{12} = 1.$$

$$12 : 9 :: 4 : x$$

$$x = 4 \times 9 = \frac{36}{12} = 3.$$

Digitized by Google

Havendo muitos emprestimos contrahidos no curso da mesma viagem, o ultimo prefere sempre ao precedente. Os emprestimos a risco, contrahidos na mesma viagem e no mesmo porto de arribada forçada, durante a mesma estada, entrarão em concurso.

Art. 1653. O emprestimo a risco sobre fazendas, contrahido antes da viagem começada, deve ser mencionado nos conhecimentos e no manifesto da carga com designação da pessoa, a quem o capitão deve participar a chegada feliz no logar da descarga. Omittida esta circumstancia, o consignatario, tendo acceitado letras de cambio, ou feito adiantamentos na fé do conhecimento, é preferido ao portador. Não sabendo o capitão a quem deva participar a chegada, pode, não havendo a sobredicta declaração, fazer descarregar as fazendas, sem se tornar neste caso de fórma alguma responsavel para com o portador da escriptura ou letra de risco.

Art. 1665. Havendo sobre o mesmo navio ou sobre a mesma carga um contracto de seguro e um contracto de risco, o producto dos effeitos, salvos de naufragio ou d'outro sinistro maior, será dividido entre o segurador e o dador a risco pelo seu capital sómente na proporção de seus respectivos interesses.

Art. 1660..... (a).

Podem concorrer á distribuição do valor dos objectos obrigados ao contracto de risco ou outros dadores, que tiverem feito eguaes contractos sobre o mesmo objecto,—artigo 1651; ou os consignatarios dos mesmos objectos pelos adiantamentos, que fizeram ao consignante á conta do valor d'elles,—artigo 1653; ou os seguradores, que os seguraram,—artigo 1665.

O artigo 1651, marcando para o primeiro d'estes casos a ordem de preferencia pelo principio da posterioridade, geralmente adoptado nos privilegios mercantis (not. pag. 21 do tomo 1.º), parece á primeira observação não abranger os emprestimos, que, recahindo sobre o mesmo objecto, não ultrapassarem o seu total valor. O navio

(a) Pag. 38.

Digitized by Google

por exemplo vale como cem, e ha sobre elle dois contractos de risco, um por setenta, outro por trinta. Estes dois parece não deverem concorrer, qualquer que seja o tempo em que, e a razão por que, fossem contrahidos. Cada um tem a sua especial garantia na parte do valor, que lhe foi obrigado. Ne um, porque por ventura tenha pela causa, que o originou, maior consideração da lei, deveria, não chegando para inteira satisfação o objecto obrigado, affrontar o outro: a cada um sua garantia, porque não ha contracto de risco além do valor sufficiente para garantil-o.

Se esta é a theoria, nem sempre a prática será conforme com ella. Feito o contracto sobre o mesmo objecto, o valor arbitrado, e sobre o qual se baseou, pode variar. O navio, que valia cem, e sobre o qual por isso se fizeram os emprestimos de setenta e de trinta, que abrangiam esse valor, pode na occasião em que se pede a execução do contracto valer cento e vinte ou oitenta. E em qualquer dos casos os contractos hão de subsistir, embora por effeito da alteração do valor alguns possam ser de valor superior ao actual da hypotheca, porque deve regular o do tempo do contracto, não o da execução. Nestas circumstancias era mister determinar o modo, por que devam ser considerados reciprocamente os credores ao mesmo penhor.

O artigo 1651 chama a concurso creditorio uns e outros dadores, do mesmo modo que nos seguros o artigo 1772 os seguradores; é por tanto um desinvolvimento das regras geraes dos artigos 1300 —1304 na parte, em que se refere ao privilegio em concurrencia d'uns com outros contractos de risco.

Assim como outros quaesquer creditos mercantis (not. d. 21 do tomo 4.°), o cambio maritimo posterior prefere aos anteriores, porque, supprindo as necessidades da viagem e da navegação, salvou a commum hypotheca. O exito feliz da expedição maritima, devido a elle, salvando a embarcação ou a carga, ou uma e outra, habilita o commum devedor a satisfazer tanto a mesma divida posterior como as anteriores, e pode habilital-o a cumprir obrigações, que se não refiram ao navio. Deste modo, celebrados sobre os mesmos objectos em differentes viagens com egual destino diversos contractos de risco, o ultimo absorve o valor da hypotheca, se a mais não chegar esta; e, se chega, reembolça o dador o seu credito com preferencia aos anteriores dadores, os quaes receberão depois d'elle segundo as forças da hypotheca na razão inversa da data dos contractos. Um navio por exemplo fizera diversas viagens, em cada uma das quaes o capitão pedira a risco para o mesmo fim e sobre o mesmo valor. Só o ultimo dador fora diligente em exigir do tomador o capital e premio convindo; os anteriores haviam descurado de seus interesses; aquelle, e estes depois d'elle na razão inversa

Digitized by Google

dos contractos, podem exercer seus direitos sobre a commum hypotheca. Pela mesma razão, em egualdade de circumstancias e na mesma fórma de pagamento, são attendidos, com preferencia aos contractos anteriores á sahida do navio, os posteriores a esta. Se o capitão tomou a risco antes de fazer-se de vela para supprir necessidades da viagem, e necessidades eguaes o obrigaram durante ella a novos contractos de egual natureza e com a mesma garantia, primeiro é comtemplado aquelle do que estes. Egual principio e razão de decidir se applica aos contractos feitos durante a viagem. O navio fez escala ou arribada nos portos de Vianna, Porto e Lisboa, seguindo do norte com destino ao Mediterraneo; em todos elles tomou a risco: o emprestimo contrahido em Lisboa prefere ao do Porto, e este ao de Vianna.

Porque a razão é differente, não têm preferencia e entram em concurso para serem contemplados na proporção dos seus creditos com as forças da commum hypotheca os emprestimos contrahidos na mesma viagem, no mesmo porto, e durante a mesma estada. Nenhum é ahi primeiro, nenhum anterior ou posterior. A egualdade do tempo produz egualdade de direitos. Foi mister por exemplo no porto de Vianna levantar a risco para reparar as avarias: todos os dadores entram em rateio.

E em todos os referidos casos, em que o contracto posterior prefere ao anterior, não obsta á preferencia que o valor d'este, não cobrado em tempo, tenha sido deixado na mão do tomador para continuação ou renovação do contracto,— *aun cuando estos se hubiesen prorogado por pacto espressado*, diz o artigo 829 do codigo da Hespanha. O credito, que por este modo faz o dador ao tomador, não pode prejudicar a hypotheca especial do novo credor, que deu o dinheiro a risco para a ultima viagem. O valor do anterior contracto, que não foi cobrado, apenas vencido, constitue pela continuação em poder do tomador um novo contracto, que não prejudica outro mais moderno.

No segundo dos referidos casos,— artigo 1653, concorre o dador com o consignatario dos objectos, que vêm obrigados ao contracto de risco, e sobre os quaes ou sobre o conhecimento d'elles houver feito adiantamento de fundos ao consignante por acceite de letras ou por qualquer outra fórma (not. pag. 60 e segg. do tomo 1.°). O emprestimo contrahido sobre a carga antes da viagem começada deve constar não só dos respectivos conhecimentos (art. 1553 pag. 182 do tomo 4.°), mas do proprio manifesto ou declaração especifica da carga (addição pag. 236 do tomo 4.°). Desta preferencia d'um ou do outro, dador ou consignatario, segundo o emprestimo feito consta ou não consta do manifesto e dos conhecimentos, vej. nota pag. 60 e seguintes do tomo 1.°

Digitized by Google

Não sabendo o capitão, por falta d'essa declaração, a quem deva communicar no porto, onde entrou, a chegada dos objectos embarcados, o direito de fazel-os descarregar e consignar em deposito, e d'este modo a desoneração de responsabilidade para com o dador ou qualquer portador da letra de risco, entram na regra geral do artigo 1364, pelo qual cessa pela descarga toda a responsabilidade (pag. 142 do tomo 1.° e 70 do tomo 4.°). Não tem nada porem esta desoneração de responsabilidade com a questão do privilegio entre o dador e o consignatario.

No terceiro caso, —artigo 1665, feito seguro sobre os mesmos objectos, em que recahira o cambio maritimo, concorre a pagamento pelo valor dos fragmentos salvos o dador com o segurador, cada um na proporção do capital, que tem interessado no commum objecto de seus contractos. Ambos têm direito de se indemnisar por elles do prejuizo, que soffreram, este pagando ao segurado a indemnidade do seguro, aquelle perdendo pelo sinistro o direito de exigir o capital emprestado (artt. 1621, 1789 e seguintes). Se por exemplo o navio de valor como 100 tiver sido segurado em 80, em 20 tiver sido tomado emprestimo de risco, e os fragmentos salvos derem 30, o dador paga-se por estes na proporção de 20, levanta 6 e perde 14,—o segurador na de 80, recebe 24 e perde 56 (*a*).

Parece offerecer comtudo o artigo 1665 alguma desharmonia com o artigo 1300 nn. 6, 9 e 10 e com o artigo 1301, pelos quaes o dador prefere ao segurador, ainda quando sejam ambos os contractos da mesma epoca e para a mesma viagem (pag. 25, 29, 32 e 33 do tomo 4.°). Não foi sempre principio assentado entre os jurisconsultos e nas leis a preferencia d'um ou do outro em concorrencia ao valor dos restos salvos da commum hypotheca. A ordenança de Bilbáo cap. 23 n. XIV e a antiga ordenança da marinha de França davam a preferencia ao dador a risco. Os escripto-

(*a*) (Valor da hypotheca) (emprestimo a risco) (liquido partivel)

$$100 : 20 :: 30 : x$$

$$x = \frac{20 \times 30}{100} = 6$$

(seguro)

$$100 : 80 :: 30 : x$$

$$x = \frac{30 \times 80}{100} = 24$$

Digitized by Google

res seguiram caminhos differentes (*a*). Consideram-nos de egual importancia para aquelle fim os codigos da França artigo 331, da Hespanha artigo 837, muito obscuro nesta parte, o do Brasil artigo 648, e o de Portugal apesar do que escrevera em sentido contrario seu proprio auctor na—Synopsis do cambio maritimo § 53. A contradicção é apparente; as hypotheses são differentes. Pelos artigos 1300 e 1301 a hypotheca existe inteira; o dador prefere ao segurador, porque reclama não só, como tambem este, o premio dos riscos, a que se expozera, mas o capital, que desembolsára, e com o qual concorrêra directa e physicamente para a existencia da commum hypotheca, em quanto que o segurador so tem a haver o premio do seguro (se o não recebeu, como é mais ordinario, na occasião do contracto) visto não ter havido sinistro, que o sujeitasse a desembolso da indemnidade, e não carece, acreditado como deve ser no gyro commercial, de ter empatadas sommas algumas. Pelo contrario na hypothese do artigo 1665 deu-se um sinistro; ambos desembolsaram, o dador o que tinha emprestado, o segurador a indemnidade, que pagou. São eguaes aqui as circumstancias; a lei, egualando-os em direitos, *certat de damno vitando*. Acolá são deseguaes; a lei, que preferisse ou chamasse a uma egual partilha o segurador, curaria, em favor d'este, *de lucro captando*. É injustiça dar com egualdade em condições deseguaes, ou com desegualdade em condições eguaes.

O artigo 1665 pois amplia a disposição d'aquell'outros artigos.

Com quanto o não diga expressamente o artigo 1665, nem por isso se pode suppor que fosse intenção do auctor do codigo alterar no caso de sinistro a ordem estabelecida dos creditos privilegiados. Salva aquella modificação subsistem os direitos de todos os mais credores, que tiverem sobre o navio privilegio superior ao que resulta dos contractos de risco e de seguro,—«sans prejudice, diz o artigo 331 do codigo da França, des privilèges établis par l'article 191, ou, como diz Rogron commentando o primeiro d'estes artigos,—«sans deroger aux droits des autres créanciers, qui, aux termes de l'article 191, ont sur le navire un privilège, qui les fait passer avant le préteur et l'assureur».

Em regra e segundo a ordem natural das cousas não pode haver sobejos, que cheguem para embolsar a um e outro alem do capital o premio. Os objectos obrigados soffreram prejuizo superior pelo menos a $^3/_4$ do valor (art. 1790 e seguintes). Faz-se pois uma distribuição proporcional, cabendo aos credores uns tantos por cento apenas do credito total, o que d'ordinario equivale a um valor muito

(*a*) d. Synopsis § 23 e notas, e Boulay—Paty, Cours de dr. comm. marit. t. 1 pag. 146 e t. 3 pag. 227.

Digitized by Google

inferior a este credito. De maravilha dará para reembolço do capital, quanto mais do premio, a venda em praça dos fragmentos salvos. Podem comtudo as circumstancias do mercado favorecer a arrematação, dando a estes fragmentos valor, que sóbre do capital. Nessas circumstancias, que o artigo 1660 p. 2 previu, concorrem á distribuição d'aquelle valor para pagamento dos respectivos premios de seus contractos o dador e o segurador, como equitativa compensação do desembolço feito, e por effeito da co-propriedade, que têm ambos por este artigo e pelo artigo 1804 nos fragmentos salvos. Mas, se para tanto não chegarem, prefere o dador ao segurador, porque o direito d'este a pagar-se do repmio é credito inferior ao d'aquelle (d. art. 1300).

Artigo 1668.

Art. 1668. Aquelle, que no caso de varação ou naufragio pagar dividas com preferencia ás que resultam d'um emprestimo a risco, fica subrogado *pleno jure* no credor primitivo.

Fica subrogado pleno jure, ou sem intervenção de processo judicial, nos direitos do primitivo credor quem pagar os creditos ou dividas, contrahidas em caso de sinistro, que preferem em pagamento ao emprestimo de risco. Esta a intelligencia das expressões do artigo 1688—*dividas com preferencia ás que resultam d'um emprestimo a risco,* ou, como diz o codigo da Hollanda artigo 591 —dettes preferées à celles qui proviènnent d'un prêt à la grosse.

As dividas, que preferem em caso de sinistro ao pagamento d'este emprestimo, são todas as despezas necessarias para soccorro e salvação do navio, e arrecadação dos fragmentos salvos, enumeradas nos artigos 1300 e 1660.

A subrogação funda-se no principio geral da negotiorum—gestão; quem paga por outrem, substitue-o. Os creditos privilegiados pagam-se, na ordem dos artigos 1300 e seguintes, ou aos primitivos credores, ou a quem for legitimamente subrogado em seus direitos.

Artigo 1667.

Art. 1667.....

Veja-se no titulo seguinte,—Dos seguros, este com os artigos 1778 e 1779 ácerca da obrigação, commum ao tomador e ao segurador,

Digitized by Google

de participar o sinistro, e de vellar pela possivel salvação da hypotheca.

Artigos 1669, 1670.

Art. 1669. O dador a risco responde pela ribaldia do patrão nos mesmos termos, em que por ella responde o segurador.

Art. 1670. As regras legisladas neste codigo ácerca das avarias, suas convenções, e responsabilidade no contracto de seguro, procedem egualmente no contracto de risco.

Vej. nota aos artigos 1756, 1757 p. 1 e fin. e 1783 ácerca da responsabilidade pela ribaldia do patrão.

Artigo 1671.

Art. 1671. . . . . .

Vej. no tit. seguinte.

TITULO XIV

DOS SEGUROS

Do mesmo modo que o contracto de cambio maritimo, o de seguro importa 1.° a existencia d'um objecto sujeito a riscos e por isso contra estes garantido; 2.° riscos determinados e possiveis; 3.° responsabilidade por elles da parte do segurador, que se obriga a compor ao segurado o damno ou perda d'aquelle objecto, ou a privação de lucros esperados; 4.° um premio, preço d'esta responsabilidade; 5.° hypotheca em favor do segurador no mesmo objecto segurado, no qual tem, em falta de pagamento do premio, prompto meio de fazer-se embolçar, e em caso de consideravel deterioração d'elle e consequente desembolço do valor do seguro, senão inteira, porque podem os restos salvos do desastre não chegar a tanto, ao menos tal ou qual compensação d'esse desembolço. Objecto sujeito a riscos; responsabilidade por estes; premio e hypotheca são pontos de analogia entre os dois contractos.

Digitized by Google

Differem porem alem d'outras nas seguintes condições, —1.ª desembolço, que faz o dador, não o segurador, do valor do contracto, valor que o tomador desde logo recebe, e o segurado sómente no caso de não se salvar o objecto do seguro; para colher ha mister o dador de semear, não o segurador de antecipar: 2.ª o mesmo premio, que para este é direito certo, qualquer que seja a sorte do objecto segurado, e ordinariamente recebido á feitura do contracto, em quanto que para aquelle é tão eventual como o exito da especulação: 3.ª os proprios riscos, a que se expõe o dador, que não são sómente os que se ligam á especulação projectada, senão tambem os da insolvabilidade do tomador, em quanto que o segurador, recebendo antecipadamente o premio, apenas corre os primeiros: 4.ª o direito, que tem o dador de reembolçar capital e premio no fim da expedição feliz, não o segurador, que não desembolçou quantia alguma, e que pode apenas receber o premio, se o não recebeu antecipadamente: 5.ª o risco da insolvabilidade do segurador, a que se expõe o segurado, porque pode perder o premio já entregue sem encontrar meio de haver o valor do seguro, não o tomador, que por este lado nenhum corre: 6.ª o alcance finalmente d'um e do outro contracto, porque o cambio maritimo tem por objecto valor trajecticio, e por fim especulação d'alem mar, em quanto o seguro não se restringe a riscos maritimos (art. 1673 pag. seg).

Um e outro são contractos aleatorios. No cambio maritimo o dador aspira ao lucro do premio e ao reembolço do capital, mas sujeita-se a perder capital e premio. O tomador antevê uma negociação feliz, embora tenha de pagar com o capital um premio, como juro; mas, se a especulação se malogrou, compensa-o ao menos o emprestimo, que não restitue, e a desobrigação do premio. O segurador ganha realmente o premio, passando sem accidente o termo dos riscos, mas se tiver de pagar a indemnidade, embora não restitua o premio recebido, ou o desconte no capital, e sempre conserve direito sobre os restos salvos, pode perder muito; segurando valor de 100 com o premio de 10 por %, descontando estes, paga ainda 90. O segurado paga inutilmente o premio, se não houve sinistro; em caso contrario é de sobejo compensado pelo valor do seguro.

Não discutimos a superior vantagem relativa d'um ou do outro contracto. O interesse economico e commercial d'ambos é tanto mais sensivel, quanto, diminuindo os perigos do commercio, prestando garantias contra as perdas aliás inevitaveis, auxiliando com recursos a navegação, desentorpecendo-a em occasiões de crise, alentando os que sem elles não ousariam arrojados commettimentos, inspirando ao commercio e á navegação ardor e confiança, abrem-lhes mais vasto sulco.

Digitized by Google

SECÇÃO I

Do contracto de seguro, sua natureza, objecto e fórma

Artigo 1672.

Art. 1672. O seguro é um contracto, pelo qual o segurador se obriga para com o segurado mediante um premio a indemnisal-o d'uma perda ou dampo, ou da privação d'um lucro esperado, que possa soffrer por um evento incerto.

Vej. not. anterior.

Artigos 1666, 1673, 1752 p. 1.

Art. 1673. O seguro pode entre outras cousas ter por objecto:

Os riscos de mar;

Os riscos de transportes por terra ou agua;

Os riscos de incendio;

Os riscos de colheitas por intemperie de estações;

Os riscos de captiveiro;

A duração da vida d'um ou mais individuos.

Art. 1752 p. 1. São a cargo do segurador todas as perdas e damnos, que acontecem aos objectos segurados por borrascas, naufragios, varação, abalroação, mudança forçada de rota, de viagem ou de navio, por alijamento, incendio, violencia injusta, inundação, presa, pilhagem, embargo por ordem de potencia, quarentenas supervenientes, declaração de guerra, represalias, negligencia ou barateria de patrão ou da equipagem; e geralmente por todas as demais fortunas de mar.....

Art. 1666. Quando em consequencia d'innavigabilidade ou varação as avarias, que as fazendas soffrerem, occasionem uma perda consideravel, essa perda, como re-

Digitized by Google

sultado d'um sinistro maior, fará por conta do dador a risco.

O contracto de seguro pode ter por fim precatar contra os riscos indicados no artigo 1673, e não só portanto contra os de mar, com quanto mais especialmente a esta especie de seguros se refiram as providencias do codigo.

Ácerca dos riscos de mar e sinistro maior e menor, vej. nota de pag. 7. Entre os riscos de mar, que pode tomar o dador, conta-se o contrabando a fazer em paiz estrangeiro (art. 1641 pag. 27). Não pode comtudo haver seguro contra elle, porque faltam os dados para a sua avaliação.

Artigos 1682, 1691, 1692.

Art. 1691. O contracto de seguro subsiste, desde que as partes convierem: e as obrigações reciprocas do segurador e segurado começam desde esse momento, mesmo antes da assignatura da apolice.

Art. 1682. O contracto de seguro deve ser escripto. O seu instrumento chama-se — *Apolice de seguro.*

Art. 1692. O contracto de seguro deve provar-se por escripto. Todavia, suscitando-se duvidas sobre as clausulas e condições do contracto antes da entrega da apolice, os factos poderão comprovar-se por todos os meios de prova, especificados neste codigo. Aquellas cousas porém, de que a lei exige menção expressa na apolice de certos seguros, só podem ser verificadas por uma declaração assignada, ou por extractos do protocollo dos corretores de seguros.

A apolice ou instrumento do contracto de seguro é necessaria para prova, não para essencia do contracto. Os reciprocos deveres e direitos convindos entre o segurador e o segurado começam desde que se ajustaram, não só desde que for assignada a apolice, salvo ao segurado o direito de renunciar ao contracto, intimando competentemente o segurador (art. 1727). Uma convenção de seguro, feita por algum dos modos permittidos nos artigos 245 e 247, só pode provar-se, a não confessar o réo a obrigação, ou pela apolice, ou

Digitized by Google

por depoimento de testemunhas sobre minuta assignada por ambos, ou sobre outro começo de prova por escripto nos termos do artigo 247 (not. pag. 10 do tomo 2.°). Este é tambem o pensamento dos codigos da Hespanha artigo 840, da França artigos 332 e 365, e do Brasil artigo 666. Já a lei 4 Dig. de fid. instrum. dizia—«fiunt scripturae, ut quid actum sit per eas facilius probari possit», e o regulamento da casa dos seguros de Lisboa de 30 de agosto de 1820 artigo 11 fazia consistir a perfeição e validade do contracto na assignatura do segurador, ou esta fosse na apolice ou na mesma minuta, pela qual houvesse de fazer-se aquella (nota pag. 108 e 109 do tomo 1.°).

Como as condições podem variar em cada um contracto de seguro conforme as circumstancias dos contrahentes e dos objectos segurados, as apolices costumam conter impressas as clausulas mais ordinarias, geraes e communs, ficando em branco os necessarios espaços para serem escriptas ahi as que forem especiaes de cada um contracto, porque não ha norma invariavel, capaz de exprimir as muitas e differentes combinações, que podem influir na vontade dos contrahentes. As clausulas especiaes, por isso que dependem de circumstancias particulares, podem alterar as condições geraes ou discrepar d'ellas, quando com essa alteração se não offender a essencia do seguro. Com a diversidade dos objectos segurados variam tambem os mesmos formularios impressos; contêm estes por exemplo os dizeres geraes para os seguros do casco dos navios, ou de seus pertences, ou do casco e quilha ou navio armado e apparelhado, ou da carga, ou de sommas dadas a risco, ou de vidas, ou contra incendios, etc.

Entregue a apolice, não podem mais fazer-se reclamações, que se não fundarem sobre a fraude commettida. Se nos termos do artigo 1692 p. 2 se levantarem antes da entrega duvidas ácerca das convenções feitas, pode a intenção das partes revelar-se, em regra, por qualquer dos meios de prova, que permitte em geral o codigo. Mas, se as duvidas versarem sobre factos ou dizeres, cuja especial menção a lei exigir que se faça nas apolices de certos seguros (artt. 1685—1687), devem resolver-se por prova escripta, quer seja esta prova declaração assignada das partes, ou certidão do protocollo dos corretores, por cuja intervenção fosse feito o contracto nos termos dos artigos 122 e 1812 (notas pag. 105 e 109 do tomo 1.°). O artigo 258 do codigo da Hollanda é concebido da fórma seguinte:—«Le contrat doit être prouvé par écrit; cependant tous les autres moyens de preuve seront admis, s'il y a commencement de preuve par écrit. S'il survient des contestations sur les clauses et conditions particulières du contrat avant la délivrance de la police, elles pourront être constatées par tous les moyens de preuve

Digitized by Google

admis en matière commerciale; néanmoins les choses, dont la loi requiert la mention dans la police de certaines assurances à peine de nullité, ne pourront être constatées que par écrit».

Artigo 1683.

Art. 1683. A apolice de seguro deve ser datada do dia em que se conclue o contracto, e assignada por cada segurador. Na data deve declarar-se se antes, se depois do meio dia.

A apolice deve ser datada e assignada.

A declaração do dia ou termo, em que se fez o definitivo ajuste, é essencial não só para se determinar em geral o começo das reciprocas obrigações dos contrahentes, mas a precedencia, nos termos do artigo 1773, dos direitos e deveres dos seguradores, que firmaram apolices differentes em differentes dias, ou no mesmo dia, ou a mesma apolice em dias diversos.

Designado o dia do ajuste, fôra preferivel que, em vez de se declarar na apolice que o seguro fora feito antes ou depois do meio dia, se indicasse a epoca ou a hora precisa, porque esta indicação, determinando o começo da responsabilidade, resolve duvidas, que d'outra fórma muitas vezes serão insoluveis. Por exemplo o seguro não é valido pelo artigo 1702. se algum dos contrahentes tiver ao tempo do ajuste noticia do acontecimento, que lhe era favoravel, o segurador da salvação, o segurado da perda do objecto, sobre que se fez o contracto; e o artigo 1703 presuppõe fraude em algum d'elles, se aquella noticia podia ser levada do sitio, em que teve logar, ao do ajuste antes d'este se fazer. O artigo 1773 fin. manda ratear o valor do seguro pelos differentes seguradores, que firmaram contractos differentes no mesmo dia. Veremos como esta disposição devêra substituir-se pela responsabilidade em ordem seguida ás datas, do mesmo modo que pelo artigo 1772 quando ha differentes apolices em dias differentes. Se fosse em vez d'aquelle adoptado este alvitre, a responsabilidade dos seguradores pelos contractos feitos no mesmo dia dependeria, como depende no caso dos artigos 1702 e 1703, da hora precisa, em que a apolice fosse datada. O espaço d'uma manhã ou d'uma tarde, fixada aquella até o meio dia, esta d'ahi ao sol posto, é demasiado longo para os effeitos juridicos, porque muitos e diversos contractos com differentes effeitos podem celebrar-se em algum d'esses espaços.

Disposição egual á do codigo portuguez contém o da França ar-

Digitized by Google

tigo 332. Rogron, commentando este e o artigo 366, considera celebrado o contracto á ultima hora de cada uma d'aquellas partes do dia, ao meio dia precisamente no primeiro, ao pôr do sol no segundo caso, porque as disposições de rigor restringem-se, e não se estendem.

Fora todavia, em nosso ver, adoptavel de preferencia a designação explicita da hora, determinando-se por esta fórma o começo da responsabilidade. Se differentes seguradores tomam o seguro em uma só apolice, debaixo das mesmas ou diversas condições, com responsabilidade pelas mesmas ou por differentes sommas, todos podem assignar ou em acto continuo á mesma hora ou a horas differentes do mesmo ou de diverso dia. Firmando em epocas differentes, a apolice, com quanto uma só, pode ser modificada pelas epocas ou horas, em que for assignada por cada um. Por exemplo Pedro, Paulo e Francisco datam uma apolice em 20 de janeiro de 1866 por seis mezes, o primeiro ás dez horas da manhã, o segundo ás duas, o terceiro ás tres depois do meio dia, ou todos commulativamente sem distincção de tempo. Neste caso a data marcaria para todos egual epoca de responsabilidade: naquell'outro epoca mais ou menos longa; Pedro ficaria obrigado desde as dez horas da manhã, Paulo desde as duas, e Francisco desde as tres depois do meio dia. A casa incendiou-se, o navio perdeu-se, o sinistro realisou-se ás nove horas da manhã de 20 de julho do mesmo anno, todos respondem; teve logar ás tres depois do meio dia, os dois primeiros ficam salvos de responsabilidade. Do mesmo modo assignada em dias differentes, cada um dos seguradores ficaria obrigado desde o dia, e nesse dia desde a epoca da data. Pedro firmou a 20, Paulo a 25, Francisco a 31 de janeiro, ás mesmas ou a differentes horas, o sinistro deu-se a 19 de julho, todos ficam sujeitos á indemnisação; verificou-se no dia 30, só o ultimo responde.

A assignatura, quer seja individual ou social, a firma da sociedade (nota pag. 253 do tomo 2.°), realisa o compromettimento, que foi tomado; e, como a apolice ha de declarar o valor do seguro, isto é, a quantia da responsabilidade, as sommas, a que tem direito o segurado pelo sinistro, cada um dos seguradores deve declarar, quando assigna, ou no corpo da apolice ou separadamente a quantia, pela qual se responsabilisa. Em falta de declaração a assignatura importa responsabilidade por todo o valor segurado; e se um dos seguradores se obrigar por determinada quantia, os que depois d'elle assignarem sem declaração da quantia, por que se obrigam, ficam responsaveis por outra egual (cod. do Brasil art. 668). Pedro tomou do seguro cem; se Paulo e Francisco não declararem a quantia, pela qual respondem, responde cada um pela de cem.

Digitized by Google

Artigos 1684, 1689, 1690.

Art. 1684. Toda a apolice de seguro deve enunciar;

1.° o nome e qualidade do que faz segurar; a apolice de seguro não pode ser concebida ao portador;

2.° a natureza e valor dos objectos segurados, salvo o caso do artigo XVIII (art. 1689);

3.° a epoca, em que o risco deve começar e acabar;

4.° os riscos, contra que se faz o seguro, todos ou quaes;

5.° o premio do seguro.

E em geral todas as circumstancias, cujo conhecimento pode ser de interesse real ao segurador, bem como todas as estipulações, pactos e condições, convencionadas pelas partes, taes como a sujeição ao juizo de arbitros, tendo convindo nella.

Art. 1690. O segurado deve declarar na apolice, se obra na qualidade de dono ou commissario. Estipulando um seguro com a clausula *de boas ou más nòvas*, sendo o seguro contrahido por conta de terceiro, a apolice deverá enunciar a data do mandato, e conter a ultima noticia concernente á cousa segurada: tudo debaixo da pena de nullidade.

Art. 1689. Ignorando o segurado a especie de fazendas, que lhe são remettidas ou consignadas, pode fazel-as segurar debaixo do nome generico de *fazendas*. Este seguro não comprehende o ouro ou prata em moeda, as barras da mesma materia, os diamantes, perolas, joias, e as munições de guerra, salvo convenção em contrario.

Qualquer que seja o objecto segurado, são declarações essenciaes em toda a apolice:

1.°,—artigo 1684 n. 1 e artigo 1690, a do nome do ostensivo segurado; a da qualidade, em que faz o seguro, isto é, se como proprietario do objecto segurado ou como procurador; e tambem nos termos do codigo da França artigo 332 a do seu domicilio—. Para avaliar a necessidade d'estas declarações basta reflectir, além das razões geraes em todos os contractos, pelas quaes os contrahentes carecem de se conhecer, que o segurado deve ter interesse no objecto obri-

Digitized by Google

gado, e que da sua qualidade pessoal resulta, não raras vezes, não só maior ou menor grão de confiança, mas perigo menor ou maior para o segurador.

Em todas as edições, que vimos, do codigo, inclusivamente a primeira de 1833 da Imprensa nacional, o artigo 1690 é redigido pela seguinte fórma:

Art. 1690. O segurado deve declarar na apolice se obra na qualidade de dono ou commissario, estipulando um seguro com a clausula *de boas ou más novas*. Sendo o seguro contrahido por conta de terceiro, a apolice deverá enunciar a data do mandato, e conter a ultima noticia concernente á cousa segurada: tudo debaixo da pena de nullidade.

Entendido com esta redacção, confirma a necessidade de ser declarada pelo segurado a qualidade, em que faz o seguro, mas restringe-a ao caso de ser feito *com a clausula de boas ou más novas*. Chama-se boa nova nos seguros a noticia ácerca dos objectos, que o interessado, dono ou procurador, pretende segurar, da qual resulta a probabilidade de que não corre nenhum ou não corre grande risco, por exemplo que o navio tinha já passado certas paragens de maior perigo. Má a noticia contraria. A primeira tende a diminuir o premio, porque diminue o risco do segurador: a segunda a augmental-o pela razão inversa. Substituimos aquella redacção pela que inserimos no texto, crendo que foi essa a intenção do auctor do codigo. Não haveria razão para a restricção. Razão egual justifica a declaração da qualidade do segurado em um como em outro caso, quando segura com aquella clausula ou sem ella; o fundamento, que deixamos exposto, estende-se a ambos. Nem poderia, a admittir-se a restricção, harmonisar-se o artigo 1690 com o artigo 42, pelo qual sempre o commissario deve, quando segura, declarar o nome do committente-segurado, embora em todos os mais casos possa contractar em seu nome (nota pag. 28 do tomo 1.º).

Se esse for, como cremos, o pensamento do artigo 1690, a primeira parte apenas repete o que já está legislado no artigo 1684 n. 1, e a segunda amplia-o e completa-o, obrigando sempre o procurador a declarar na apolice a data da procuração para certeza da sua auctorisação, e além d'essa data, quando estiver longe o objecto, que pretende segurar, as ultimas noticias recebidas ácerca d'elle. São indispensaveis ao segurador uma e outra declaração, — esta para calcular o grão de risco, e portanto o premio a pedir, — aquella para mostrar, se tanto for mister, que os interessados, procurador e constituinte, estavam de má fé, porque sabiam do perigo ou da perda do

Digitized by Google

objecto segurado, quando um transmittiu e o outro recebeu e communicou a ordem para o seguro (artt. 1704, 1676, 1677 e 1678).

2.°, — d. artigo 1684 n. 2 e artigo 1689, a natureza e valor dos objectos segurados —. Estes são a materia do contracto, que sem elles deixa de existir. Deve declarar-se, quando for possivel, a sua natureza com todas quantas indicações servirem a determinal-a, não tanto para se regular o premio, o tempo da responsabilidade e demais condições na razão da maior ou menor sujeição aos riscos, porque tudo isso fica ajustado, quando se faz a apolice, mas porque d'esta natureza resultam differentes effeitos juridicos, por exemplo nos casos dos artigos 1761, 1762 e 1763 (not. pag.), e para que nem se difficulte a liquidação, que tiver de fazer-se em occasião de sinistro, ou chegada a epoca do vencimento do contracto, nem possa dar-se fraudulenta subtracção ou substituição.

Se não for possivel determinar-se esta natureza, — artigos 1689 e 1762, faz o interessado o seguro em termos geraes — de fazendas, cuja qualidade ignora, ou qualquer que seja o interesse remettido —, por exemplo quando o consignatario, dono ou commissario, ignora a especie de fazendas carregadas alem-mar e remettidas.

Designados com esta generalidade os objectos do seguro, não comprehendem comtudo, a não haver em contrario explicita declaração, a moeda, o metal fino em barra, as joias, e as munições de guerra. Estas são do exclusivo interesse do governo; o valor d'aquelles objectos, podendo ser muito superior apesar da exigua quantidade e pequeno volume, comprometteriam o segurador, que de leve se prestasse a um seguro generico.

3.°, — d. artigo n. 3, as epocas, em que devem principiar e terminar o risco para o segurador, e respectivos direitos e deveres do segurado —. Esta declaração, com quanto de importancia, não é indispensavel nos seguros de mar, como o não é no cambio maritimo (not. pag. 11 e 16). Os artigos 1701 e 1736—1747 regulam, em falta d'ella, o tempo dos riscos.

4.°, — d. artigo n. 4, os riscos tomados pelo segurador, ou contra os quaes segura o objecto do contracto —. Tambem, como o dador, fica o segurador obrigado a todos os riscos, se na apolice não exceptuar alguns, ou alguns não tomar explicitamente. Os artigos 1627 e 1630, que legislam para o cambio maritimo, são applicaveis ao seguro pela analogia d'estes contractos (not. pag. 48).

5.°, — d. artigo n. 5, o premio ou custo do seguro —. Esta declaração só pode considerar-se necessaria, quando o segurador não receber antecipadamente o premio.

6.°, — d. artigo fin., declaração de quaesquer circumstancias, de que dever ter conhecimento o segurador, e de quaesquer condições, que entre si ajustarem sem offensa da essencia do contracto.

Digitized by Google

A declaração dos factos e circumstancias, cujo conhecimento teria influido ou podido influir, segundo o voto de peritos, na apreciação dos riscos, no ajuste das condições, na quota do premio, e na mesma existencia do contracto, não pode por isso deixar de fazer-se na apolice. A sua reticencia ou occultação, em boa ou má fé, annulla o contracto, porque lhe tira a base, tanto como a declaração falsa ou erronea, quer seja innocente ou fraudulenta (art. 1678 pag. 76). Da apolice deve tambem constar tudo quanto possa esclarecer ácerca dos reciprocos direitos e deveres dos contrahentes. Uma obrigação, que para ser contrahida carece de ser expressa, é a de sujeitar-se á decisão de arbitros em caso de contestação, porque só nas questões entre socios é obrigatorio o compromisso (nota pag. 358 do tomo 2.°).

Artigo 1685.

Art. 1685. As apolices de seguros maritimos devem alem d'isso enunciar;

1.° o nome do capitão, o nome e designação do navio, e em especial a madeira de sua construcção, ou a declaração de que o segurado a ignora, e se é ou não forrado de cobre;

2.° o logar, em que as fazendas são carregadas, ou devem sel-o;

3.° o porto, d'onde o navio deveu ou deve partir;

4.° os portos, enseadas ou logares, em que deve carregar ou descarregar;

5.° os portos ou logares, em que deve entrar;

6.° o logar, d'onde começa a correr o risco do segurador;

7.° se o segurador toma todos os riscos de mar, ou quaes d'elles designadamente toma.

Tudo, salvas as excepções do presente titulo.

A apolice de seguro maritimo deve conter, além das declarações indicadas nos artigos anteriores (not. ant.), communs a todas as especies de seguro, as que particularmente se referem ás circumstancias de mar ou do objecto maritimo, que foi segurado; expõe-as o artigo 1685.

Uma das declarações é a do nome do capitão ou do navio, quer este seja segurado, ou o seja sómente a carga, ou uma e outro cumulativamente. Quando porém o interessado em fazer seguro

Digitized by Google

de navio ou de fazendas, que espera, não souber, e por isso não poder declaral-os, nem a qualidade do vaso, que as transporta, nem se principiou a viagem do logar ou paragens, onde começam os riscos, nem se o navio está bem apparelhado para receber carga ou para levantar ferro, nem se as fazendas podem ser immediatamente carregadas, nem outras circumstancias, cujo conhecimento possa interessar ao segurador, e se apesar do perigo, a que este se expõe pela falta dos necessarios esclarecimentos, convier em tomar o seguro, deve o segurado declarar na apolice ignorar todos aquelles nomes e factos, acompanhando esta declaração das ultimas noticias, que recebêra, e da carta d'ordens ou de aviso, para que da apolice conste a data d'esta carta e o nome de quem a escreveu. Estas são as excepções, a que se refere o fin. do artigo 1685, e sobre que legislam os artigos 1688, 1708 e 1712 (not. pag.). Mas para ser admittido a fazer essas declarações é necessario pelo artigo 1688 fin. que o seguro do seu interesse tenha tempo determinado.

As referidas declarações, as dos artigos 1717, 1718 e 1719 (not. pag. 68 e 69), e quaesquer outras, que se comprehendem todas na disposição geral do artigo 1684 fin., não só habilitam o segurador para descobrir a verdade em caso de contestação, verificando se o segurado tinha a ignorancia allegada, mas aproveitam a este mesmo, porque a boa fé transparece d'ellas, quando ingenuas, e a má fé induz-se do silencio.

Artigos 1686, 1687, 1748.

Art. 1686, As apolices de seguro contra fogo devem enunciar, além do prescripto no artigo XIII (art. 1585):

1.° o paiz, cidade ou logar, onde sitos os edificios seguros contra incendio;

2.° o seu destino e uso;

3.° a natureza e uso dos edificios, que o cercam, ou lhe são adjacentes, em quanto estas circumstancias podem influir no contracto;

4.° o paiz, cidade ou sitio, e edificios, onde os moveis segurados contra incendio se acham collocados, ou armazenados.

Art. 1748. A apolice de seguro contra incendios deve enunciar a epoca precisa do começo e duração dos riscos, pena de nullidade.

Art. 1687. As apolices de seguros de transportes por

Digitized by Google

terra, além das disposições communs do artigo XIII (art. 1585), devem enunciar:

1.° o tempo, em que deve ultimar-se a jornada, havendo na cautela de recovagem estipulação a este respeito;

2.° se a jornada deve ser continuada sem interrupção;

3.° o nome do expedicionario ou recoveiro, encarregado do transporte.

Assim como os seguros contra os riscos de mar (not. ant.), as apolices dos seguros contra incendios e dos de transportes por terra têm além das declarações communs enunciadas no artigo 1684 (not. pag. 55), dizeres especiaes, que determinam para aquellas os artigos 1686 e 1748, e para estas o artigo 1687.

Artigos 1713, 1714.

Art. 1713. A apolice de seguro sobre sommas dadas a risco deve expressar o capital emprestado, e separadamente o premio maritimo. Expressando uma somma sómente, presume-se não comprehendido o premio.

Art. 1714. Todo o seguro sobre sommas dadas a risco é nullo, se na apolice se não enuncia,—o nome do tomador, sendo mesmo o capitão,—o nome do navio e capitão, que devem fazer a viagem,—o destino do navio,—a declaração de se as quantias emprestadas foram empregadas em concertos, ou outras despezas necessarias no logar da carga, ou em porto de arribada forçada. Sendo o seguro ordenado pelo tomador ou seu mandatario, a apolice designará marcadamente quaes os riscos, que o dador não corre e o tomador quer segurar,—ou qual a somma excedente á hypotheca, que comprehenderá o seguro.

O dador a risco pode fazer segurar as sommas, que emprestou, ou o premio convindo, ou umas e outro. O segurador garante-o da perda ou do capital, ou do premio, ou d'um e outro, a que pela natureza do contracto está sujeito, se perecer o objecto obrigado. Tambem a apolice d'esta especie de seguro tem, além dos dizeres communs (d. art. 1684 not. pag. 55), outros especiaes, que os artigos 1713 e 1714 p. 1 indicam, e quaesquer outros, que os contrahentes julgarem a bem nos termos do referido artigo 1684.

Digitized by Google

Comtudo é necessario, diz o artigo 1713, que seja declarado na apolice o capital em separado do premio. Faltando esta declaração, só aquelle se considera segurado até o seu valor. A razão está na mesma natureza d'ambos os contractos: o dador tomou os riscos de mar pelo capital, não pelo premio, porque desembolsou aquelle, sujeitando-o aos azares do mar, e só corre o perigo de não receber este por insolvencia do tomador ou por insufficiencia do objecto hypothecado. O segurador, promettendo reembolsar do capital o dador, se os riscos tomados se realisarem, garante-o ou indemnisa-o d'uma perda, o que é da natureza do contracto de seguro. Se no capital segurado se julgasse comprehendido o premio, garantil-o-hia d'um lucro, porque o premio é sómente devido, quando o objecto, sobre que se fez o emprestimo de risco, chegar a salvamento. Se os contrahentes seguraram distinctamente o capital e o premio, a convenção é lei entre elles.

Pode tambem o tomador fazer segurar as proprias sommas, que recebeu a risco, —artigo 1714 p. 2, precatando-se por esta fórma da possivel eventualidade de perdel-as na viagem por effeito de riscos differentes dos que foram tomados pelo dador. É conveniente é ao tomador fazer este seguro, porque, se perdendo-se aquellas sommas nas fortunas de mar previstas pelo dador não tem obrigação de restituil-as, subsiste esta obrigação, quando a perda for devida a desastres, que não tomára o dador, e que por isso não entram na sua responsabilidade. Se o tomador não é obrigado a restituir o capital e a pagar o premio, quando o navio por exemplo, sobre o qual tomou a risco, foi apresado, porque o dador se responsabilisou, entre outros, pela prêsa, deve, apesar de perdido, restituil-o, se a perda acontecer por incendio do navio em mar alto, não se havendo responsabilisado o dador por este acontecimento. Mas, como a garantia do segurador deve ser effectiva e real, só pode responder-lhe pelo seguro o valor do objecto obrigado ao cambio maritimo, que exceder a responsabilidade para com este. Se o navio por exemplo de valor de 100 tiver sido obrigado em valor de 80 a um contracto de risco, o tomador só poderá sujeitar ao de seguro das sommas recebidas o de 20, que resta. Por isso deve o tomador nos termos do artigo 1714 p. 2 declarar na apolice do seguro das sommas emprestadas os riscos tomados pelo segurador, differentes dos que tomára o dador, e o valor do objecto obrigado ao cambio maritimo, que exceder o do que responde por este. Distinguem-se assim os respectivos direitos e deveres d'um e do outro, dador e segurador.

Artigos 1693, 1694, 1695.

Art. 1693. Sendo o seguro directamente concluido en-

Digitized by Google

tre o segurado ou seu mandatario e o segurador, a apolice, apresentada ao segurador pelo segurado ou seu representante, deverá ser assignada e entregue dentro de vinte e quatro horas.

Art. 1694. Sendo o contracto celebrado por intervenção de corretor de seguros, a apolice assignada deverá ser entregue dentro de oito dias depois da conclusão do contracto.

Art. 1695. No caso de não cumprimento do que se acha estabelecido nos dois precedentes artigos, o segurador ou corretor será responsavel para com o segurado por perdas e damnos.

Os artigos 1693, 1694 e 1695 presuppõem que só o segurado escreve o contracto (como diz Silva Lisboa cap. v), e que o segurador, sendo-lhe éste proposto, acceita-o, assignando a apolice. O seguro, como qualquer outro contracto, carece de reciproca approvação d'ambos os pactuantes. De qualquer modo que for feito, ou as propostas partam do segurado sómente, ou d'este e do segurador, a reunião dos consentimentos,—o accordo, legalisa o facto (art. 1691), e a subsequente assignatura do segurador dá-lhe a força de obrigar em juizo (artt. 1682 e 1692 not. pag. 51).

Como titulo, que o segurado deve possuir, os artigos 1693, 1694 e 1695 determinam o tempo, dentro do qual a apolice deve ser-lhe entregue, assignada pelo segurador, quer o contracto fosse celebrado entre os interessados, sem intervenção de corretor de seguros,—artigo 1693, ou com esta intervenção,—artigo 1694 (artt. 119, 122, 123, 125 e 1812 notas pag. 105 e 108 do tomo 1.º).

Não annulla porém o contracto a irregularidade na entrega da apolice ao segurado; não é caso, que possa affectar a essencia d'elle. Mas, como d'ahi podem resultar prejuizos ao segurado, este tem direito a ser indemnisado por quem, segurador ou corretor, lhes tiver dado causa. É o principio geral da indemnisação de perdas e damnos, estabelecido no artigo 929 pela inexecução de obrigações.

Artigo 1697.

Art. 1697. Mudando os generos segurados de proprietario durante o tempo do contracto, o seguro passa para o novo dono independente de cessão ou entrega da apo-

Digitized by Google

lice, salvo se entre o segurador e segurado originario outra cousa for contractada. Se o novo proprietario recusar acceitar o seguro ao tempo da transferencia da propriedade, o seguro continuará em proveito do antigo dono, em quanto nelle tiver interesse pelo não pagamento do preço da acquisição.

Quem adquire um objecto segurado não pode ser obrigado a recebel-o nem com o onus do premio, nem com o beneficio do seguro, que a ninguem pode impor-se. Todavia, como a presumpção está sempre pela acceitação do beneficio, o seguro acompanha, em regra, o objecto segurado, passando com este para quem o adquire. Exceptuam-se os dois seguintes casos,—1.° se o segurador e o segurado ajustaram que o contracto caducaria pela transferencia do objecto para outro possuidor; 2.° se o novo possuidor ou proprietario d'este houvesse recusado ao tempo da transferencia acceital-o com o seguro.

Em qualquer d'estes casos, se a transferencia tiver logar por titulo onorozo, e o preço da acquisição não houver sido de prompto satisfeito ao segurado, este continúa a ter direito ao seguro pelo preço em divida para havel-o do segurador em caso de sinistro. Com quanto o contracto se possa considerar caducado em cada um dos referidos casos, e não exista de feito entre o novo proprietario e o segurador,—e ainda quando a transferencia se possa dizer consumada pelo ajuste, independentemente do pagamento e da entrega (art. 454 nota pag. 188 do tomo 2.°), a responsabilidade do segurador para com o seu segurado, anterior proprietario do objecto do seguro, é uma garantia especial que a lei lhe dá. Foi segurado por exemplo um navio em 20 contos de réis; o armador vende-o por 30 contos sem transferencia do seguro; recebe d'este preço 10 contos sómente, ou não recebe preço algum: o navio naufraga; o segurador é responsavel ao segurado ou pelos 20 ou pelos 10 contos, segundo este recebeu parte do preço, ou cousa nenhuma tinha recebido.

Concorda esta disposição com a do artigo 1795, pelo qual o segurado, que vendeu o objecto do seguro, e que não recebeu o preço dentro de certo praso, pode abandonar ao segurador, não o objecto do seguro, porque já não é seu, mas os direitos contra o comprador pelo que do preço restar em divida para os fazer valer nas reliquias salvas.

Digitized by Google

SECÇÃO II

Das pessoas, que podem segurar, e dos objectos, que podem ser segurados

Artigos 1696, 1698.

Art. 1698. Toda a pessoa habil para contractar pode fazer segurar o seu interesse, ou o d'um terceiro, comtanto que neste ultimo caso d'elle tenha auctorisação, ou o terceiro ratifique o seguro em tempo opportuno. Faz-se a ratificação em tempo opportuno, verificando-se, antes que o segurado podesse ter conhecimento d'um damno qualquer, acontecido ao objecto segurado. Se a respeito da ratificação houver costume particular da praça, d'onde as fazendas se expedem, esse costume será guardado.

Art. 1696. Se qualquer, sendo encarregado de fazer um seguro para outrem, o celebrar por sua conta propria, será reputado segurador segundo as condições da praça.

Para contractar seguro do proprio ou alheio interesse não é necessaria a capacidade *commercial;* basta a capacidade *civil;* os actos eventuaes de commercio,— um d'estes é o seguro, podem ser praticados por quem não for commerciante (notas pag. 7, 9, 21, 22 e 162 do tomo 1.°).

Quando contractado por conta alheia, só pode obrigar o terceiro, cujo é o interesse, se o procurador se mostrar competente e bastantemente auctorisado, ou se aquelle o ratificar em tempo opportuno, isto é antes de saber de qualquer damno acontecido ao objecto segurado. Verifica-se esta opportunidade de tempo, quando a distancia do logar do sinistro ao do contracto é tal, que não fora possivel communicar-se noticia d'aquelle antes de concluido este. A distancia é marcada para esse effeito nos termos dos artigos 1703 e 1704 (not. pag.).

Consentindo o seguro do proprio ou do alheio interesse, o artigo refere-se ao proprietario do objecto segurado, ao co-proprietario, por exemplo ao parceiro ou ao que tem quinhão no interesse commum, e ao procurador nos termos referidos. Não fazem seguro de objecto alheio os que tiverem apenas algum interesse neste por qualquer

Digitized by Google

titulo de direito, que os prenda a elle, por exemplo o credor hypothecario, e o fiador do dono, aos quaes por isso convem o seu salvamento. Com quanto seja natural o seu desejo de fazer conservar a garantia unica do seu interesse e credito, segurando-a, é todavia um seguro de aposta (nota. pag. 77); importa ao menos o absurdo de sujeitar a dobrada indemnisação o segurado, se tambem o proprietario fizer seguro do mesmo objecto (e ninguem lh'o pode impedir); e, a não poderem valer ambos os seguros, porque o objecto é só um (art. 1679), não ha de ser certamente o do proprietario que deve ceder. O seguro portanto do interessado, que nem é proprietario nem procurador, é nullo.

Sempre o procurador deve declarar o nome do constituinte, de cuja conta for o seguro (art. 42 not. pag. 28 do tomo 1.°). Se fez seguro alheio em seu nome e conta propria, fica reputado segurador nos termos do artigo 1696. Dizemos — segurador, não — segurado, ainda que a letra do artigo em todas as edições, de que temos conhecimento, o considere nesta, não naquella qualidade. O erro passou desapercebido d'umas para outras edições. E erro é. O artigo 25 do codigo Belga, fonte do artigo 1696 do codigo portuguez, diz — «si quelqu'un est chargé de faire une assurance pour un autre, et qu'il la tiènne pour son propre conte, il est censé être assureur aux conditions de la place —». No mesmo sentido escreveu o proprio auctor do codigo no — Diccionario juridico-commercial vb. segurador. O codigo do Brasil artigo 667 n. 1 impõe responsabilidade pessoal e solidaria ao procurador, que omittir o nome de seu constituinte, por cuja conta fez o seguro; o que importa a mesma disposição do codigo Belga. Nem outro pode ser o sentido do artigo 1696, porque o procurador não tem interesse no objecto segurado, e este interesse é necesssaio pelo artigo 1675 que o tenha a pessoa, por cuja conta for feito o seguro. E como o constituinte não figura no contracto, nem o procurador se denuncia como tal, só a responsabilidade pessoal d'este nos termos do codigo do Brasil pode prestar áquelle alguma garantia; feito o seguro em nome e por conta do procurador, não teria o constituinte meio de obrigar o segurador, e em falta da responsabilidade d'um deixára o outro de ser segurado.

Uma razão de analogia corrobora este modo de entender o artigo 1696. Se pelo artigo 858 o procurador do segurador é responsavel, como este, pelo seguro (not. pag. 366 do tomo 2.°) razão egual, maior por ventura, ha para que o do segurado, segurando por conta propria o que é de conta alheia, garanta ao seu constituinte o contracto, que este não pode exigir do segurador. Assim como o procurador do segurador, o do segurado é um fiador e principal pagador.

Digitized by Google

Artigo 1699.

Art. 1699. Pode ser objecto do contracto de seguro todo e qualquer interesse apreciavel a dinheiro, e sujeito a algum risco, não sendo excluido pela lei.

Como o seguro importa uma indemnisação pela perda ou deterioração de objectos sujeitos a perigos, pode segurar-se qualquer interesse, uma vez que seja apreciavel a dinheiro, sem o que não fora possivel estimar-se a responsabilidade do segurador e exigir-se mais prompta e efficazmente a indemnidade. Por isso tambem o segurador pode segurar o seguro, que tomou (not. pag. 72).

Artigos 1700, 1701, 1707, 1721.

Art. 1700. O seguro contra risco de mar tem particularmente por objecto:

— o corpo e quilha do navio em lastro, ou carregado, navegando só, ou em comboi ou conserva:

— os apprestos e apparelhos:

— o armamento:

— as victualhas:

e em geral tudo o que o navio custou até o momento da sua partida:

— as quantias dadas de emprestimo a risco, e o premio do contracto:

— a carga:

— o lucro esperado:

— o frete vencido, ou a vencer.

Art. 1701. O seguro pode ser feito sobre a totalidade conjuncta d'estes objectos, ou sobre a totalidade individual de cada qual, ou sobre parte de cada um, conjuncta ou separadamente. Pode ser feito em tempo de paz ou de guerra, antes ou durante a viagem do navio. Pode ser feito de ida e volta, ou sómente por uma das duas, por viagem inteira, ou por um tempo limitado. Pode ser feito contra riscos de viagens e transportes por mar, por terra, por canaes e rios. Pode ser feito com clausula de boas ou más noticias.

Digitized by Google

Art. 1707. O seguro sobre o corpo e quilha do navio pode ser feito pelo valor inteiro do navio com todos os seus apparelhos e despezas até fazer-se á vela.

Art. 1721. O frete pode ser objecto de seguro na sua totalidade.

Além dos objectos, sobre os quaes se faz contracto de risco (art. 1637 not. pag. 19), podem tambem segurar-se as sommas dadas a risco, e o premio d'este contracto, assim como o lucro esperado e o frete a vencer. E todos estes e aquelles seguros se podem fazer nas quantidades, nos termos, com as condições e pela fórma, por que se celebra o respectivo contracto de risco (d. art. e nota).

Do seguro das sommas dadas a risco vej. artt. 1713 e 1714 e not. pag. 60.

Se o lucro não se obteve, porque não chegou a salvamento o objecto, d'onde era esperado, ou se não se obteve quanto era de esperar, se fosse feliz a especulação ou este objecto não soffresse deterioração, o segurador do lucro esperado obriga-se a indemnisar o segurado da falta d'elle no primeiro caso, e a inteiral-o no segundo. Foi por exemplo segurado em valor de 100 o lucro esperado d'uma especulação d'alèm-mar; alcançou-se o desejado effeito; a obrigação do segurador extinguiu-se. Obteve-se apenas lucro de 60, o segurador ha de repor 40. As avarias, a concurrencia, e outras circumstancias, influindo sobre o estado do mercado, reduziram o valor do objecto, d'onde o lucro era esperado, e por isso não pôde este subir a 80; o segurador só pode ser obrigado a perfazer este valor.

O artigo 1642 exclue dos contractos de risco o lucro esperado e o frete a vencer (not. pag. 21). Pela sua eventualidade e falta de garantia excluiram-nos do seguro os codigos da França artigo 347 e da Hespanha artigo 885. E se o seguro do *chapéo* ou gratificação do capitão não é admittido pelo artigo 1705 (not. pag. 83), por egual razão o não devêra ser aquelle lucro e frete; o rendimento é incerto e eventual. Pode comtudo justificar-se o seguro sobre um e outro, não o contracto de risco, pela differença entre os dois contractos: o dador, emprestando valores, que trespassa para o tomador, carece d'uma garantia real, que não pode dar-lhe a incerteza d'estes rendimentos, e não ha mister d'essa garantia o segurador, porque não desembolsa antes do sinistro, e d'ordinario recebe antecipadamente o premio.

Artigos 1717, 1718.

Art. 1717. É licito fazer segurar fazendas pelo seu in-

Digitized by Google

teiro valor segundo o preço da compra com todas as despezas até bordo, comprehendido o premio do seguro, sem especificação alguma do valor de cada objecto em particular.

Art. 1718. É valido o seguro do valor real dos objectos segurados, augmentado com o frete, direitos de entrada e outras despezas, que na chegada feliz devam necessariamente pagar-se, uma vez que do exposto se faça especifica menção na apolice.

Os artigos 1717 e 1718 permittem addicionar ao valor effectivo ou preço de acquisição do objecto segurado outras verbas de despezas de navegação e transporte, designando-se em separado ou cumulando-se em uns, não em outros seguros, o valor do objecto com as verbas de despezas, segundo a natureza d'estas, e circumstancias em que foram satisfeitas. Assim podem junctar-se pelo artigo 1717 ao preço da acquisição das fazendas ou objectos metidos a bordo as despesas até bordo e o premio, antecipadamente pago, do seguro, sem que seja mister fazer na apolice menção especial de cada uma d'estas despezas e do seu valor. Todas foram anteriores á viagem; fazem-se, qualquer que seja o exito da especulação, e salve-se ou não o objecto segurado; o mesmo premio é sempre devido (not. pag. 49), e por tanto sempre perdido; ou se pague antes ou depois, é despeza certa. O valor effectivo das mercadorias forma-se do preço originario ou de acquisição e das despezas occorridas para expol-as á circulação, valor abaixo do qual a venda é perda. Pelo contrario o artigo 1718 consente a accumulação d'aquelle preço com o frete, direitos de entrada e outras despezas a fazer no porto do destino, designando-se na apolice cada uma d'estas verbas, porque do frete só é devido o correspondente aos objectos salvados e até onde o foram,—as despezas de porto e navegação fazem-se sómente, todas ou parte, quando os objectos segurados chegam a salvamento (artt. 1529, 1530 e 1531 pag. 158 do tomo 4.°),—e como umas e outras despezas não são liquidas, e depende o seu pagamento de circumstancias posteriores, o segurador, que só indemnisa o segurado do prejuizo soffrido, e não tem obrigação nem o fim do contracto é dar-lhe lucro, carece de que da apolice conste cada uma das verbas accrescidas para descontar da indemnidade as despezas não feitas e o prejuizo não soffrido (not. seg.).

Digitized by Google

Artigo 1719.

Art. 1719. Não chegando a bom porto os objectos segurados, o augmento referido no artigo precedente ficará sem effeito, uma vez que por isso cessasse em todo ou em parte o pagamento do frete, direitos e mais despezas mencionadas. Se porém se deveu adiantar o frete ao capitão por convenção celebrada antes da partida, isso deverá ser mencionado na apolice, e nessa parte subsiste o seguro. O facto d'este pagamento deve ser provado em caso de perda ou avaria.

Vej. o que fica dicto na nota anterior. Os artigos 1719 e 1722 justificam a necessidade de fazer-se na apolice menção especial do frete, direitos de porto e despezas a pagar na chegada.

Tem direito o segurador a descontar da indemnidade estas despezas, direitos e frete, que o segurado não houve mister de pagar, porque o navio não entrou e os objectos segurados perderam-se. Pelo contrario, porque a despeza está feita, tendo satisfeito o segurado ao fretador ou ao capitão antes da sahida do navio o frete convindo, o segurador não pode descontal-o. Foram seguradas por exemplo fazendas no valor de dez contos de réis, aos quaes accresceram de despezas até bordo 100$000 réis e de premio de seguro 2 por %, ou 200$000 réis, que o segurado pagou antecipadamente. Na apolice pode lançar-se a verba total de 10:300$000 réis. Foram porém seguradas com todas essas verbas e além d'isso com o frete, direitos de portos e despezas á chegada; é necessario que d'estas verbas faça menção a apolice.

O codigo do Brasil contem apenas sobre o assumpto d'este e dos artigos anteriores os dois seguintes artigos:

Art. 689. Póde segurar-se o navio, seu frete e fazendas na mesma apolice, mas neste caso ha de determinar-se o valor de cada objecto distinctamente: faltando esta especificação, o seguro ficará reduzido ao objecto definido na apolice somente.

Art. 690. Declarando-se genericamente na apolice que se segura o navio sem outra alguma especificação, entende-se que o seguro comprehende o casco e todos os pertences da embarcação, aprestos, apparelhos, mastreação e velame, lanchas, escaleres, botes, utensilios, e vitualhas ou provisões; mas em nenhum caso os fretes nem o carregamento, ainda que este seja por conta do capitão, dono, ou armador do navio.

Digitized by Google

Artigo 1722.

Art. 1722. No caso de perda ou varação do navio deduzir-se-ha do frete segurado tudo o que, em consequencia d'este evento, o capitão ou donos do navio forem dispensados de pagar ás gentes da tripulação de salarios e de soldadas.

O armador pode fazer segurar todo ou parte do frete convindo com os carregadores dos objectos, que transporta (artt. 1700 e 1721); mas nem por isso recebe sempre em caso de sinistro a indemnidade inteira. Assim como, seguradas fazendas e frete ou só este, o segurador desconta na indemnidade a pagar ao carregador pelas fazendas perdidas o frete, que este não pagou ao armador (not. pag. ant.), tambem, se o armador segurar o frete das fazendas que transporta, o segurador desconta na indemnidade, que tem de pagar pelo frete não recebido das que se perderam, e que por isso o não pagaram (not. pag. d.), as sommas, em que importarem os salarios e soldadas, que por effeito do sinistro o armador ou o capitão não tem obrigação de pagar á tripulação segundo o artigo 1463 (not. pag 127 do tomo 4.º). Perdeu-se o navio inteiro e a carga; a tripulação retem os salarios adiantados, e não tem direito ao resto (d. art. e not.); o segurador do frete desconta da indemnidade a pagar pelo das fazendas perdidas as sommas, em que importarem os salarios, que não tinham sido adiantados. Como os salarios sáem do frete, o armador ou capitão, se recebesse do segurador este sem obrigação de pagar aquelles teria lucro em vez de indemnidade, embolsaria despezas que não fez, seria compensado de prejuizos que não soffreu. Foi de 100 o seguro do frete, são como 60 os salarios; a indemnidade reduz-se a 40, ou é de 60, se 20 já haviam sido recebidos pela tripulação.

Artigos 1723, 1725.

Art. 1723. No caso de seguro contra riscos de captiveiro estipula-se uma somma para o resgate da pessoa segurada. Se a pessoa é resgatada por somma menor da estipulada, a differença faz a favor do segurador. Exigindo-se somma maior, o segurado não pode pretender além da quantia estipulada.

Art. 1725. Fazem-se por um tempo determinado os seguros sobre a vida d'um individuo. É da escolha das par-

Digitized by Google

tes o fixar a quota do interesse segurado, e livre a estipulação de todas as mais condições, compativeis com a essencia do contracto de seguro.

Os artigos 1723 e 1725 tractam dos seguros da liberdade e da vida. Por aquelle segura-se a liberdade d'alguem, obrigando-se o segurador mediante um premio a resgatal-o, se cahir em captiveiro, ou a fornecer para o resgate certas sommas, ou a perdel-as para o captivo, se não alcançar a liberdade, e para os herdeiros d'este, se morrer no captiveiro. Pelo seguro da vida garantem-se os prejuizos, que da morte d'alguem resultarem, obrigando-se o segurador mediante um premio, proporcionado á edade, saúde, profissão e outras condições da pessoa, cuja vida se segura, a pagar certa somma ao segurado, herdeiro ou não herdeiro, se aquella fallecer dentro de determinado tempo.

Ninguem põe em duvida as vantagens do primeiro d'estes seguros. O da vida, que não poucos têm combatido como odioso, contrario á dignidade do homem, e exposto a risco imminente de attentado, por parte dos segurados, contra a vida, que se segura (*a*), não offerece, em nosso ver, tão grandes inconvenientes, e tem pelo contrario a inestimavel vantagem de precatar de infortunios, inevitaveis sem elle.

Uma vez estabelecido que o segurado deva ter interesse no objecto, que se segura (art. 1675 nota pag. 77), e considerado o seguro da vida como compensação do prejuizo, que vem da cessação d'esta, e que não existe existindo ella, aquelles receios devem cessar; as vantagens, que pelo seguro se procuram, dão-se com a existencia da vida segurada. Não fora talvez assim, se quem faz o seguro podesse não ter interesse na vida segurada, haveria um seguro *d'aposta* com todos os seus perigos e inconvenientes (not. pag. d.).

Paes de familia, cuja vida é a vida de suas familias, segurando aquella sustentam esta. Pessoas, que d'outras recebem soccorros certos, seguram-nos, segurando a vida d'ellas. O conjuge, cuja fortuna vem da vida do outro conjuge, quando por seu fallecimento os dotes volverem ao monte, d'onde sahiram, adquire mais firme certeza d'aquella, segurando esta. Quaesquer que forem as circumstancias, desde que tiver interesse no seguro quem o fizer, a vantagem é certa, infundada a suspeita d'attentado, nenhum o odioso do seguro, porque o segurado não especula com a morte d'outrem, previne, o que sempre é louvavel, desastrosos effeitos, que d'esta morte po-

(*a*) Silva Lisboa cap. xxv. — Fontes ao codigo de commerc. portug. nota 20 ao artigo 1725.

Digitized by Google

dem resultar, mira não a haver lucro da morte, mas a continuar com o valor do seguro a segurança dos lucros havidos com a vida. A rainha Anna, de Inglaterra, concebêra o grande pensamento, que encerra o seguro da vida, quando em 1706 intitulou *amigavel sociedade* a companhia d'estes seguros.

Artigo 1724.

Art. 1724. Os seguros contra incendios podem ser feitos por um tempo determinado, e pelo valor total dos objectos segurados.

Os artigos 1686 e 1748 determinam as declarações, que deve conter em geral a apolice do seguro contra fogo (not. pag. 60).

O artigo 1724 limita-se a estabelecer, o que é lei commum para todos os seguros,—que o segurador pode tomar o seguro só por tempo determinado, e até o valor total do objecto segurado. A reciproca responsabilidade dos contrahentes é determinada pelos principios geraes da imputação das acções, e pelas clausulas convindas. Vej. nota aos artigos 1755 e 1770.

Artigo 1726.

Art. 1726. Todo o segurador pode em qualquer tempo fazer resegurar por outros seguradores os objectos, que elle mesmo segurou. O premio do reseguro pode ser menor, egual, ou maior do que o premio do seguro. As suas condições, clausulas e riscos podem ser as mesmas ou outras.

Como interesses apreciaveis a dinheiro (not. pag. 6 e 66), podem ser objecto de seguro o reseguro feito, e nos termos dos codigos da França art. 342 e da Hespanha art. 852 o premio do seguro e a solvabilidade do segurador.

Pelo reseguro segura-se o segurador da obrigação, que pelo seguro contrahíra, quer se faça aquelle com as mesmas condições d'este ou com outras, com o mesmo ou com differente premio; embolsa do resegurador a indemnidade, que teve de pagar ao segurado, lançando por esta fórma em conta d'elle os riscos do seguro; e assim como recebe do segurado o premio do seguro paga ao re-

Digitized by Google

segurador o do reseguro. Uma companhia segurou por exemplo um navio em 20:000$000 réis com o premio de 5 por °/₀ ou 1:000$000. O segurador faz segurar a sua propria obrigação, — reseguro. Salva-se o navio. Se o premio foi egual, não ganhou, porque recebendo-o do segurado paga-o ao resegurador; ganhará, se o premio do reseguro for de 2 ½ por °/₀ ou 500$000 réis; perderá, se for de 6 por °/₀ ou de 1:200$000 reis. Perdeu-se o navio; o segurador tem a pagar de indemnidade

ao segurado.....	20:000$000		
recebendo d'este.....	1:000$000		
perde.....			19:000$000
tendo de receber do segurador.....		20:000$000	
e de pagar-lhe.....		1:000$000	
recebe liquido.....			19:000$000

Sendo pois egual o premio, recáe todo o onus no resegurador.

Supponha-se de 6 por °/₀ o premio do reseguro ou 1:200$000 réis. Perdeu-se o navio; o segurador tendo de pagar de indemnidade

	20:000$000		
recebendo de premio..	1:000$000		
desembolsa.....			19:000$000
mas como recebe do resegurador.....		20:000$000	
e tem de pagar-lhe....		1:200$000	
recebendo liquido.....			18:800$000
perde definitivamente..			200$000

Pelo contrario, sendo de 2 ½ por °/₀ ou 500$000 réis o premio do reseguro, o segurador pagando ao segurado.....

	20:000$000		
recebendo d'este.....	1:000$000		
com o que desembolsa..			19:000$000
recebendo do resegurador.....		20:000$000	
e pagando-lhe.....		500$000	
com o que recebe liquido.....			19:500$000
ganha definitivamente..			500$000

Digitized by Google

Pode tambem o resegurador segurar o reseguro, que fez; e cada um dos reseguradores tem direito egual a respeito do seu interesse.

Chamam-se impropriamente reseguros os successivos contractos de seguro, porque os objectos do primeiro ou do verdadeiro seguro não se reseguram, ou não são segurados segunda, terceira ou mais vezes pelos reseguradores. Estes garantem os interesses dos anteriores reseguradores e os do segurador, não os do segurado. O seguro e reseguro são contractos differentes e com fins diversos. O segurado tem direitos e deveres para com o segurador, não para com os reseguradores; o segurador para com o seu resegurador, e entre estes uns em relação aos que se prestam a garantir-lhes a obrigação contrahida. O objecto do seguro é o que está exposto aos riscos tomados pelo segurador; o de reseguro é o interesse compromettido, a responsabilidade do respectivo resegurador, a indemnidade que se expõe a perder.

Segurando o premio do seguro, ajusta o segurado com o mesmo ou com outro ou outros seguradores que realisando-se os riscos tomados no contracto de seguro lhe garantam mediante um premio o premio, que tem de pagar em todo o caso por aquelle contracto. O mesmo ou outro segurador obriga-se em caso de acontecer o sinistro previsto, e medeante o premio por exemplo de 50$000 réis, a embolsar ao segurado o conto de réis promettido de premio pelo seguro de 20:000$000. Se pois se salvar o navio, o segurado é debitado pela fórma seguinte:

pelo premio do seguro.....	1:000$000
pelo premio do seguro do premio.....	50$000
perde portanto.....	1:050$000
Naufragando o navio, tem de pagar pelos referidos premios o mesmo valor de.....	1:050$000
recebe do resegurador do premio.....	1:000$000
perde sómente.....	50$000

O segurado pode segurar não só, como fica dicto, o premio do seguro, senão tambem o mesmo premio do seguro do premio, e d'este modo seguidamente, com o mesmo ou differentes seguradores,— la prime, dizem os francezes, la prime de la prime, la prime des primes, porque os premios, que se seguram, constituem, cada um, seu capital segurado e contracto distincto. No mesmo exemplo

Digitized by Google

o segurado ajustou pelo seguro do navio o premio de
5 por °/₀ ou ..... 1:000$000
pelo d'este premio o de 10 por °/₀ ..... 100$000
pelo d'est'outro dicto ..... 10$000
pelo do anterior dicto ..... 1$000
por este ultimo dicto 100

Salvando-se o navio, o segurado tem de pagar todos estes premios na importancia de ..... 1:111$100

Perdendo-se, recebe a indemnidade; paga e embolsa os premios segundo a conta seguinte:

Deve:			Haver:		
pelo 1.° premio, ou do seguro do navio....	réis	1:000$000	pelo seguro do 1.° premio ou do seguro do navio	réis	1:000$000
pelo 2.° ou do seguro do 1.°	»	100$000	pelo do seguro do 2.° premio	»	100$000
pelo 3.° ou do seguro do 2.°	»	10$000	pelo do seguro do 3.° premio	»	10$000
pelo 4.° ou do seguro do 3.°	»	1$000	pelo do seguro do 4.° premio	»	1$000
pelo 5.° ou do seguro do 4.°	»	100			
		1:111$100			1:111$000

O segurado perde só o ultimo premio, o de 100 réis.

Do seguro da solvabilidade do segurador tracta o referido artigo do codigo da Hespanha nos termos seguintes,—«el asegurado puede asegurar..... el riesgo, que puede haber en la cobranza de los primeros aseguradores». Tem por fim este contracto segurar medeante um premio a indemnidade devida, se o segurador a não satisfazer nos termos convindos.

Artigos 1676, 1677, 1678.

Art. 1676. A má fé d'uma ou outra das partes ao tempo da celebração do contracto torna o seguro nullo.

Art. 1677. Toda a falsa declaração, ainda que feita de boa fé, que possa influir na apreciação dos riscos, torna o seguro nullo.

Digitized by Google

Art. 1678. O contracto de seguro é nullo pela reticencia de factos e circumstancias conhecidas pelo segurado, que teriam podido influir, no dizer de expertos, sobre a existencia do contracto, ou sobre a quota do premio.

O contracto de seguro é nullo:

1.º, como fica dicto (not. pag. ao artigo 1684), sempre que se provar fraude ou falsidade d'alguma das partes; adeclaração falsa ou erronea, ainda que de boa fé; occultação ou alteração de factos ou circumstancias de tal natureza e importancia, que a não se haverem falsificado, occultado ou produzido, teriam podido influir, no dizer de peritos, sobre a apreciação dos riscos, existencia do contracto, restricção das condições e quota do premio. Assim accontece por exemplo, segundo o artigo 1710, se o navio segurado ou conduzindo effeitos segurados, que pela apolice devêra ter sahido em certa epoca, já então havia sahido;—se o segurador induzio o segurado, encarecendo a segurança do contracto, e abusando da sua boa fé para extorquir o premio na certeza de não lhe ser possivel resarcir o prejuizo;—ou se o segurador ignorava em boa fé a incapacidade juridica do segurado, a existencia de circumstancias, que tornam maiores os riscos sabidos, a verdadeira procedencia e natureza dos objectos segurados, a inexactidão das noticias havidas (art. 1786). Esta é a regra geral de direito, applicavel a todos os contractos, especialmente determinada na recovagem ou transporte por terra nas seguintes palavras do artigo 175,— «contra a cautella de recovagem não são admissiveis excepções algumas salvo de falsidade ou erro involuntario da redacção» (pag. 140 do tomo 1.º).

A nullidade porém só prejudica os interessados, que tiverem commettido a fraude, ou procedido irregularmente; o contracto produz todos os seus effeitos em relação aos outros (codigo da França artt. 357 e 359). Se por exemplo o segurador andou de ma fé, responde pela indemnidade, mas não tem direito ao premio, nem ao embolso pelos salvados. Se foi o segurado quem procedeu com fraude, porque sabia que o sinistro já tinha accontecido, ou carregou sem conhecimento do segurador numero de fazendas inferior á quantidade ajustada, ou de qualidade inferior, ou maliciosamente communicou noticias inexactas, não pode exigir a indemnidade, e responde pelo premio.

Artigo 1675.

Art. 1675. Se aquelle, por quem o seguro é feito, não tem interesse na cousa segurada, o seguro é nullo.

Digitized by Google

2.º sendo feito por pessoa, que não tenha interesse no objecto segurado.

É condição do seguro haver objecto exposto a riscos. Nisto váe implicita a necessidade de ter interesse no seguro a pessoa, em favor de quem se faz. Em falta d'este interesse, se por exemplo o navio não é seu, nem tem nelle sequer o quinhão de parceiro, o segurador a ninguem presta a garantia do seguro, nem correspondem aos seus direitos e obrigações obrigações e direitos em outrem. E como o seguro traz um beneficio — a indemnidade, e um onus — o premio, ninguem pode ser obrigado a acceitar aquelle, e este não pode impor-se a ninguem; os principios da negotiorum gestão não vão até obrigar todo o proprietario a pagar os serviços a troco de qualquer beneficio. Os contractos presuppõem pessoas interessadas nos direitos a exercer, nas obrigações a cumprir; não se fazem contractos, em que figurem pessoas d'um lado, cousas do outro; estas apenas são o elemento d'aquelles.

Um dos seguros sem interesse do segurado é o chamado — de pacto expresso ou em fórma de aposta, — a convenção, em que o segurador e o segurado, apostando riscos de objectos, em que não tem interesse, se compromметem reciprocamente, aquelle a pagar a este uma certa somma, se os objectos designados correrem os riscos tomados, ou por elles soffrerem ou perecerem, este áquelle um premio pela responsabilidade tomada. Assim como pelo seguro ordinario, o segurador é responsavel ao segurado mediante um premio por certos e determinados riscos, a que vão expostos objectos, em que o segurado não tem nem interesse directo de propriedade, nem indirecto de hypotheca, sociedade ou qualquer outro credito legitimo, pelo qual lhe conviesse que chegassem a salvo. Por isso os seguros de aposta, outr'ora muito em uzo, traziam as clausulas — «interesse ou não interesse, fundo ou não fundo, tenham ou não carregado, sem outra prova de interesse mais que a apolice», e outras equivalentes. Considerados na sua essencia, nem destroem a egualdade dos contractos, antes, do mesmo modo que no seguro ordinario, o risco reparte-se com egualdade; nem tem vicio, que se veja, pelo qual devam de merecer menos desfavor que todos os outros contractos aleatorios, quaes por exemplo o seguro sobre lucro esperado, ou frete que ha de vencer-se, compra do lanço da rede, etc.

Reprovam-nos comtudo os abusos, a que se prestam, dando ensejo aos perigosos colluios entre os segurados e os capitães, equipagens e outras pessoas encarregadas dos objectos do seguro. Como nem por parte d'estas pessoas nem dos segurados haja interesse na conservação d'aquelles objectos, senão pelo contrario na sua destruição para mais prompto embolsarem, estes o valor do seguro, aquellas o

Digitized by Google

premio da promettida traição, é imminente o risco, a que ficam expostos em mãos de pessoas de larga consciencia.

Bastára esta consideração para condemna-los, se lhes não fosse tambem contraria, como fica ditò, a propria natureza do contracto de seguro, onde o interesse da conservação do objecto segurado é commum a ambos os contrahentes, ao segurador para não pagar a indemnidade, ao segurado, directa ou indirectamente interessado nesse objecto, para não perdel-o, embora perca o premio; — onde os contrahentes ambos miram ao valor d'um objecto, á indemnisação d'um capital, não á simples espectativa de lucros, não a um meio de ganho, mas á remoção d'um perigo; — onde devem correr-se riscos sobre um objecto, e não os correm nem um nem outro no seguro da aposta, porque nenhum tem interesse nelle, nenhum perde pelo sinistro o objecto, sobre que foi feito o contracto.

Nem a lei pode egualar na mesma rasoura quem fomenta com o gyro de seus capitaes o desinvolvimento do commercio e da navegação, e os que, indifferentes ás especulações mercantis, apenas jogam sobre o exito das negociações alheias, e sem exporem seus capitaes em beneficio do paiz calculam os proprios interesses na proporção do infortunio dos outros (*a*).

Artigo 1679.

Art. 1679. Não se pode, pena de nullidade, fazer segurar segunda vez pelo mesmo tempo e riscos objectos já seguros em seu inteiro valor, salvo nos casos abaixo declarados.

3.° o segundo seguro pelo mesmo tempo e riscos, tambem em seu valor inteiro e com eguaes condições, de objectos já inteiramente segurados.

Neste seguro, com razão chamado dobrado, com quanto não dobre a garantia do segurado, pode tambem dizer-se que falta o interesse d'este, porque tendo interesse no objecto do contracto não o tem no seguro pela cessação dos riscos, dos quaes pelo anterior contracto está garantido. Foi segurado por 100 com o premio de 1 por % por seis mezes e contra certos riscos de mar uma carregação de vinhos do Douro avaliada na mesma quantia; tres mezes depois foi de novo segurada pelos tres outros mezes, que restavam ao contracto anterior, e com eguaes condições. O segundo seguro é nullo,

(*a*) Vej. em Silva Lisboa — Trat. do seguro part. II cap. V as leis dos outros paizes ácerca d'este objecto.

Digitized by Google

porque não tem objecto sujeito a riscos; o segurado já estava garantido contra estes. Egual disposição contem o artigo 1628 para o contracto de cambio maritimo sobre objectos já segurados por seu valor inteiro, e contra os riscos tomados em outro contracto (not. pag. 24).

Conclue o artigo 1679 — «salvo nos casos abaixo declarados. Não querem dizer estes termos que valem inteiramente alguns seguros naquellas circumstancias, nem podem referir-se aos seguros de sommas dadas a risco sobre objecto já segurado, como permitte o artigo 1715 (not. pag. 26), nem ao reseguro ou seguro do proprio seguro nos termos do artigo 1726 (not. pag. 72), nem ao novo seguro, que faz o segurado, renunciando ao seguro anterior (art. 1727 not. pag.). Estes seguros não são repetição de seguro, ou seguro dobrado; o mesmo interessado não contracta differentes seguros sobre os mesmos objectos, os quaes, estando obrigados a um, não vão nas hypotheses d'aquelles artigos servir a novos seguros. As excepções indicadas no artigo 1679 referem-se, em nosso ver, á maneira, por que, reunindo-se differentes seguradores naquellas circumstancias, devam de repartir-se por elles segundo os artigos 1750 e 1772 as obrigações e direitos resultantes do contracto,— ás regras, que devem observar-se na sua concorrencia. Exporemos estas regras na nota aos referidos artigos (not. pag.).

Artigo 1680.

Art. 1680. Excedendo o seguro o valor do objecto segurado, só é valido até á concorrencia d'esse valor.

4.° no que exceder o valor do objecto segurado. Até esse valor o seguro é vallido. Naquelle caso falta a garantia, que tem neste.

Entende-se o artigo 1680 no sentido do seguro singular. Pedro, segurando por 100 o que só vale 80, responde por este, não por aquelle valor. Mas, quando uma e a mesma apolice subscripta por differentes seguradores exceder o valor do objecto segurado, por exemplo se Pedro o segurar em 20, Paulo em 30, Sancho em 40, e Martinho em 50, tambem, como o seguro nos termos do artigo 1679 (not. ant.), a nullidade imposta pelo artigo 1680 é relativa, não absoluta; vigoram para este, como para aquelle, as regras da concorrencia estabelecidas pelo artigo 1773 (not. d. pag.).

O contracto de risco tambem só vale pelo artigo 1638 até o valor do objecto, sobre o qual foi feito; mas, em differença do de seguro, responde o tomador, como mutuatario, pelo excesso e seus juros (nota pag. 25). Esta providencia não seria applicavel ao contracto de seguro apezar da sua analogia com aquelle (not. pag. 48).

Digitized by Google

O dador desembolsa valores, que o tomador effectivamente recebe de emprestimo; não assim o segurador e segurado. Naquelle contracto ha um emprestimo real, neste a simples promessa d'uma indemnisação. O segurado não podia ficar obrigado á restituição de valores, que não recebeu, nem aos juros de capital, que não disfructa.

Artigo 1681.

Art. 1681. É nulla e de nenhum effeito a renuncia, feita ao tempo do contracto ou na sua duração, das disposições imperativas ou prohibitivas do presente titulo.

5.° A clausula ou declaração de renuncia das disposições relativas ao seguro é nulla sem comtudo annular o seguro. A renuncia das condições constitutivas d'um contracto, se valesse, illudiria a lei, mudando a essencia do acto convencionado. Considera-se como não feita, porque, sendo feita com malicia, o fim do renunciante fôra contrahir o seguro sem os encargos d'elle (not. pag. 229 do tomo 2.°).

Artigos 1702, 1703, 1704.

Art. 1702. O seguro feito sobre navios ou fazendas, que ao tempo do contracto já tinham chegado ao logar do destino, ou sobre interesse, cujo damno já a esse tempo existia, é nullo, havendo presumpção de que o segurador sabia da chegada feliz, ou o segurado da existencia da avaria nos objectos segurados.

Art. 1703. Existe a presumpção de ter havido este conhecimento, se, contando uma legua por hora, se verifica que do logar da chegada ou perda do navio, ou do logar, onde chegou a primeira noticia, pode ser levada ao logar, em que se celebrou o contracto ou deu a ordem, antes da assignatura da apolice.

Art. 1704. Não tem logar esta presumpção nos seguros feitos sobre boas ou más noticias. Neste caso o seguro só pode ser annullado pela prova positiva de que o segurado ou seu mandatario sabia da perda, ou o segurador da chegada dos objectos segurados antes da conclusão do contracto.

Digitized by Google

6.º Sobre objectos, que depois do contracto não chegam a por-se effectivamente em risco, por exemplo quando já tinham chegado ao destino, ou já então havia acontecido o damno, contra o qual se fizera o seguro, sabendo o segurador, no primeiro caso, da chegada feliz, e o segurado, no segundo, da perda ou avaria. Funda-se a nullidade do contracto na falta de riscos e na má fé, que não pode aproveitar a quem assim procedeu.

É necessario para se fazer culpa a um ou a outro, segurador ou segurado, que se dê pelo menos presumpção, fundada como diz o codigo do Brasil artigo 677 n. 9, ou, como diz Silva Lisboa (*a*), «senão fraude real, fraude presumptiva, que a lei suppõe ainda sem alguma directa prova, tão sómente pela possibilidade da sciencia do segurado ou do segurador». As circumstancias, de que resulta a presumpção, importam culpa. Estas circumstancias são, nos termos do artigo 1703, as da distancia entre o logar do sinistro e o do contracto, segundo a qual, contando-se uma legua por hora, a noticia do acontecimento podesse chegar d'aquelle a este antes de se fazer o seguro. Da apolice consta a epoca, em que se fez o contracto (art. 1683 nota pag. 53), e do relatorio da viagem devem constar a chegada do navio, os acontecimentos e por isso os sinistros (artt. 1408 e 1409 nota pag. 87 do tomo 4.º).

Esta maneira de calcular as distancias, assim como pelos artigos 337 e 421 os prasos de apresentação das letras de cambio (nota pag. 99 do tomo 2.º), deve mudar com os tempos, com as circumstancias, com o progresso. O movimento a vapor e a telegraphia electrica, inventos maravilhosos dos tempos actuaes, destruindo as distancias, abreviando as communicações, avisinhando os povos, são elementos, que é mister considerar na reforma das leis. Depois d'estas descobertas determinar a presumpção do conhecimento dos factos pelos dados estabelecidos no artigo 1703 para uma epoca em que a difficuldade e demora nas communicações distanciavam os sitios, não só fôra contradizer o progresso, que se revella em todos os conhecimentos humanos, mas, o que é de mais funestos effeitos, um meio de fraude, porque o segurador e o segurado, conhecedores dos factos pelas noticias, que lhes mais promptamente podem ter chegado pelos meios actuaes de communicação, ficariam livres de responsabilidade, se para se lhes imputar culpa sómente se contasse na fórma d'este artigo por cada uma legua de distancia uma hora. O vapor, que sahiu d'algum dos portos do Algarve com direcção á barra do Douro na manhã de cinco do mez, navegou em mar bonançoso e com vento propicio, conseguindo por isso entrar alli no dia seguinte; o seguro foi feito nesse dia, o segurador tinha

(*a*) d. cap. pag. 106.

Digitized by Google

já então conhecimento da entrada por noticia telegraphica,, todavia em vista do artigo 1703 não tem má fé, porque a distancia do Porto ao Algarve, contada por cada legua uma hora, estava muito longe de dar aquelle resultado. O navio pelo contrario perdeu-se nas costas de Quiáios, alem do cabo Mondego; o segurado faz o contracto no mesmo dia, em que recebeu da Figueira noticia telegraphica d'este sinistro; comtudo não tem culpa nos termos do mesmo artigo, porque a noticia não podia ser levada no mesmo dia de Quiáios ao Algarve! Um ou outro contractava com fraude, que a lei auctorisava.

Felizmente o interesse contramina muitas vezes os effeitos das leis retrogradas, que não acompanham, como devem acompanhar, o tempo, as circumstancias, o progresso. Contractos d'aquella natureza são de difficil, quasi impossivel realisação, porque o segurador e o segurado tem ambos, qualquer que seja o facto, perda ou salvamento do objecto segurado, os mesmos meios de verifical-o, e casos taes não se occultam; communicam-se de prompto aos que podem ter interesse em conhecel-os.

Não podem entretanto estabelecér-se regras certas, e dados positivos a este respeito. Tão incerto é o direito, marcando-se por hora uma legua nos termos do codigo portuguez e dos da Belgica e da Hespanha, como legua e meia ou tres quartos de myriametro nos do artigo 366 do codigo da França. Se em uns sitios as circumstancias favorecem inteiramente a rapidez da circulação, podem em outros demoral-a e difficultal-a; a telegraphia electrica e a facilidade das communicações não chegam a toda a parte com a mesma rapidez. O codigo da França já havia acautellado para estes casos, admittindo alem d'aquella quaesquer outras provas, — *sans prejudice des autres preuves*, por exemplo o testemunho da equipagem, cartas ou documentos authenticos etc., e o do Brasil no referido artigo 677 n, 2 presuppõe a presumpção legal, *provando-se o conhecimento por alguma fórma.*

Esta presumpção, embora fundada, como fica dicto, na possibilidade de ter um ou o outro, segurador ou segurado, conhecimento do facto, não se admitte contra nenhum d'elles, quando o seguro for feito sobre *boas ou más novas* do objecto segurado (not. pag. 55). É necessario neste caso para annullar o contracto prova terminante, positiva, de que estava, um ou o outro, em má fé,—de que o segurador sabia da chegada, e o segurado da perda.

A razão da excepção está na natureza mesma do contracto feito sobre boas ou más novas. Os contrahentes, ajustando sobre essas bases, convieram em correr os perigos das noticias recebidas, sujeitaram-se aos resultados, que podessem inferir-se d'ellas. Se não queriam sujeitar-se a estes resultados, era inutil procural-as. Em compensação do risco eminente, a que se expõem, o segurador pa-

Digitized by Google

gando o que o segurado sabia já ao tempo do contracto estar perdido, este pagando premio pelo seguro de objectos, que já então aquelle sabia estarem salvos, podem, um e outro, regular o premio e o valor da indemnidade na proporção dos resultados presumptivos das noticias recebidas, o primeiro pedindo premio elevado e offerecendo pequena indemnidade, o segundo offerecendo premio pequeno e pedindo indemnidade grande.

Artigos 1705, 1706.

Art. 1705. É nullo o contracto de seguro, tendo por objecto: 1.° as soldadas das gentes da tripulação: 2.° a primagem ou chapeu do capitão: 3.° navios ou fazendas hypothecadas ao contracto de risco por seu valor inteiro, e sem excepção de riscos: 4.° cousas, cujo trafico é prohibido pelas leis do reino, e os navios nacionaes ou estrangeiros empregados no seu transporte.

Art. 1706. Não sendo os navios ou fazendas hypothecadas ao emprestimo a risco por seu valor inteiro, a demazia, e a avaria grossa, que deve pagar-se no caso de chegada a bom porto, podem ser seguradas. Podem egualmente ser segurados os riscos não tomados pelo dador, e exceptuados no contracto de risco.

7.°— recahindo sobre os seguintes objectos:

a) soldadas e salarios do capitão e tripulação,— artigo 1705 n. 1;

b) chapeu do capitão,— d. artigo n. 2;

c) objectos de contrabando, e vasos empregados neste, —d. artigo n. 4.

Da gratificação ao capitão, conhecida pelo nome de chapeu, vej. nota pag. 151 do tomo 4.° Chamava-se assim ou carapuça pelo costume de lançal-a na carapuça ou chapeu.

Para nullidade do seguro d'uns e d'outros dos referidos objectos dão-se as razões, pelas quaes tambem os artigos 1640 e 1641 não permittem cambio maritimo sobre elles (notas pag. 21 e 27).

d) objectos, já obrigados inteiramente a um contracto de risco, e cujos riscos todos houverem sido ahi tomados,— d. artigo n. 3.

Dá-se esta nullidade pela mesma razão, por que nem pode haver contracto de risco depois d'outro de risco ou de seguro, que tiver absorvido todo o valor do objecto hypothecado, e em que forem tomados todos os riscos, nem segundo contracto de seguro do que

Digitized by Google

estiver plenamente segurado (artt. 1628 e 1679 notas pag. 23 e 78).

É facil de comprehender que, verificando-se a hypothese contraria,—artigo 1706, isto é, não estando obrigado a contracto anterior de risco o valor inteiro do objecto, sobre que foi feito, nem tomados por esse contracto os riscos todos, pode, porque resta garantia para compensação da indemnidade, fazer-se seguro:

a) do mesmo objecto pelo valor e riscos restantes, do mesmo modo que pelo artigo 1629 tambem se faz emprestimo de risco pelo valor, que exceder o valor segurado, e pelos riscos, de que não curára o segurador d'este contracto (nota pag. 25);

b) e da avaria grosa, a cujo pagamento fica sujeito por ter interesse na viagem o dono dos objectos segnrados. Já dissemos da avaria grossa (nota pag. 151 do tomo 4.°), e mais de espaço exporemos no titulo xv, terem este nome certos acontecimentos, que produzindo grave prejuizo tendem comtudo ao possivel bem commum dos interessados na viagem, evitando perda total ou mal maior. Por isso é que, tendo-a soffrido a embarcação ou a carga, o valor d'ella é compartido e repartido por uma e por outra nos termos especialmente decretados no referido titulo. Segurada esta ou aquella, entra na responsabilidade geral do segurador pelo artigo 1834 a sua responsabilidade por avaria grossa. Pode comtudo ser segurada especificadamente e á parte do seguro geral, porque não prende com elle, e, como qualquer outro, é um acontecimento incerto, eventual, sujeito a riscos, e apreciavel a dinheiro.

Artigos 1819, 1825.

Art. 1819. Se em razão de baixos ou bancos d'areia conhecidos o navio não pode dar á véla do logar da partida com a carga inteira, nem chegar ao logar do destino sem descarregar em barcas parte da carga, as despezas de aligeirar o navio não são reputadas avaria.

Estas despezas fazem a cargo do navio sómente, não havendo na carta-partida ou conhecimento estipulação em contrario.

Art. 1825. As despezas de pilotagem de costa e barras, e outras feitas por entrada e sahida d'abras ou rios,—os direitos de licenças, visitas, tonelagem, marcas, ancoragens, e outras de navegação não são avarias, mas simples despezas a cargo do navio, salva convenção na carta de fretamento ou conhecimentos.

Digitized by Google

Estas despezas não podem em caso algum ser lançadas a cargo dos seguradores.

8.°— nas despezas indicadas nos artigos 1819 e 1825, que se fazem ordinariamente na sahida e entrada dos portos difficeis.

Como se disse (nota pag. 77 do tomo 1.°), não é possivel umas vezes sem grave risco e grande temeridade, e outras é impossivel a entrada e a sahida das embarcações, á excepção d'algumas de menor lotação, sem a direcção de piloto da barra, porque lh'o não permittem a pouca profundidade ordinaria, certas condições hydraulicas, e os baixios, bancos e cabeços de areia, restingas e cachopos conhecidos, ou na alta maré o proprio jogar do mar. O mesmo obstaculo se offerece á entrada e sahida com a carga inteira, que por isso é necessario conduzir em barcos, alligeirando o navio. Estas difficuldades ou são sómente conhecidas dos práticos da localidade, ou, quando variaveis, como acontece nas barras formadas de areia, carecem de ser constante e regularmente sondadas (d. regulamentos dos portos de 28 e 30 de agosto de 1839 e 12 de maio de 1851). Só pelos pilotos praticos, e aliviando-as, são levadas a salvamento as embarcações.

Não podem nem o capitão ou donos do navio nem os carregadores segurar somma alguma á conta d'estas despezas nem das de direitos de porto, porque todas são despezas ordinarias, e os seguradores garantem o que é incerto e eventual, não o que é certo e sabido. O segurado acautella-se dos riscos a correr, e nas circumstancias referidas não ha riscos, senão certeza de despezas a fazer. A responsabilidade do segurador por estas equivalêra á das soldadas e do sustento da tripulação (nota pag. 83).

Artigos 1688, 1708, 1712.

Art. 1688. Se um navio se achar fóra do reino, poderá segurar-se só ou com carga contra todos ou alguns dos riscos de mar, sem que o segurado seja obrigado a mencionar o nome do navio ou do capitão, uma vez que declare na apolice que os ignora, e designe a data e assignatura da ultima carta de aviso, ou de ordens, que recebêra. O segurado será mesmo dispensado de designar o navio, ignorando em qual serão carregadas as fazendas, que espera, uma vez que o seguro de seu interesse na carga seja feito por um tempo determinado.

Digitized by Google

Art. 1708. É licito fazer segurar navios já sahidos ou fazendas já transportadas do logar, d'onde o risco devia começar por conta do segurador. Neste caso deve mencionar-se na apolice a epoca precisa da partida ou do transporte: ignorando o segurado esta epoca, isso mesmo deve declarar-se na apolice. Aquelle, que faz fazer o seguro, é egualmente obrigado, pena de nullidade, a indicar na apolice a data da carta de ordem ou de aviso, ou a declaração de que a não tem, e bem assim a ultima noticia relativa ao navio ou fazendas, quer elle a recebesse, quer a pessoa, por quem se faz o seguro.

Art. 1712. É nullo todo o seguro maritimo, que tem por objecto:

navios, que se não acham no logar, d'onde os riscos começam:

navios, que se não acham ainda em estado de emprehender viagem, ou promptos para ser carregados:

fazendas, que não poderiam ser immediatamente carregadas:

salvo se estas circumstancias, ou declaração de que o segurado as ignora, se acham expressas na apolice com referencia á carta de ordens ou de aviso, ou declaração que as não ha, ou quando se expressa na apolice a ultima noticia chegada, relativa ao navio ou fazendas.

O segurado designado na apolice, e bem assim aquelle, por quem o seguro é feito, são obrigados, requerendo-o o segurador, a confirmar por juramento, em caso de avaria, que ignoraram as circumstancias acima mencionadas.

9.° a) o de embarcações ou fazendas, que estiverem em porto estrangeiro na occasião, em que foram seguradas, não constando da apolice o nome d'aquellas e do seu capitão (nota pag. 6 do tomo 4.°), e d'entre diversas embarcações qual a que transporta estas, —artigo 1688 p. 1:

b) o d'umas e d'outras, já sahidas ou transportadas a esse tempo do logar ou paragens, d'onde o segurador começa a correr os riscos, —artigo 1708 pr.:

c) o das embarcações, que não se acharem ahi, mas em outro

Digitized by Google

logar ou paragens, ou que não estiverem em estado de navegar ou de tomar carga;— e o das fazendas, que não poderiam ser carregadas de prompto,—artigo. 1712 p. 1.

Esta a regra geral, que se funda no facto, destructivo do contracto de seguro, de não correrem os riscos tomados os objectos segurados, ou de expor-se a elles sem garantia o segurador. Aquelles devem estar expostos aos riscos, desde que principiarem; este carece de conhecer com as indicações convenientes os objectos, que segura.

Soffre excepção esta regra nos termos dos mesmos artigos 1688, 1708 p. 2 e 1712 p. 2; os seguros com aquellas irregularidades são validos, quando forem feitos por tempo determinado, e o segurado declarar na apolice, e requerendo-o o segurador confirmar por juramento em caso de avaria, ignorar o nome do navio e do capitão, —qual d'entre alguns o que recebeu a bordo os objectos segurados,—a epoca precisa da sahida ou transporte d'estes,—e as demais referidas circumstancias, acompanhando em todos os casos a sua exposição das ultimas noticias que recebêra dos objectos segurados, ou da declaração de tudo ignorar e novas nenhumas ter. Á mesma exposição e juramento está sujeito o procurador, que fizer o seguro por conta do segurado, devendo alem d'isso acompanhar a sua declaração da data, assignatura e substancia da carta d'ordens ou de aviso, ou declaração de não as ter.

Com quanto pareça da letra do artigo 1708 que a nullidade recáe sómente na omissão da noticia recebida do objecto segurado, e na falta de referencia á carta de ordem e de aviso, deve ser da mente da lei considerar tambem nullos os seguros, em que faltarem as outras declarações. Assim entendemos os artigos referidos; a razão é egual em todos os casos, e o artigo 1712 tambem assim os considera em analogas circumstancias por falta das mesmas declarações.

Supprem estas o que faltára, aliás, para segurança do contracto; e a falta d'ellas revella, senão sempre má fé, muitas vezes negligencia, que induz a desconfianças. Dão-se alem d'isso omissões e reticencias, que nos termos dos artigos 1677 e 1678 são causa de nullidade (not. pag. 76). Acceitando porém o segurador o contracto com esta incerteza, e contentando-se com a declaração de ignorancia do segurado, renuncía a maior garantia.

Expondo a especial disposição do artigo 1688, indicamos a nullidade sómente do seguro de navios, que estando em paiz estrangeiro não poderam ser designados na apolice nem pelo seu nome nem pelo do capitão. Pode comtudo achar-se o segurado em egual difficuldade a respeito de vasos fundeados em porto nacional, principalmente nos das possessões do ultramar. A egualdade de razão pede disposição egual: nem vemos por que não devam merecer á

Digitized by Google

lei a mesma consideração os interessados em vasos ou fazendas, que se acham em portos ou paragens do proprio paiz, distantes do logar, onde querem fazer o seguro.

Em um e outro logar nem sempre pode o segurado em viagens de curso muito longo saber o vaso, que deve de transportar as fazendas, que lhe são consignadas, quem o seu capitão, quaes estas, se lhe virão directamente dirigidas ou a quem. O segurador tem na sua mão, augmentando o premio, precatar-se contra maiores perigos, que poderem resultar d'esta incerteza.

O codigo da França artigo 337 dispensa o segurado de declarar os nomes do navio e do capitão e a qualidade das fazendas, quando a carga for tomada *aux échèlles du Levant, aux cotes de l'Afrique et autres parties du monde pour l'Europe*, devendo comtudo declarar o nome do consignatario, se d'esta mesma declaração o não dispensar o segurador. Mas o seguro não é nullo em falta das declarações, visto que não são obrigatorias. Pelo contrario os da Hollanda artigo 595 e do Brasil artigo 670 exigem-nas, e a sua falta portanto importa nullidade, se os interessados não vierem a um accordo.

Artigos 1709, 1710, 1712 pr. e fin.

Art. 1710. Sendo a partida do navio designada na apolice, e provando-se depois, que partira antes, o seguro é nullo.

Art. 1709. Declarando o segurado na apolice que ignora a epoca da partida do navio, e achando-se que o seguro fora contrahido depois da partida do logar, d'onde o risco do segurador começou, poderá exigir do segurado, em caso de avaria, que declare debaixo de juramento ter ignorado o dia da partida.

Art. 1712 pr. e fin. . . . . .

. . . . . .

10.°,—artigo 1710, se tendo sido designada na apolice a epoca da sahida do navio nos termos do artigo 1708 (not. ant.), o segurador provar em caso de sinistro que sahira antes. A declaração foi falsa (not. pag. d.).

11.°,—artigos 1709 e 1712 fin., se tendo pelo contrario declarado o segurado ignorar a mesma epoca e demais circumstancias referidas nos artigos 1688, 1708 e 1712, e, verificando o segurador haver sido contrahido o seguro depois d'aquella ou terem-se dado

Digitized by Google

estas, o segurado ou seu procurador, que fez o seguro, ou ambos, intimados em caso de sinistro pelo segurador se recusarem a confirmar com juramento a declaração de ignorancia, lançada na apolice. Sahiu por exemplo o navio no 1.° dia do mez, lavrou-se a apolice no dia 9, e o sinistro havia acontecido no dia 4. O segurado, declarando na apolice ignorar esta epoca, pode estar em boa ou má fé. No primeiro caso o juramento corrobora a declaração feita, no segundo a recusa desmente-a e revella a fraude, o que por si só annulla o contracto (d. nota). A declaração de ignorancia dos factos é para o segurado uma presumpção da sua boa fé; o juramento, se o respeitar, é uma contraprova de infallivel resultado.

Artigo 1711.

Art. 1711. Não se fazendo na apolice nem menção da partida nem de que o segurado ignorava a epoca, presume-se haver reconhecido que o navio se achava ainda no logar, donde devia partir, á sahida do ultimo correio; provando-se porem depois que o navio já tinha partido, o seguro é nullo.

12.°,—quando, não constando da apolice cousa alguma a respeito da epoca da sahida ou do transporte, nem declarando o segurado ignoral-a, o segurador provar que o transporte ou a sahida já tinham tido logar ao tempo da celebração do seguro. Em falta de declaração em contrario *presume-se*, diz o artigo, *haver o segurado reconhecido que o navio se achava ainda no logar, d'onde devia partir*. A falta de declaração importa reticencia de factos e de circumstancias, que poderiam nos termos do artigo 1678 influir sobre a existencia do contracto (d. nota). O segurado, se sabia da sahida, devêra assim declaral-o, e, se a ignorava, confessal-o.

Artigos 1713, 1714.

Art. 1713..... (*a*).
Art. 1714..... (*b*).

13.°—o das sommas dadas de risco, se na respectiva apolice se não fizerem as declarações determinadas nos artigos 1713 e 1714 (nota pag. 60).

(*a*) (*b*) } Pag. 60.

Digitized by Google

Artigos 1720, 1724.

Art. 1720. Fazendo-se seguro sobre lucro esperado, este será avaliado separadamente na apolice com designação das fazendas, sobre que se espera: pena de nullidade. No caso d'uma avaliação a esmo do objecto segurado, com estipulação de que o excesso do valor será considerado lucro esperado, o seguro será valido pelo valor do objecto, augmentado com as addições mencionadas nos artigos XLVII e XLVIII d'este titulo (artt. 1718 e 1719). No resto será nullo o seguro.

Art. 1734. O seguro do lucro esperado é nullo na parte d'este lucro, cuja realidade não poder legalmente provar-se.

14.°—o do lucro esperado, segundo o modo, por que for feito nos termos seguintes:

a) Sendo feito com especificação dos objectos ou fazendas, de que é esperado, é nullo, se não fixar somma determinada sobre o valor do objecto segurado, diz o codigo do Brasil artigo 677 n. 7, ou das fazendas, sobre que se espera, diz o codigo portuguez artigo 1720 p. 1. É necessario pois para ser valido que sejam especificadamente determinados na apolice os objectos, de que for esperado o lucro, e fixado este em quantia certa: por exemplo se for segurado em 1:000$000 réis o lucro esperado de certas fazendas, avaliadas na apolice em 10:000$000 réis.

b) Se os objectos, de que for esperado lucro, estiverem na apolice avaliados a esmo, isto é, em globo, sem conta, pêso nem medida (art. 458 not. pag. 212 do tomo 2.°), sem distincção entre si nem especificação do lucro esperado, com a clausula que seja reputado este lucro na somma, que exceder até áquelle valor o verdadeiro valor, que lhes for fixado nos termos dos artigos 1728 e seguintes, a este devem acrescentar-se o frete, os direitos e despezas de porto, que pagarem; o lucro esperado é o restante excesso. Perdendo-se as fazendas, e não podendo por isso addicionar-se aquellas verbas, que se não dispenderam (d. art. 1719), o seguro do lucro esperado é nullo por esse valor não addicionado. Eram no mesmo exemplo de diversas especies as fazendas segũradas, e estavam distribuidas por differentes fardos; estimaram-se em globo no mesmo valor de réis 10:000$000 com aquella condição. Ou se salvassem ou se perdessem, é mister fixar definitivamente o respectivo valor de cada um lote para determinar o premio e no segundo caso a indemnidade, porquẽ a validade ou a nullidade do seguro

Digitized by Google

tanto respeita ao segurado como ao segurador, cujos respectivos direitos e deveres dependem d'uma ou da outra. Salvaram-se as fazendas seguradas; o valor verificado de cada um lote prefez a somma total de 8:000$000; o frete, direitos e despezas de porto regularam por 200$000 réis; o premio do seguro d'aquellas é devido na razão de 8:200$000 reis, o do seguro do lucro esperado na de 1:800$000 réis. Pelo contrario perderam-se as fazendas, e não pode por isso addicionar-se o valor do frete, direitos e despezas de porto, o premio e a indemnidade das fazendas pagam-se na razão de 8:000$000 réis,—o lucro esperado na dos referidos 1:800$000 réis, porque seria este, como fica dicto, o calculado lucro esperado, se aquellas se salvassem. E como o seguro havia sido feito por 10:000$000 réis, é nullo o das fazendas em 2:000$000 réis, porque o verdadeiro valor d'estas é de 8 não de 10 contos; o do lucro esperado em 200$000 réis, porque o excesso do valor arbitrado ás fazendas é de 1:800$000, não de 2:000$000 réis.

Este parece ser o espirito do codigo portuguez, com quanto obscura a sua letra. O da Hollanda artigo 615 p. 2, concordando no pensamento de não admittir seguro esperado por somma incerta, diverge um pouco da letra, e, ao que parece, do espirito d'aquelle, porque estabelece que «l'assurance n'est pas valable que pour la valeur des objets assurés, mais l'excedant será reduit à la quantité du profit éspéré, qu'on pourra prouver, et l'évaluation en sera faite d'après les dispositions des articles.....». Por esta legislação o lucro esperado não é o que exceder o valor total do objecto segurado addicionado com as referidas verbas,—1:800$000 réis no exposto exemplo, mas o que for calculado acima d'esse valor total,—o de 400$000 réis por exemplo sobre os referidos 8:200$000 réis.

c) E de qualquer maneira que for fixado o lucro esperado, é nullo pelo artigo 1734 para o effeito de não dever-se a respectiva indemnidade, o seguro naquella parte d'elle, que o segurado não podér mostrar que se realisaria; ou, como diz o codigo da Hollanda,—«s'il est prouvé par les prix courants ou l'évaluation des experts qu'en cas d'arrivée le gain aurait été inferieur à la somme declarée par l'assuré dans la police, l'assureur est libéré en payant cette somme inferieure; il ne doit rien, si les objets assurés n'auraient produit aucun profit». O segurador do lucro esperado nunca pode ser obrigado a pagar senão o que lhe for provado pelo segurado que existiria; o devedor sómente é obrigado á divida.

Segue-se de tudo o que fica dicto que sempre o objecto, d'onde é esperado o lucro, deve ser avaliado na apolice, ainda que só este seja segurado, porque, devendo assentar o calculo da sua existencia ou do seu valor sobre o valor d'aquelle, a responsabilidade do segurador é determinada por essas circumstancias.

Digitized by Google

Artigo 1727.

Art. 1727. Quando o segurado por uma renuncia intimada houver descarregado o segurador de toda a obrigação ulterior, poderá fazer segurar de novo o seu interesse pelo mesmo tempo e pelos mesmos riscos. Neste caso deverá mencionar-se em a nova apolice o seguro precedente, e a renuncia feita e intimada, pena de nullidade do seguro.

15.°— o novo seguro, de cuja apolice não constarem nem o seguro anterior, que o segurado resolveu, renunciando a elle, nem a mesma renuncia e intimação, que d'ella fizer ao segurador.

Do mesmo modo que o segurado pode romper a viagem, indemnisando o segurador (artt. 1750 e 1751), tambem lhe permitte a lei renunciar ao contracto, porque é um beneficio, que não pode impor-se, ou porque melhores condições se lhe offerecem, e ao commercio aproveita, a par do interesse particular, esta excepção á regra geral dos contractos. Intimada a renuncia ao segurador para o effeito de cessar a sua responsabilidade, o interessado pode segurar de novo o objecto do anterior seguro com as mesmas ou differentes condições. É um seguro inteiramente alheio ao anterior, que por isso nem offende a regra, que prohibe repetição de seguro (art. 1679 not. pag. 78), nem pode considerar-se excepção d'ella (not. dict.). Omittidas na sua apolice as declarações do seguro anterior, e da renuncia e da intimação feita ao precedente segurador, é nullo para o effeito de não ficarem obrigados por elle os contrahentes, não para o de subsistir o primeiro seguro, porque das obrigações d'este ficou desligado o segurador pela renuncia e intimação. O segurado perdeu por aquella falta dois seguros.

SECÇÃO III

Da avaliação dos objectos segurados

Artigos 1728, 1729.

Art. 1728. O valor dos effeitos segurados, dado na apolice, não faz fé em caso de contestação, salvo tendo sido fixado por arbitradores expertos, nomeados pelas partes.

Digitized by Google

Faltando este acto, o valor dos objectos segurados pode ser verificado por todos os meios de prova commercial, admittidos pelo presente codigo.

Art. 1729. Segurado o valor inteiro do casco e quilha d'um navio, póde todavia ser diminuido pelo juiz o valor dado, ouvidos os louvados, posto que antes sobre o navio se houvesse feito louvação,—1.° se o navio fosse estimado na apolice segundo o preço da compra, ou da sua construcção, e por velhice ou viagens se achar diminuido em valor,—2.° se, tendo o navio sido segurado para muitas viagens, pereceu depois de haver feito uma ou mais, e de ter percebido frete. Tal diminuição não terá logar, havendo estipulação em contrario.

A apolice do seguro pode ser aberta ou avaliada (not. pag. 9). O artigo 1626 é aplicavel aos seguros pela regra geral do artigo 1671; e os artigos 1731 e seguintes indicam a possibilidade de ser aberta a apolice, determinando os dados, a que deva recorrer-se para fazer-se a avaliação, quer antes de lavrada a apolice, quer no caso d'aquella não constar d'esta.

A assignatura da apolice induz presumpção de ter sido pelos segurados reconhecida justa a avaliação feita ahi (codigo da Hespanha art. 856 pr.). Esta é a regra. Todavia pode ter havido erro, ou falsidade na avaliação descripta, e, do mesmo modo que em todos os mais cazos em que o segurador tiver justa razão para desconfiar do segurado, deve ser garantido. Por isso ou a avaliação constante da apolice foi feita por peritos, que nomeou cada um dos interessados, ou foi ajustada simplesmente por estes. A avaliação é obrigatoria no primeiro, não no segundo caso. O valor é verificado neste caso pelos meios indicados nos artigos 1731—1735, 1826, 942 e seguintes.

Em excepção a esta regra, e se os interessados não houverem convencionado que não possa em caso algum alterar-se a avaliação dada pelos peritos, pode diminuir-se o valor da apolice, e fica responsavel o segurador por menor indemnidade do que a correspondente áquelle valor, nos dois seguintes casos:

1.° se o navio, que fôra estimado na apolice pelo preço da compra ou da construcção, tiver soffrido depreciação com as viagens, ou por effeito de velhice. Pelo artigo 1674 o segurador não responde pelos prejuizos, que resultaram da perivel natureza do objecto se-

Digitized by Google

gurado (*a*), certos por isso e sempre inevitaveis. Está nesse caso a diminuição, que soffre em seu valor progressiva e insensivelmente o navio por effeito do tempo, do continuo choque do mar, da demora nos portos, e da roedura de insectos e vermes, que se insinuam pelos póros das madeiras. A indemnidade, chegada a occasião de pagar-se, diminue na proporção, em que se reduz por isso a avaliação da apolice, embora fixada por peritos.

2.° se, tendo sido segurado o navio para differentes viagens, se perdeu antes de completar o numero ajustado d'estas. Reduz-se a avaliação da apolice, embora, como no caso anterior, determinada por peritos, na razão das viagens, que não fez. Se não fôra assim, caberia ao segurador excessiva responsabilidade de prejuizos imaginarios, porque os riscos eram impossiveis.

3.° se o navio se perdeu depois de ter sido satisfeito o frete ao capitão, ao dono, ou, havendo parceria maritima, ao caixa. Pelos artigos 1643 e 1671 o seguro do corpo e quilha comprehende o frete, ainda que não faça d'elle menção especial; responde o segurador pelo valor d'ambos, e do mesmo modo que o dador a risco por ambos pode pagar-se do premio, que não tiver ainda recebido (nota pag. 19). Havendo pois os afretadores satisfeito o frete, e sobrevindo sinistro, que importe responsabilidade do segurador, diminue-se o seu valor na indemnidade; aliás receberia o segurado mais do que fôra ajustado,—frete dobrado.

Artigo 1730.

Art. 1730. O valor de mercadorias, provenientes de fabricas ou quintas do segurado, é estimado pelo preço, por que teriam podido vender-se no logar da carga.

O valor de mercadorias provenientes de fabricas, lavras ou fazendas do segurado, que não fosse determinado na apolice ou não o fosse por peritos (art. 1728 nota pag. ant.), é regulado pelo preço, que tiverem fazendas eguaes no logar, onde aquellas foram carregadas, não no logar, para onde foram transportadas. O segurado faz segurar o valor, que remette, não o que ha de haver,—aquelle é conhecido, este incerto; e como o commerciante, enviando fazendas para negocial-as em outra praça, mira a um lucro, avalial-as pelo preço provavel da negociação ou da sua extração nesta praça importára o seguro não só do valor contra os possiveis riscos do trans-

(*a*) Silva Lisboa cap. 34.

Digitized by Google

porte, senão tambem alem d'este o do lucro; e todavia nem o fim do seguro é dar lucro ao segurado, senão sómente precatal-o de perigos, nem o lucro pode segurar-se sem previa e explicita declaração na apolice do valor, em que fora arbitrado (art. 1720).

O codigo do Brasil artigo 694, avaliando-as pelo preço do logar do desembarque, augmentado ainda pelas despezas feitas até este acto, pelo premio do seguro, e pela commissão da venda, não nos parece por aquellas considerações dever preferir-se,

Artigo 1731.

Art. 1731. As mercadorias adquiridas por troca são avaliadas pelo preço, que se obteria pelas que por ellas se trocaram no logar da descarga.

O artigo 1654, obrigando ao contracto de risco não só as fazendas carregadas, mas outras havidas durante a viagem, e as importadas de retorno, é applicavel ao seguro pela regra do artigo 1671. Quando pois neste ou em outros casos, em que se seguram fazendas, que devem de haver-se por troca, houverem de ser estas avaliadas para determinar a responsabilidade do segurador, é regulado o seu valor pelo preço, que poderiam ter no logar da descarga as que por ellas se trocaram. Carregaram-se em Portugal vinhos para se trocarem na Inglaterra, valor egual, por pannos, segurando-se a carregação por inteiro; o valor dos pannos para o effeito do seguro é o dos vinhos na Inglaterra, porque a negociação consistia na troca de valor por valor, o d'aquelles portanto representa o d'estes.

Artigo 1732.

Art. 1732. Sendo o seguro feito na torna-viagem d'um paiz, onde o commercio sómente se faz por troca, a estimação do valor das fazendas seguradas regula-se segundo o preço, que custaram as fazendas dadas em troca, mais as despezas do transporte.

A moeda, representativa de todos os valores e padrão commum, pelo qual todos podem afferir-se, dispensa nos paizes civilisados as permutações a generos. Onde porém aquelle meio commum de troca não tiver chegado, estas são o meio unico de commercio. Se for dirigida a estes paizes uma carregação para ser ahi negociada á falta

Digitized by Google

de moeda por productos indigenas, segurada esta carregação de retorno, o seu valor para o effeito do seguro é o preço, por que tinham sido havidos os que foram dados em troca, augmentado com as despezas de transporte. A moeda, com que foram havidos, o padrão, pelo qual foram aferidos naquelle paiz, está nas proprias fazendas, para alli conduzidas, cujo valor é o preço de acquisição. Rogron, commentando o artigo 340 do codigo da França, dá o seguinte exemplo: «supposons que j'aie fait transporter sur ces côtes du vin, des liqueurs, et que j'aie échangé ma cargaison contre un chargement de pelleteries; je fais assurer en France ce chargement, que je sais devoir être en mer, et nous ne designons pas sa valeur. Il périt avant d'arriver. Quelle est la somme, que les assureurs doivent me donner, comme représentant la valeur des pelleteries assurées? on la calculéra sur le prix du vin, que j'avais donné en échange, y compris les frais de transport de ce vin sur les côtes d'Afrique, parce que c'est le vin rendu sur ces côtes, que j'avais donné pour avoir des pelleteries».

Artigo 1735 p. 2.

Art. 1735 p. 2. . . . . .

. . . . . .

Recahindo o seguro sobre mercadorias ou moveis, estantes em uma casa, em armazens ou outros edificios, o seu valor real ao tempo da perda ou damno pode ser provado pelo juramento do segurado.

Para determinar o valor das mercadorias e moveis, que se perderam ou soffreram avaria no proprio edificio, armazem ou casas, em que estavam, não ha dados tão positivos como para determinal-o nos casos dos referidos artigos 1730, 1731 e 1732 (notas anteriores). Especialmente se se perderam, e não restam d'elles vestigios sufficientes, fôra difficilima, senão impossivel, a avaluação. O arbitrio de recorrer ao juramento do segurado é permittido; e será este o meio unico de resolver a difficuldade, se o segurado ligar a esta prova a importancia, que tem.

Artigo 1735 p. 1.

Art. 1735. No seguro do frete a somma segurada prova-se pelas cartas-partidas, ou conhecimentos. Quanto ás fazendas pertencentes aos donos dos navios, e cujo frete

Digitized by Google

se não achar determinado pelo conhecimento ou carta de fretamento, o valor do frete segurado será determinado por expertos.....
.....

O codigo da Hollanda, legislando sobre egual assumpto no artigo 623, é redigido do modo seguinte: «— Le montant du frèt est prouvé par les chartes-parties ou par les connaissements. Á défaut de chartes-parties ou de connaissements, et a l'egard des marchandises, qui appartiènnent aux propriètaires même du navire, le montant du frèt est réglé par experts»—. O artigo 1735 p. 1, contendo o mesmo pensamento, é menos claro.

O frete dos objectos conduzidos a bordo pode segurar-se (not. pag. 67). Que deva provar-se pelas cartas de fretamento e pelos conhecimentos (not. pag. 145 e 182 do tomo 4.°) o valor, em que se considera segurado o frete dos que não pertencem ao dono do navio, e, se não forem acompanhados d'algum d'estes titulos, que seja determinado por louvados, não offerece duvida alguma. Constando o frete d'alguns d'aquelles titulos, e não havendo na apolice declaração para que só uma parte d'elle fosse segurada, é facil de ver qual o valor do frete segurado, e portanto a responsabilidade do segurador: e, se não consta nem d'aquelles nem d'outros titulos, só louvados mercantis, mais conhecedores das causas determinativas dos fretes em dadas occasiões e circumstancias determinadas, podem fixal-os e portanto o valor do seguro.

Mas que dos objectos seus, que transporta a bordo, pague frete o proprio dono ou armador, não vemos como entender-se. Todavia o artigo 1735 e no codigo da Hollanda o artigo referido indicam o modo de determinar o valor, em que se suppõe segurado este frete em falta de carta de fretamento ou de conhecimentos, que não existem nesse caso, porque não podia o proprio armador e fretador passal-os a si proprio, ser ao mesmo tempo e sobre os mesmos objectos fretador como armador, e afretador como carregador.

Este frete existe em ficção, como em ficção existe pela lei de 30 de julho de 1861 artigo 2 para o effeito da contribuição o valor locativo das casas, que estando habitadas por seu dono figuram na contribuição pessoal como arrendadas. Do mesmo modo que o frete de quaesquer outros objectos estranhos mettidos a bordo, considera-se existente para o effeito de poder o dono do navio segurar com esse titulo somma correspondente ao que teria de pagar pela conducção dos objectos seus, se o navio fosse d'outrem.

Digitized by Google

Artigo 1733.

Art. 1733. O lucro esperado avalia-se e prova-se por preços correntes comprovados por corretores, ou por declarações de louvados, de que resulte a prova do ganho, que razoavelmente poderia obter-se, se as fazendas seguradas chegassem ao logar do destino.

Os meios indicados no artigo 1733 para determinar o valor do lucro esperado, que foi segurado, tornam-no acreditavel por ser susceptivel de realisar-se. Sobre esta presumpção de realisação assenta a validade do seguro.

As ultimas palavras do artigo —«se as fazendas seguradas chegassem ao logar do destino» deveram substituir-se por est'outras —«se as fazendas, sobre que foi calculado o lucro, chegarem ao seu destino». Nem sempre são seguradas estas fazendas, com quanto devam de mencionar-se na apolice (art. 1720 not. pag. 90).

SECÇÃO IV

Do começo e fim dos riscos

Artigos 1736, 1737, 1739, 1741, 1766 p. 1.

Art. 1736. Em caso de seguro sobre o corpo e quilha d'um navio o segurador corre os riscos desde o momento, que o capitão começar a carregar as fazendas ou victuallias; ou, partindo em lastro, desde que começar a metter lastro.

Art. 1737. Os riscos do segurador terminam no caso do artigo precedente vinte e um dias depois que o navio segurado entrar no logar do destino, ou no ultimo momento, em que as fazendas, que pagam frete, são descarregadas, uma vez que o sejam antes dos vinte e um dias mencionados, salvo força maior nos termos do artigo LXX (art. 1741).

Art. 1739. No caso de seguro sobre mercadorias os riscos começam no momento, em que são transportadas do

Digitized by Google

cáes para serem carregadas no navio, e terminam quinze dias depois da chegada do navio ao logar do seu destino, ou antes, se antes as fazendas nelle são descarregadas e postas no cáes; salvos os casos de força maior nos termos do artigo LXX (art. 1741).

Art. 1741. Sendo o capitão ou segurado impedido por causas legitimas de fazer a descarga das mercadorias na dilação acima prescripta, sem que possa ser-lhes imputado o retardamento, o segurador correrá os riscos até o fim da descarga.

Art. 1766 p. 1. Todavia, se estipulada a franquia de hostilidade o segurado reservou no contracto que afóra a presa seria garantido das perdas ordinarias, o segurador responde por todo o damno, menos o resultante de hostilidades, até que o navio seja amarrado no porto.....

.....

Determinam a epoca do começo e termo dos riscos tomados pelo segurador, e portanto a responsabilidade d'este em caso de sinistro, os artigos 1736, 1737 e 1738, quando for segurado o navio inteiro, e os artigos 1739 e 1740, quando o for a carga. São communs a uns e outros seguros os artigos 1741 e 1746.

Differem um pouco estas epocas no contracto de seguro das que fixou o artigo 1656 para o de risco, e portanto o tempo da responsabilidade do dador e do segurador. A legislação, que todavia offerece alguma analogia neste objecto, é reciprocamente applicavel, e completa em um o que falta em outro (art. 1671). Vej. d'esta differença e analogia a nota ao artigo 1656 pag. 16, 17 e 18.

Por isso, como não está prevenido na presente secção o caso de ter sido feito o seguro durante a viagem, devem os riscos principiar neste caso, desde que se fizer o contracto; disposição egual contém para o contracto de risco o artigo 1656.

O artigo 1737, estendendo a responsabilidade do segurador alem da entrada e ancoradouro do navio, não está em harmonia com o artigo 1766, pelo qual, ou recahisse o seguro no navio ou nos objectos embarcados, aquella responsabilidade cessa, logo que o navio for amarrado no porto, quando dos riscos tomados apenas for exceptuada a prêsa por effeito de hostilidades. Para pôr de accordo os dois artigos é mister não entender litteralmente o artigo 1766, porque não haveria razão para fazer-se ahi uma excepção, senão no

Digitized by Google

de completar-se por elle, com o que fica egual para todos os casos a epoca da cessação da responsabilidade do segurador.

Com preferencia á do artigo 1739 a disposição do artigo 1766, que é conforme com a do artigo 1656, contém o verdadeiro termo natural da responsabilidade do segurador e do dador a risco. Todavia na lei clara não ha logar a discutir o pensamento do legislador, e a epoca d'esta responsabilidade é tão terminantemente estabelecida no artigo 1739, que não ha razão a torcer a do artigo 1766. Fica em pé a regra, com quanto merecedora de completa reforma nos termos dos codigos da França, da Hollanda e do Brasil (not. d.).

Artigos 1738, 1740.

Art. 1738. Em caso de seguro sobre o corpo e quilha do navio, de ida e volta, ou de muitas viagens, o segurador corre sem interrupção os riscos até, e comprehendidos os vinte e um dias sobre o fim da ultima viagem, ou até que se descarregue a carga, sendo-o antes d'esta epoca nos termos do artigo precedente (art. 1737).

Art. 1740. Sendo o seguro de mercadorias feito *por todo o risco*, o tempo do risco corre sem interrupção, mesmo no caso de ser o capitão obrigado por necessidade a descarregar em um porto de arribada, a que aportasse para concertar o navio: e finda, quando a viagem é legalmente rota, ou quando o segurado dá ordem para não recarregar fazendas, ou emfim desde que a viagem é terminada.

No seguro de navio por viagem redonda ou por muitas viagens seguidas o tempo dos riscos e a responsabilidade do segurador não se interrompem, dão-se por todo o tempo da viagem ou viagens. Nem outro podia ser o effeito da obrigação tomada, porque, do mesmo modo que a viagem inteira, as viagens seguidas consideram-se como se uma só fora, e terminam por isso no porto, donde primeiro sahira o navio. Se for feito o seguro por viagem redonda entre Lisboa e o Porto, ou pelas viagens do Porto a qualquer dos mares do norte para voltar a Lisboa, estas só aqui terminam. O artigo 1738 não contém pois disposição nova; applica ao seguro de viagem redonda ou por viagens seguidas o que dispõem os artigos 1736 e 1737 para os seguros pelas de ida ou de volta, ou de tempo restricto.

Tambem não se interrompe o tempo dos riscos e a responsabilidade do segurador no seguro de fazendas feito por todo o risco. Quaesquer

Digitized by Google

que sejam as circumstancias, que façam interromper a derrota regular, por exemplo arribada forçada, esta interrupção não affecta o direito do segurado; a responsabilidade do segurador finda com o termo da viagem, ou este seja ordinario no porto designado na apolice, ou extraordinario pelo rompimento, quer necessario ou voluntario (notas pag. 116 e seguintes do tomo 4.°).

O segurador pode tomar alguns só, ou todos os riscos (not. pag. 16). A clausula — seguro por todo o risco tem o mesmo effeito como se nenhuma declaração de riscos se fizesse; não exclue caso algum possivel de sinistro, e nem portanto as avarias soffridas e as despesas feitas com a descarga e recarga nas arribadas forçadas; e estende-se mesmo aos prejuizos, que podem ser de duvidosa origem; isto é, se de caso fortuito, se de culpa do capitão ou da equipagem ou do proprio segurado. Os artigos 1753 e 1754, limitando a responsabilidade do segurador em caso de mudança voluntaria de rota ou de viagem, estendem-na implicitamente ao de arribada forçada ou mudança necessaria, e confirmam o sentido da referida clausula. Se tivesse tomado riscos determinados, a responsabilidade seria interrompida pelos riscos extraordinarios e accidentaes.

Artigo 1746.

Art. 1746. Rompendo-se a viagem depois de começado o risco do segurador, este risco continua depois do rompimento durante quinze dias nos seguros sobre mercadorias, e por vinte e um dias no seguro sobre corpo e quilha do navio.

Mas ou sejam tomados sómente certos riscos, ou não se especifiquem nenhuns, ou haja a clausula — por todo o risco, — se a viagem ou viagens forem rotas depois de ter principiado de correr o tempo dos riscos, o segurador continua responsavel por mais 21 dias alem do rompimento no seguro do navio, e por mais 15 no de fazendas ou objectos transportados a bordo, ou ainda por mais tempo, segundo as circumstancias, porque este é pelos artigos 1737 e 1739 o termo regular e ordinario da responsabilidade de segurador; as viagens não se consideram findas para o effeito d'esta responsabilidade na epoca da ancoragem do navio, mas naquell'outro tempo alem (nota pag. 99).

Tambem, como no caso dos artigos 1738 e 1740 (not. ant.), o artigo 1746 não contém disposição nova, senão sómente applicação da regra geral do termo do seguro ao especial caso de não findar a viagem na epoca natural, porque foi antecipado o seu termo pelo rompimento.

Digitized by Google

Artigos 1744, 1745.

Art. 1744. Sendo o seguro feito sobre fazendas a transportar por terra, rios ou canaes em navios, barcos, carros, bestas, ou pelo correio, os riscos começam a respeito do segurador, logo que as fazendas são entregues nos logares ou estancias, em que devem ser carregadas.

Art. 1745. Nos casos previstos no artigo precedente o tempo dos riscos do segurador corre sem interrupção, ainda mesmo que as fazendas sejam descarregadas durante a viagem, armazenadas ou recarregadas em outros navios, barcos ou carros, até á sua chegada e descarga no logar do destino, ou entrega no logar do seu enderessamento, indo pelo correio.

Á semelhança do que fica dicto com relação ao seguro de fazendas conduzidas por mar (notas pag. 99, 100 e 101), os artigos 1744 e 1745 determinam o tempo dos riscos em seguro de transporte por terra, ou navegação interna. Aqui principia o risco pela entrega das fazendas nos logares ou estancias, em que foi feita a carregação ou a entrega; continua sem interrupção, quaesquer que forem as baldeações durante a viagem ou transporte; e terminam pela descarga no logar do destino, e, se as fazendas seguradas vão dirigidas a logar ou domicilio certo, pela entrega neste logar, — tudo, bem entendido, se a viagem ou jornada correu conforme o ajuste (artt. 1759 e 1760, notas pag. 109).

Se a letra dos artigos 1744 e 1745 traduz o verdadeiro pensamento do auctor do codigo, a lei nesta parte présta-se a menos duvida do que nos seguros de mar: é mais conforme á simplicidade dos codigos referidos da França, da Hespanha e do Brasil; por isso mais adoptavel: a responsabilidade do segurador começa pela entrega ao encarregado de receber as fazendas, acaba na recepção pela pessoa, a quem devem entregar-se.

Cremos porem ter sido outra a sua intenção. Onde a navegação interna pode fazer se em navios (o art. 1744 pressuppõe que possa acontecer assim), é mister por egualdade de razão, e para que se não dê desharmonia entre os artigos 1744 e 1745 e os que legislam para os seguros de mar, estender a legislação acerca d'estes seguros aos de objectos transportados em navio por navegação interna, canaes e rios, e considerar por isso continuada a responsabilidade do segurador até findar o prazo marcado nos artigos 1739 e 1741 (not. pag. 99). Embora pareçam oppor-se a esta interpre-

Digitized by Google

tação a letra da lei e o principio da restricção, não da ampliação das obrigações; não tem menor força a necessidade de entender as leis por forma que se dê egual disposição onde houver a mesma razão.

No transporte por terra e na navegação interna a descarga, armazenagem e recarregação constituem uma necessidade, que as circumstancias impõem; a navegação não chega a toda a parte, as estradas não se prestam aos mesmos vehiculos de communicação, e nem para todos os logares a conducção pelo correio offerece a mesma regularidade. A recarregação, a armazenagem antes de haver commodidade de se fazer esta, baldeações e descargas repetidas são condições implicitas no commercio e transporte interno, e portanto no seguro terrestre. Ao segurador pertence, para desviar de si a rèsponsabilidade, provar o abuso por parte do segurado, a desnecessidade d'aquelles factos. Em quanto o não fizer, não podem constituir arbitraria alteração ou rompimento da viagem ou da jornada.

Artigos 1742, 1743, 1747.

Art. 1742. O risco sobre frete segurado começa a respeito do segurador desde o momento e á medida que são carregadas as fazendas, que pagam frete: e termina quinze dias depois de chegadas ao logar de descarga destinado, ou antes, se antes são descarregadas.

Art. 1747. O risco no seguro do lucro esperado começa e acaba nos mesmos termos, em que começa e acaba o risco do seguro sobre fazendas.

Art. 1743. Os riscos dos seguradores de sommas emprestadas a risco começam e terminam no momento, em que começam e terminam os riscos do contracto de cambio maritimo, segundo a lei ou as convenções das partes.

O segurador, segurando o frete dos objectos transportados e o lucro esperado d'elles, fica obrigado pelo mesmo tempo que dura a sua responsabilidade, se tambem segurar, ou que duraria, se unicamente segurasse esses objectos.

Do mesmo modo e por egual razão. segurando as sommas dadas a risco, fica responsavel, desde que principiam e até que terminam os riscos do mesmo contracto de cambio maritimo.

Vej. do começo e termo d'uns e outros riscos os artigos 1713, 1714, 1739, 1744, 1745, e 1746 e notas pag. 60, 99, 101 e 102).

Digitized by Google

Podem ser differentes os riscos tomados em qualquer d'aquelles seguros,—differentes no seguro dos proprios objectos transportados e no do seu frete ou do lucro, que espera d'elles o expeditor,—no contracto de risco e no seguro das sommas emprestadas por este. Ao segurador é livre tomar a responsabilidade nos termos. que lhe mais convierem. Mas, não existindo frete sem objecto afretado, esperança de lucro sem fazendas negociadas, sommas emprestadas de risco sem o respectivo contracto, não é natural que a responsabilidade no seguro do frete, do lucro e das sommas emprestadas dure menos, assim como não pode durar mais tempo do que a do seguro dos proprios objectos, fazendas e contracto. Pode todavia fazel-o a convenção sem offensa da natureza do seguro (art. 1749 nota seg.).

Artigo 1749.

Art. 1749. Em todos os seguros, seja qualquer que for a sua especie, os contrahentes têm direito a fazer e a expressar na apolice, quanto á epoca precisa do começo e duração dos riscos, todas as demais estipulações e condições, que acharem convenientes.

Permittindo as convenções sobre duração da responsabilidade do segurador, que se não oppozerem á lei ou á natureza do contracto, o artigo 1749 suppre quaesquer omissões, que por ventura contiver a lei respectiva a cada especie de seguro. Quando esta a não prohibe expressamente, a convenção é a primeira regra obrigatoria dos contractos (artt. 255 e 529 notas pag. 9 e 223 do tomo 2.°).

SECÇÃO V

Dos direitos e obrigações do segurador e segurado

Artigo 1752.

Art. 1752. São a cargo do segurador todas as perdas e damnos, que acontecem aos objectos segurados por borrascas, naufragios, varação, abalroação, mudança forçada de rota, de viagem ou de navio, por alijamento, incendio, violencia injusta, inundação, presa, pilhagem, embargo

Digitized by Google

por ordem de potencia, quarentenas supervenientes, declaração de guerra, represalias, negligencia ou barateria de patrão ou da equipagem; e geralmente por todas as demais fortunas de mar, salvos os casos, em que o segurador deixa de ser responsavel pela natureza da cousa, pela lei ou por convenção expressa na apolice.

Do sinistro maior ou menor e da responsabilidade do segurador e do dador a risco em cada um—vej. nota pag. 6 e segg.

Cessa a responsabilidade d'um e do outro—a) por effeito da natureza do objecto do contracto, seu vicio proprio ou natural,—b) por convenção, ou termos, em que for tomada,—c) e independentemente d'uma e d'outra por immediata disposição da lei nos termos dos seguintes artigos.

Artigos 1755, 1770.

Art. 1755. O segurador não responde por damnos ou avarias causadas por facto do segurado. Tendo começado o risco, pode exigir ou reter o premio.

Art. 1770. O segurador não se descarrega da sua responsabilidade no seguro contra o incendio, salvo provando que o incendio fora causado por facto ou negligencia grave da propria pessoa do segurado.

Cessa a responsabilidade do segurador por immediata disposição da lei (not. ant. c)):

1.°—quando os prejuizos, acontecidos aos objectos segurados, forem causados por acção ou omissão grave dos segurados, por exemplo se o incendio foi causado por culpa d'este ou de pessoas de sua familia. O segurador obrigou-se pelos damnos provenientes de causas inevitaveis ou insuperaveis, não pelos de factos pessoaes e arbitrarios do segurado ou de pessoas, por cujos factos responde (cod. civ. da Prussia).

Se ao tempo do sinistro, a que deram causa esses factos, já os riscos tomados haviam principiado de correr, o segurador tem direito ao premio para exigil-o, se o não recebeu ainda, para retel-o e não restituil-o, se já o recebeu, porque o contracto começou a ter effeito, e culpa foi d'aquelle, não d'este, que não progredisse pela fórma ajustada.

Os principios geraes da imputação das acções determinam, em

Digitized by Google

falta de convenção, os deveres e direitos reciprocos dos contrahentes. O codigo civil da Prussia parte II tit. VIII secç. XIII estabelece a este respeito, e com relação ao seguro contra fogo, as seguintes disposições, que podem esclarecer e completar a do artigo 1770 do codigo portuguez, determinando factos presumptivos da culpa do segurador ou de pessoas, suas dependentes.

Art. 2157. Si une partie de la chose assurée est transférée en un autre lieu que celui désigné dans la police, le risque cesse d'être à la charge de l'assureur, qui conserve néanmoins la totalité de la prime.

Art. 2158. Mais lorsque la demeure de l'assuré ou le lieu désigné dans la police pour déposer les objets assurés viennent á changer, il faut sur-le-champ en instruire l'assureur, sous peine de perdre les droits stipulés.

Art. 2159. Alors l'assureur a l'option, pendant le délai déterminé (art. 2137), de continuer le contrat ou d'y renoncer, en restituant la prime à proportion du temps non encore écoulé.

Art. 2160. Si par le fait de l'assuré il s'établit un voisinage dangereux, l'assureur n'est pas tenu á la réparation des dommages, qui en résultent;

Art. 2161. Non plus que dans le cas où le voisinage dangereux ne provient pas à la vérité des dispositions de l'assuré, mais où celui-ci a négligé d'en instruire l'assureur dans le délai fixé (art. 2137)

Art. 2162. Si la déclaration a eu lieu de la manière convenable, il faut s'en tenir aux dispositions de l'art. 2159.

Art. 2235. Dans les assurances contre l'incendie l'assureur répond de tous les dommages causés par le feu à la chose assurée, lorsqu'ils ne proviennent point de la faute de l'assuré, ni de celle de sa femme, de ses enfans ou petits-fils.

Art. 2236. Sa responsabilité s'étend encore au cas où le feu aurait pris par la faute des commensaux et domestiques de l'assuré.

Art. 2237. Sont réputés commensaux tous ceux qui demeurent dans les édifices, où la chose assurée est déposée.

Art. 2238. Les frères et soeurs de l'assuré et ses parens dans des degrés plus éloignés sont comptés parmi les commensaux.

Art. 2239. L'assureur n'est affranchi de la garantie que dans des circonstances telles, qu'aux termes des dispositions de la I.re partie tit. VI art. 56-64 elles rendraient l'assuré responsable des actes illicites de ses commensaux ou domestiques.

Digitized by Google

Art. 2240. Si, lorsqu'un incendie éclate, les choses assurées se trouvent endommagées ou perdues par l'effet des soins qu'on prend pour les mettre à l'abri du danger, le dommage est à la charge de l'assureur.

Art. 2241. Il répond encore des frais nécessaires pour soustraire à l'incendie les objets assurés.

Artigos 1753, 1754, 1757 pr. e p. 2, 1784 p. 1.

Art. 1753. Toda a mudança voluntaria de rota, de viagem ou de navio por facto do capitão ou dos donos do navio em caso de seguro sobre casco e quilha ou sobre o frete faz cessar as obrigações do segurador.

O mesmo é ácerca do seguro de mercadorias em toda a mudança de rota, viagem ou navio com consentimento do segurado.

Art. 1754. A mudança voluntaria de rota ou viagem não consiste em uma desviação de pouca importancia; dá-se porém, quando o capitão sem utilidade reconhecida ou sem necessidade aporta a uma enseada ou porto fóra da linha da derrota, ou toma rumo diverso do que devia seguir. O juiz pode ordenar o voto de arbitradores expertos, havendo contestação ácerca de desviação.

Art. 1757 pr. e p. 2. Sendo o seguro feito sobre fazendas pertencentes aos donos do navio, em que são carregadas, o segurador não responde.....
nem pela mudança de rota, viagem ou navio, mesmo no caso em que tal mudança tivesse logar sem culpa ou inscio o segurado, salva convenção em contrario.

Art. 1774 p. 1. A mudança de viagem por facto do tomador a risco estorva o contracto de seguro feito sobre o emprestimo a risco, a não haver na apolice estipulação em contrario.....

E portanto: 2.°—artigo 1753 p. 1, quando, sendo segurados o navio ou o frete, se fez por ordem dos donos ou do capitão mudança em o navio ou na viagem ajustada; desviação da derrota ordinaria e uzual em viagens da natureza da viagem emprehendida; e alte-

Digitized by Google

ração na ordem das escallas designadas na apolice (cod. do Brasil art. 711 nn. 1 e 2).

O seguro deve ser, como os outros contractos, reciproca e rigorosamente guardado: a liberdade de rompel-o é concedida por excepção, e ainda então com uma compensação em favor do segurador (notas pag. 116 do tomo 4.° e ao artigo 1751 pag.). As alterações por parte do segurado, ou com seu consentimento, nas condições assentadas não podem prejudicar aquelle.

Diz-se desviação a mudança de viagem marcada, porque o navio não procura os portos da escalla, ou as paragens, d'onde e para onde se dirige. Chama-se tambem assim a mudança da derrota determinada, porque o navio deixa o caminho ou a linha traçada, altera a ordem nas escallas designadas na apolice entre os pontos extremos da viagem.

Para que estes factos importem cessação da responsabilidade do segurador pelos perigos de mar, que succederem, é mister que sejam voluntarios, não auctorisados nem aprovados pelo segurador,—e arbitrarios, não reclamados por utilidade reconhecida ou necessidade nos termos do artigo 1754.

3.°,—artigos 1753 p. 2 e 1757, quando, segurada a carga, tiverem logar os mesmos factos com sciencia e annuencia do segurado, seu dono: e, pertencendo aos proprios donos do navio, ainda que não tenham conhecimento d'elles, nem para elles hajam concorrido.

Quando os interessados na carga segurada são os proprios donos do navio, responsaveis nessa qualidade pelos factos do capitão, seu proposto, e de sua escolha e confiança (nota pag. 49 do tomo 4.°), não é necessario para cessar a responsabilidade do segurador, a não fazer ajuste em contrario, consentirem nos factos do capitão ou terem d'elles conhecimento. Pela razão inversa exige-se este consentimento do segurado, dono da carga, não do navio. Esta a razão da differença entre os artigos 1753 p. 2 e 1757 p. 2.

Contém disposição analoga a respeito do dador a risco o artigo 1658 (nota pag. 34).

4.°,—artigo 1784 p. 1, no seguro de sommas dadas a risco, quando nas referidas circumstancias factos semilhantes são praticados pelo tomador a risco, ou este seja dono ou capitão do navio, ou simplesmente dono dos objectos conduzidos.

Artigo 1759.

Art. 1759. No caso de seguro sobre fazendas, que devem transportar-se por terra, canaes ou rios, ou alternativamente, o segurador não responde pelas perdas sobre-

Digitized by Google

vindas, depois que sem necessidade a viagem deixou de continuar-se pelo modo e caminhos ordinarios.

5.°,—nas conducções por terra ou em navegação interna, ou alternadamente por esta e por aquella (art. 1745 nota pag. 102), quando nos mesmos termos e condições egual mudança se fizer, voluntaria e arbitraria, dos meios de transporte, e do seguimento de caminhos marcado na apolice.

A razão é egual: o trasporte por mar ou por terra ou em navegação interna produz o mesmo effeito, e deve regular debaixo das mesmas condições a responsabilidade do segurador.

Artigos 1758, 1760.

Art. 1758. Em caso de seguro sobre casco e quilha do navio ou sobre o frete o segurador não responde por perdas sobrevindas depois do momento, em que o capitão, provido do necessario para emprehender a viagem, deixou sem motivo valido de fazer-se á vella.

Art. 1760. Fixa na cautela de recovagem a dilação para dentro d'ella se effeituar o transporte, o segurador é livre de toda a responsabilidade pelo damno, que acontecer depois da epoca, em que as fazendas deveriam ter sido transportadas.

Os contrahentes podem por convenção expressa derogar as disposições d'este e do precedente artigo.

6.°—quando, segurado o frete ou o navio, este soffrer demora arbitraria no porto, ou sahir arbitrariamente alem da epoca, em que o capitão estava provido de tudo o que para a viagem era necessario (nota pag 79 do tomo 4.°), se para aquella demora ou para esta sahida extemporanea não houvesse motivo justificado;—e em circumstancias analogas, seguradas as fazendas, que tem de transportar-se por terra ou em navegação interna, quando o transporte se fez depois da epoca fixada na cautella de recovagem e na apolice.

O tempo havia sido tomado por base do contracto; sobre esta calcularam o segurador e o segurado os riscos e o premio. Por ventura que o segurador, contando com o tempo provavel da viagem desde o da sahida regular ou estipulada, antevíra os perigos d'um transporte, d'uma sahida ou d'uma chegada em outra epoca, e cal-

Digitized by Google

culára sobre estes a maior ou menor probabilidade de salvação do navio.

Tambem nestes casos, como nos anteriores, é necessario que a demora na sahida seja arbitraria. Não só a convenção prévia ou a ratificação do segurador pode outra cousa decidir, mas, com quanto no primeiro caso o capitão devesse levantar ferro, logo que estivesse provido do necessario para emprehender viagem e fazer-se de vella (d. nota), e no segundo a dilação marcada na cautella e na apolice se devesse considerar termo fatal, circumstancias extraordinarias e motivo valido, como diz o artigo 1758, podem dár-se, que totalmente obstem ao cumprimento do dever. Sómente ao juiz pertence decidir estas contestações sob informação de peritos, como em tudo quanto depende de conhecimentos praticos.

Artigo 1777.

Ar. 1777. Se o segurado envia o navio a um logar mais distante do que o designado no contracto, o segurador não responde pelos riscos ulteriores. Todavia encurtando-se a viagem o seguro surte pleno effeito, sendo o porto mais proximo de escala estipulada na apolice.

7.º—se a viagem se prolongar voluntaria e arbitrariamente alem do ultimo porto atermado na apolice (cod. do Brasil art. 711 n. 3), ou, como diz o artigo 1777, se o segurado enviar o navio a um logar mais distante do que o designado no contracto.

O segurador não responde pelos accidentes, que se derem alem do porto convencionado, porque o segurado ultrapassou sem seu consentimento o empenho contrahido. O navio por exemplo, que fora segurado desde Lisboa ate Vigo, não se considera sugeito ao mesmo seguro desde este porto em direcção a quaesquer outros, para onde continuar viagem. Naufragando entre Vigo e algum dos seguintes portos, a perda não é de conta do segurador.

Encurtando o segurado a viagem, a que se refere o seguro, este surte pleno effeito, e o segurador tem direito ao premio por inteiro *sendo o porto mais proximo*, onde o segurado déra por finda a viagem, algum dos *aa escala estipulada na apolice*. O navio por exemplo devia tocar nos portos da Figueira, Porto e Vianna; findou a viagem no Porto; o contracto subsiste por inteiro. Mas, se em vez de seguir para o norte, navegar para o sul, e se perder na barra de Setubal, o contracto rompeu-se, a responsabilidade do segurador cessou, embora este porto seja mais proximo de Lisboa que o da Figueira, porque não está na ordem da escala designada.

Digitized by Google

O interesse, que por ventura o segurado tiver em encurtar a viagem, não deve prejudicar o segurador; nem do beneficio, que este recebe, terminando a responsabilidade antes do tempo e logar aprasados, pode aquelle argumentar para pretender diminuição no premio ajustado. O segurador prestára-se a cumprir o contracto, correndo os riscos por toda a viagem, e por tanto alem do porto, onde o segurado a déra arbitrariamente por finda.

Artigos 1756 p. 1 e 2, 1757 p. 1 e fin., 1783.

Art. 1756. p. 1 e 2. Sendo o seguro feito sobre o corpo e quilha do navio ou sobre o frete, o segurador não responde pela fraude ou a rebaldia do capitão, salva convenção em contrario.....

Art. 1757. p. 1 e fin. Sendo o seguro feito sobre fazendas pertencentes aos donos do navio, em que são carregadas, o segurador não responde pela fraude ou barateria do capitão.....
....., salva convenção em contrario.

Art. 1783. Em caso de seguro sobre emprestimo a risco o segurador não responde pela fraude nem pela negligencia do tomador, salva estipulação em contrario expressa na apolice.

Art. 1756 fin.....
.....Esta convenção não pode ter logar, sendo o capitão o unico dono do navio.

8.°, — artigos 1756 p. 1, 1757 p. 1, e 1783, quando, seguradas ou a embarcação ou a carga, pertencentes ao armador, ou as sommas dadas a risco, o sinistro tiver sido causado por barateria ou ribaldia do capitão ou da equipagem, ou do tomador d'aquellas sommas.

Vej. ácerca da barateria a nota pag. 52 do tomo 1.°

O segurador sugeitou-se a garantir o segurado de riscos de mar, não da fraude do capitão ou da equipagem, cujos factos são de responsabilidade dos donos do navio (nota pag. 54 do tomo 4.°), e por estas relações de dependencia fôra de receiar colluio entre uns e outros Mostrando pois o segurador do navio que não se fizera estiva correspondente á sua lotação; que este estava sobrecarregado; que a carga não fôra bem arrumada, e que por isso o navio dese-

Digitized by Google

quilibrára, adornára e soçobrára; e recahindo o seguro sobre fazendas a bordo pertencentes aos donos do navio, que por não terem sido bem fechadas as escotilhas humedecêram; ou que a estiva não fôra conveniente, embora as fazendas estivessem bem arrumadas, porque se misturaram objectos incompativeis, cuja contiguidade e vizinhança contribuira para a reciproca ruina; e em ambos os casos que a equipagem abandonára o navio, ou commettêra villanias, que produziram o sinistro; não podem ser a cargo do segurador factos praticados, se não pelos donos das fazendas seguradas e do navio, pelo capitão, que é seu proposto, e, se não por este, pela tripulação sobordinada a elle (notas pag 58 e 66).

Pode o segurador em cada um dos tres referidos casos,— seguro do navio, da carga e das sommas dadas a risco, tomar na apolice os mesmos riscos da barateria,— d. artt. 1756 p. 2, 1757 fin. e 1783 fin. Tão grande confiança pode porventura merecer-lhe o segurado, que não haja razão para arreceiar-se de colluio apesar das relações de dependencia entre o capitão, a tripulação e os donos do navio.

Mas não lhe permitte o artigo 1756 fin. acceitar essa responsabilidade, se o capitão for directamente interessado no seguro, como dono do navio ou dos objectos segurados, ou tomador do emprestimo a risco. Fora torpe este contracto, o capitão tirára proveito da propria torpeza, acautelando-se previamente de prejuizos, que de futuro causasse a seus interesses por incuria ou maldade sua, ou da equipagem, que derige. Esta excepção, que pela letra d'aquelle artigo parece restringir-se ao seguro do navio pertencente ao capitão, deve por egualdade de razão considerar-se extensiva, como fica dicto, ao seguro dos objectos transportados, e ao das sommas dadas a risco.

Artigos 1768, 1769.

Art. 1768. Se no caso do artigo XVII (art. 1688). 2.° alinea se fez um seguro por um tempo determinado, o segurador deve provar que os objectos segurados foram carregados no tempo apprazado a bordo do navio naufragado ou avariado.

Art. 1769. Em caso de perda de fazendas seguradas, carregadas por conta do capitão ou do navio, o capitão será obrigado a provar ao segurador a compra das fazendas, e a apresentar o conhecimento assignado por dois dos principaes da equipagem.

Digitized by Google

9.° quando o segurado não provar terem sido mettidos a bordo do navio naufragado ou avariado os objectos, que fizera segurar.

A prova do embarque está de ordinario nas cartas de fretamento e nos conhecimentos (pag. 145 e 182 do tomo 4.°). Pode comtudo não ter o segurado apresentado estes titulos ao segurador, porque nem sempre a apolice faz menção d'elles, e nem sempre os terá em seu poder, quando faz o seguro. Qualquer que ella seja, a prova do carregamento é indispensavel para exigir a indemnidade. Difficultar-se-hiam sobremodo os seguros pelo receio de abusos, se o segurado podesse eximir-se de provar o embarque.

Esta a regra geral, da qual podem considerar-se hipotheses os artigos 1768 e 1769.

Pelo primeiro d'estes artigos o segurado, que declarou na apolice ignorar o nome do navio, em que espera os objectos consignados, e o do seu capitão, ou qual dentre alguns navios, carece de provar, quando houver logar de pedir indemnidade, que se achavam embarcados no que naufragára. Se o não fizer, o segurador não responde pela perda ou avaria (*a*).

Pelo segundo dos referidos artigos o capitão e o dono do navio, que não podem provar com os conhecimentos ordinarios o embarque, por sua conta, dos objectos, que fizeram segurar, porque não os passam a si mesmos, carecem comtudo de proval-o em caso de indemnisação com um conhecimento passado por dois individuos, que sejam officiaes da tripulação (not. pag. 6 do tomo 4.°). Como os titulos de embarque são passados pelo capitão aos carregadores (art. 1533), seriam suspeitos os que passasse, como capitão, a si proprio na qualidade de carregador, ou ao armador, de quem depende e por quem está posto no governo do navio: a assignatura

(*a*) Entendemos assim o artigo 1768 com referencia ao artigo 1688 ou XVII da numeração romana (pag. 2 do tomo 1.°), não ao artigo 1690 ou XIX d'esta numeração, como tem sido erradamente transcripto em todas as edições, de que temos conhecimento. Nem a outro, senão áquelle, pode referir-se. O artigo 650 do codigo da Hollanda, que dispõe no mesmo sentido, refere-se ao artigo 595, ao qual corresponde no codigo portuguez o mencionado artigo 1688: «si dans le cas de l'article 595, diz aquelle artigo, une assurance a été faite pour un temps déterminé, l'assuré doit prouver que les objets assurés ont été chargés dans le temps determiné á bord du navire naufragé ou endommagé». E no artigo 595, que cita, diz como no codigo portuguez o artigo 1688,—«si l'assuré ignore dans quel navire sont chargées les marchandises, qu'il attend de l'étranger, il serà dispensé de designer le capitaine ou le navire, pourvu que l'ignorance de l'assuré sur ce point soit declarée dans la police, ainsi que la date et la signature de la dernière lettre d'avis ou d'ordre, qu'il a reçue. Dans ce cas les intérêts de l'assuré ne pourront être assurés que pour un temps determiné». Nem podia o artigo 1768 referir-se á 2.ª parte do artigo 1690 (ou XIX), que legisla sobre objecto muito differente, qual é a necessidade de declarar o que segura por conta d'outrem sobre a condição de boas ou más novas a data do mandato e a ultima noticia do objecto segurado.

Digitized by Google

d'aquell'outros officiaes de bordo suppre e substitue para este caso a do capitão. O codigo da Hespanha artigo 878, onde se contém o mesmo pensamento, desenvolve-o nos termos seguintes: — «El capitan, que hiciere asegurar los efectos cargados de su conta ó en comision, justificará em caso de desgracia á los aseguradores la compra de aquellos por las facturas de los vendedores, y su embarque y conduccion en la nave por certificacion del consul español, ó autoridad civil, donde no lo hubiere, del puerto donde cargó, y por los documentos de espedicion y habilitacion de su aduana. Esta obligacion será estensiva à todo asegurado, que navegue con sus propias mercaderias». Fora talvez preferivel este alvitre para evitar suspeitas, a que possam dar occasião as relações de dependencia entre o capitão e os officiaes da equipagem.

Apesar do que parece deprehender-se da letra do artigo 1769, e dos codigos da França artigo 344, da Hespanha d. artigo 878, e da Hollanda artigo 531, não cremos que seja da mente d'uns e outros que só possam o capitão e o armador carregar com aquella fórma de conhecimento e segurar objectos, que tivessem havidos por compra. Ainda que, segundo diz Rogron ao referido artigo do codigo da França, «la loi dans la crainte de quelque collision entre ces deux marins et leur capitaine exige que ce dernier prouve qu'il a réellement acheté les marchandises», não vemos perigo tão grande, que deva tolher-se-lhes uma garantia, aliás tão ampla para os outros carregadores, qualquer que seja a procedencia dos objectos segurados, ou já d'ha muito estejam em sua posse, ou fossem comprados ou havidos por qualquer outro modo, que transfira propriedade. O codigo da Hollanda artigo 351, principiando bem, porque parecia comprehender na generalidade de seus termos objectos havidos com qualquer titulo, — marchandises achetées ou chargées, termina mal, porque se restringe, como o codigo portuguez e o da França, aos que foram comprados.

Artigo 1674.

Art. 1674. O segurador em nenhum caso é responsavel por damnos ou avarias causadas por vicio proprio, ou pela natureza intrinseca dos objectos segurados.

Pela segunda excepção ao artigo 1752 fin. (nota pag. 105) não responde o segurador, como tambem pelo artigo 1658 p. 2 não responde o dador, pelos prejuizos, que resultarem de vicio proprio ou da natureza do objecto segurado. D'aqui segue-se que o segurador não responde:

1.° pelos effeitos da innavigabilidade do navio, que não for produzida por fortuna de mar (not. pag. 8).

Digitized by Google

Artigos 1761, 1762 p. 1, 1763.

Art. 1761. Recahindó o seguro sobre sal, ou sobre objectos taes como vinhos, azeites e outros, o segurador não responde pelas perdas de derramamento, salvo causado por embates, naufragio ou varação do navio, ou tendo estas fazendas sido carregadas e recarregadas em um porto de arribada necessaria.

No caso de ser obrigado o segurador a pagar o damno proveniente do derramamento de liquidos, deve fazer-se a deducção do desfalque ordinario, a voto de expertos.

Art. 1762 p. 1. Quando no caso, em que a lei o consente, se faz um seguro debaixo da denominação geral de *mercadorias ou sobre qualquer que for o interesse do segurado*, e os objectos segurados consistem em linho, canhamo, grãos, farinha, couros, assucar, tabaco, queijos, café, arroz, livros, papeis ou outros objectos similhantes, sujeitos a deterioração ou diminuição, o segurador não responderá pela avaria, que não exceder dez por cento do valor da cousa avariada .....

.....

Art. 1763. Se as fazendas da especie mencionada no artigo precedente foram nomeadamente designadas na apolice sem estipulação especial ácerca d'avaria, o segurador não responde por aquella que não exceder a tres por cento.

2.° pela diminuição de liquidos, causada por derramamento ou insensivel, natural, e progressiva evacuação e escoamento; pela de solidos em consequencia de sua dissolução, fundição ou derretimento (cod. da Hollanda art. 643); — pela deterioração, em quantidade ou qualidade, de objectos sujeitos a alterar-se, a corromper-se por fermentação, e a quebrar em peso ou medida. São comtudo de conta do segurador estes mesmos prejuizos, quando causados por embate das ondas, naufragio, abalroação, encalho ou varação, descarga e recarga em porto de arribada forçada, ou por outros perigos de mar. O segurador obrigou-se aos prejuizos resultantes de riscos incertos, não de causas naturaes, inherentes aos proprios objectos, inevitaveis, quer seja boa ou má a estiva, e independentes do cuidado pela guarda e acondicionamento.

Mas, por isso que todos os referidos objectos, liquidos e solidos,

Digitized by Google

estão sempre sujeitos a uma depreciação insensivel e progressiva, o segurador tem direito de deduzir da indemnidade o da quebra ou desfalque ordinario.

A quebra natural dos objectos sujeitos a derramamento ou derretimento ha de ser determinada por peritos segundo o artigo 1761; a dos objectos sujeitos por natureza a deterioração ou diminuição é fixada pelos artigos 1762 e 1763 em tres por cento do seu valor, se forem nomeadamente designados na apolice, e não houver especial estipulação ácerca da avaria, que deva ficar a cargo do segurador; e em dez por cento, se a apolice os comprehender todos debaixo da denominação geral de mercadorias, como permitte o artigo 1689, ou nos termos geraes indicados pelo artigo 1762 pr.

Não vemos a razão d'esta differença, ou o por que ha de o segurador descontar em um caso tres e em outro dez por cento a titulo de quebra de objectos identicos, só porque foram designados uns pela sua qualidade, e outros debaixo da denominação geral de mercadorias.

Pelo codigo da Hollanda artigos 644 e 645 desconta, quando a apolice designa especialmente os objectos, tres por cento do valor, e quando contém apenas uma designação geral, «la partie du dommage... non supportable par les assureurs d'après les coutumes du lieu de l'assurance; en cas de contestation le juge decidira sur un rapport d'experts». Esta indicação é tão defeituosa como a do codigo portuguez. Fixando ambos em tres por cento a quebra dos objectos especialmente designados, este determina-a no caso contrario em dez por cento, e aquelle regula-a pelo que for de costume no logar, e em caso de questão pelo arbitrio de louvados.

Pelo codigo da França artigo 355 «il sera fait désignation dans la police des marchandises sujettes par leur nature à détérioration particulière, ou diminution... sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes, qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police». Deduz-se esta disposição d'um principio justo,— a necessidade de conhecer o segurador a natureza dos objectos segurados, e portanto os riscos tomados, e a extenção da responsabilidade.

O do Brasil artigo 711 n. 8 adoptou uma regra geral, considerando sempre de dez por cento a quebra dos objectos susceptiveis de diminuição.

Já antes do codigo portuguez o artigo 22 do regulamento da casa dos seguros, que baixou na resolução de 30 de agosto de 1820, deixava livre aos interessados a convenção ácerca das avarias a pagar; e determinava em falta de convenção que não respondessem os seguradores nas perdas parciaes de toda a qualidade de pão, le-

Digitized by Google

gumes e fructas pelo damno proveniente do vicio proprio ou da qualidade intrinseca d'estes generos, por natureza corruptiveis, devendo comtudo responder pelas perdas geraes,—nem pelas avarias de cousas liquidas, que fossem causadas por effeito das vasilhas, vicio proprio ou qualidade intrinseca,—que respondessem por inteiro, sem deducção alguma, pelas avarias excedentes a dez por cento, acontecidas em peixe, assucar, tabaco, linho, linho canhamo, e pelles acamurçadas, ficando de conta dos segurados as avarias inferiores a este valor, e do mesmo modo por inteiro em todos os mais generos de fazendas, corpos de navios e seus apparelhos pelas avarias excedentes a tres por cento, ficando a cargo do segurado as que fossem inferiores a estes. Esta regra era mais simples, e de execução menos susceptivel de embaraços. porque fixava em tres por cento a quebra ordinaria, e só em dez por cento a dos objectos ahi especialmente designados.

Artigos 1762 fin., 1764.

Art. 1764. A clausula—*livre de avaria* liberta os seguradores das avarias particulares. A clausula—*livre de toda a avaria* liberta os seguradores das avarias grossas e particulares. Estas clausulas comtudo não libertam os seguradores nos casos, que dão logar ao abandono.

Art. 1762 fin.....

Se entre as fazendas mencionadas ha algumas. que se não seguram ordinariamente no logar, onde o seguro foi celebrado, salvo livre de avaria ou derramamento, o segurador é inteiramente livre.

Na referida terceira excepção (not. pag. 105) contêm-se as seguintes disposições:—a) o segurador não é responsavel pelas avarias particulares, quando na apolice for inserta a clausula—*livre de avaria*,—nem por estas nem pelas avarias grossas, quando a clausula—*livre de toda a avaria*. É responsavel por todas apesar d'aquellas clausulas, se forem da natureza das que pelo artigo 1789 e seguintes dão direito ao segurado para abandonar ao segurador o objecto do seguro. Com quanto sejam licitas as convenções, que não offenderem a essencia do contracto, nunca podem ser tão amplas, que totalmente extingam a responsabilidade dos contrahentes. Por isso o artigo 1764 fin. exclue da convenção, pela qual ficasse o segurador isento de todos os damnos, as avarias, a que por sua gravidade e importancia não podér acudir a diligencia do segurado, e por effeito

Digitized by Google

das quaes pode este abandonar áquelle o objecto do contracto, para que se indemnise pelos restos salvos. Seguradas por exemplo certas fazendas da carga, estipulou o segurador clausula — livre de avaria; uma parte d'ella avariou-se por golpe de mar, o que pelo artigo 1818 constitue um dos casos de avaria particular; o segurador não responde por este prejuizo. Mas, se outra parte da carga for alijada durante a tormenta para salvação commum do navio ou do resto da carga, o segurador tem de contribuir para a indemnisação do carregador prejudicado com a quota, que na repartição do prejuizo coubesse ao segurado, porque o alijamento é uma das especies de avaria grossa enumeradas no artigo 1816. Fez-se porém o seguro com a clausula — livre de toda a avaria; uma parte da carga segurada foi alijada, e outra ficou estragada; o segurador não responde por nenhum d'estes prejuizos. Comtudo, se em uns ou outros dos casos referidos a perda, que soffreu o segurado, for superior a tres quartos do valor das fazendas avariadas ou alijadas (art. 1792), ou, se tendo sido apresadas, não forem, apesar da diligencia feita (art. 1802), relaxadas no praso marcado pelo artigo 1794, o segurador fica responsavel pelas perdas, porque o segurado tem direito nesse caso de abandonar-lhe o objecto do seguro (secç. seg. e no tomo 4.º not. pag. 56).

Aquellas clausulas pois importam, como se vê, para os seguradores a só responsabilidade pelos sinistros, que, produzindo perda inteira ou quasi total dos objectos segurados, dão logar ao abandono, — á obrigação de reparar os prejuizos grandes, não as pequenas avarias. É facil de calcular a perigosa influencia, que podem ter uma e outra, e principalmente a segunda, no commercio e na navegação. Com quanto a liberdade nos contractos seja a pedra, sobre que gira a industria commercial, tendem ellas comtudo, em vez de excitar, a afrouxar o zello dos donos dos navios, do capitão, e da equipagem, e em vez de beneficio podem trazer prejuizo ao proprio segurado e ao mesmo segurador. Escrevia a este respeito o auctor do codigo no seu — Commentario sobre a legislação portugueza ácerca de avarias as seguintes palavras: — «Estas duas clausulas são ambas assaz arriscadas; mas insidiosa e portadora de inconvenientes e fraudes é especialmente a clausula — *livre de 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 d'esta clausula muitas vezes injusta, e perigosa sempre, não podendo elle intentar a acção de avaria, esquiva-se a pequenos damnos não reparaveis pelos seguradores, e vê com olhos de lucro o acontecimento d'um *sinistro maior*. Uma clausula, que produz tão

Digitized by Google

tristes effeitos, parece que devêra de banir-se para sempre do contracto maritimo. É 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 d'ahi vem á causa publica. Faz mal aos segurados; porque os capitães não têm aquelle zello, que convem a um navegador prudente; e vendo-se privados da esperança de ser indemnizados em avaria, em vez de pensar numa navegação cautellosa, são indifferentes espectadores do infortunio do navio ou da carga: e, se no emtanto vem a fallir o segurador, torna-se sem effeito o regresso para a indemnisação. 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; porque em vez de serem expostos a avarias tenues, que muitas vezes bastavam para salvar um navio, são sugeitos ás gravosas consequencias dos sinistros maiores, a reparação de cujos damnos é capaz de absorver sommas enormes.

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

«Embora mui judiciosos tribunaes maritimos tenham limitado esta clausula a não comprehender os damnos e despezas occurrentes *em todo o caso*, que por sua natureza dá logar ao abandono; porque estas se não considerem como verdadeiras e proprias avarias, mas como recuperações e operações feitas para diminuir o damno já havido: — embora julguem que mesmo no caso de *sinistro maior* os damnos e as despezas 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 irreparaveis pelos effeitos d'uma tão perniciosa clausula».

O mesmo auctor dizia — «Esta clausula não pode ser sustentada senão como um *pacto expresso* da vontade das partes contrahentes; e debaixo d'este ponto de vista fica illeso 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 dois mais instaveis chamados elementos, na fraze commum, não é absurdo nem injusto que as partes, que se arriscam no resto, se arrisquem tambem nos factos especiaes de suas convenções. E demais ás vezes é permettido o desviar do direito stricto para seguir as vistas da vantagem da sociedade inteira. Então não

Digitized by Google

se viola o direito natural, modifica-se, porque o exige o interesse da sociedade civil. «*Nulla lex satis commoda omnibus est: id modo quaeritur, si majori parti et in summam prodest*».

«Se a vontade commum 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 procuram 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 isenta de toda a casta de inconvenientes, mas em preferir a que tem menos».

A clausula—livre de avaria de derrame ou de derretimento (franc d'avarie de coulage ou de liquéfaction, diz o art 644 do codigo da Hollanda) pode ser ou expressa na apolice, ou subentendida, quando o seguro é feito em praças, onde for d'uso fazer-se com essa restricção. O artigo 1762 fin. presuppõe a existencia d'este uso. Uma sentença do tribunal de Marseille, citada por Boulay—Paty no seu — Cours de dr. commerc. marit. pag. 92, começa d'este modo — «Attendu que le pacte de franchise de coulage, *usité depuis long temps à Marseille* .....

Deve comtudo entender-se esta ampla irresponsabilidade do segurador nos termos e com a restricção referida do artigo 1764. O segurador fica livre de toda a responsabilidade, se os prejuizos não forem tão consideraveis, que dêem logar ao abandono.

Artigos 1765, 1766, 1767.

Art. 1765. Feito o seguro com a clausula — *livre de hostilidade*, o segurador é livre, se os objectos segurados perecem ou se deterioram por effeito de hostilidades. O contracto de seguro neste caso cessa, desde que foi retardada a viagem, ou mudada a rota por causa de hostilidades.

Art. 1766. Todavia, se estipulada a franquia de hostilidade o segurado reservou no contracto que afóra a presa seria garantido das perdas ordinarias, o segurador responde por todo o damno, menos o resultante de hostilidades, até que o navio seja amarrado no porto. No caso de duvida sobre a causa da perda os objectos segurados presume-se haverem perecido por fortuna de mar, e o segurador é responsavel.

Digitized by Google

Art. 1767. Se um navio ou fazendas, seguras—*livre de hostilidade,* são hostilmente tomadas ou retidas em um porto, presumem-se apresadas no mar, e os riscos de segurador cessam.

b)—Feito o seguro com a clausula—*livre de hostilidades*, o segurador não responde pelos prejuizos, que os objectos segurados sofrerem por effeito de hostilidades praticadas pelo governo da nação inimiga,—par l'effet, diz o codigo da Hollanda artigo 647, de violence, prise, pillage, piraterie, arrêt par ordre de puissance, declaration de guerre, et represailles. Responde porém por quaesquer outros.

Assim devem ser entendidos e combinados os artigos 1761 p. 1 e 1766 p. 1, com quanto só á presa, não a outros perigos de hostilidades, se refira este ultimo artigo. Não fôrá de razão limitar ao caso de presa, em falta de convenção, a isenção da responsabilidade, sendo de egual importancia e natureza os demais perigos; nem poderia admittir-se que tão de prompto e em seguida fosse modificada pela disposição, especial na apparencia, do artigo 1766 p. 1 a disposição geral do artigo anterior. A presa pois comprehende para esse effeito todos os riscos de hostilidades.

O codigo da Hollanda artigo 648 é redigido pela seguinte fórma: —«Si en stipulant la franchise d'hostilité il a été convenu que l'assuré, malgré la prise, serait garanti des pertes ordinaires, l'assureur est tenu de tout autre dommage que celui resultant du fait d'hostilité jusqu'au moment, ou le navire será amarré dans le port». Esta redacção contém uma ideia complexa; os termos—*malgré la prise* em vez das expressões—*afóra a presá* do artigo 1766 importam não só a responsabilidade pelos riscos extraordinarios de hostilidades, mas pelos ordinarios, que sobrevierem alem d'elles. Os objectos segurados ou se perderam inteiramente por effeito das hostilidades, porque foram destruidos, ou sendo apresados não foram relaxados do inimigo,—ou, tendo sido relaxados, soffreram avarias desde o sinistro até voltarem já em poder do segurado ao porto, onde terminam pelos artigos 1737—1739 (nota pag. 99) os riscos ordinarios. Pode a convenção, que isenta da responsabilidade o segurador, abrangel-os todos, e fica este desonerado de tudo quanto succeder depois do sinistro, porque as avarias ordinarias consideram-se então effeito das hostilidades, e razão é que fique sem responsabilidade pelo effeito quem a não tem pela causa. Em caso contrario pode responder por ellas, com quanto não responda pela presa.

Nem responde o segurador pelos mesmos riscos de hostilidades,

Digitized by Google

se a viagem houver sido retardada, ou mudada a rota do navio por effeito d'ellas,—d. art. 1765 p. 2. Com quanto o receio de encontrar inimigos seja razão para justificar a mudança e o retardamento, o segurador, segurando com excepção de hostilidades, e o segurado, acceitando o contracto com esta restricção, haviam calculado sobre os riscos a correr na derrota exposta a ellas, e a mudança e o retardamento tornaram-se por isso factos arbitrarios do segurado ou do capitão (art. 1754 not. pag. 107). Embora mostrem que tão conveniente fôra esta alteração da viagem, que sem ella teriam sido apresadas a embarcação e a carga, o seguro caducou, porque não foram cumpridas as condições convindas.

Mas pode haver duvida sobre a causa do sinistro,—art. 1766 p. 2, porque nem sempre se provam as hostilidades. Um navio por exemplo sofreu caça, forçou vella, chegou por isso com avarias, que podiam todavia ter outra causa, ou sofrendo rombos na perseguição foi a pique. Como as hostilidades são casos excepcionaes, a falta de prova da sua existencia faz presuppor no sinistro causas ordinarias, infelizmente frequentes. Nesta duvida subsiste a responsabilidade do segurador, porque (formaes palavras d'este artigo) os objectos segurados presume-se haverem perecido ou sofrido avarias por fortuna de mar».

E não é necessario para cessar a responsabilidade do segurador que o apresamento ou arresto sejam feitos ou se verifique em mar alto o sinistro por hostilidades. Em qualquer porto da escalla que se este verifique ou aquelles forem feitos, o artigo 1767 isenta da responsabilidade o segurador, porque o contracto refere-se ao tempo que dura e á rota da viagem,—e ainda que o sinistro succeda nos mesmos portos da sahida e destino do navio ou dos objectos segurados, porque a restricção das obrigações deve de começar e terminar onde estas principiaram e onde terminam; e as obrigações começam naquelle e terminam neste porto pelos artigos 1737 e seguintes (not. pag. 99). Feita pois a presa dentro d'um porto, o segurador não fica responsavel por ella, porque a lei presume-a como accontecida em mar alto. O artigo 1767 contem a disposição e ao mesmo tempo a sua razão.

Artigos 1667 p. 1, 1778, 1799.

Art. 1667 p. 1. Acontecendo presa ou desastre de mar ao navio ou fazendas, sobre que recahiu emprestimo a risco, o tomador tem de noticiar ao dador o acontecido, apenas chegue tal nova ao seu conhecimento. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

Digitized by Google

Art. 1778. O segurado é obrigado a communicar sem demora ao segurador, e havendo muitos na mesma apolice ao primeiro assignado, todas as noticias, que receber ácerca de algum desastre acontecido ao navio ou aos objectos segurados, e a dar aos seguradores, pedindo-o, copias ou extractos das cartas, que as contêm; do contrario responderá por perdas e damnos.

Art. 1799. O segurado, nos casos em que pode fazer-se abandono, é obrigado a participar ao segurador os avisos, que receber, dentro em cinco dias da sua recepção.

Pelos artigos 1778 e 1799 o segurado, e o tomador a risco pelo artigo 1667 p. 1 têm obrigação de communicar, este ao dador, aquelle ao segurador, e, se a apolice for assignada por dois ou mais, ao que primeiro assignar, a noticia, que tiverem dos sinistros acontecidos aos objectos, sobre que foram feitos os contractos, apenas chegue ao seu conhecimento, diz o artigo 1667, sem demora, como diz o artigo 1778, ou dentro de cinco dias da sua recepção, segundo o artigo 1799, acompanhando-a, se lh'o assim exigirem, das copias ou contractos das cartas, d'onde constar o sinistro.

Esta a disposição geral, que se deduz da combinação dos artigos 1667 p. 1, 1778 e 1799; que devem observar não só o segurado mas o tomador pela analogia dos contractos de seguro e cambio maritimo (art. 1671 e nota pag. 48); e que é applicavel no primeiro d'estes contractos tanto ao caso de acontecer sinistro menor,—art. 1778, como sinistro maior,—art. 1799 (nota pag. 7).

Todavia, como já dicemos a respeito de obrigação egual imposta a todo o mandatario (not. ao art. 64 pag. 83 do tomo 1.º) não pode a lei fixar praso certo, inalteravel, de fazer-se aquella communicação, porque depende dos meios de communicação, existentes a esse tempo, os quaes variam segundo o progressivo desenvolvimento economico-social do paiz.

Alem das considerações geraes, que justificam a necessidade d'esta communicação (d. not.), carecem d'ella o dador e o segurador, para que possam regular-se no que mais convier a seus interesses, e precatar-se contra perda maior, providenceiando em bem da conservação do que da hypotheca poder salvar-se. E carece especialmente o segurador de saber do acontecimento não só para pagar e adiantar ao segurado, segundo o artigo 1779 p. fin., as despezas ou os meios de fazer face ás despezas de salvação e reclamação dos objectos segurados, mas para prevenir-se em tempo com a indemnidade, ou esta seja completa, ou apenas se compensem avarias,

Digitized by Google

Artigos 1667 p. 2., 1779 p. 1 e 2, 1781.

Art. 1667 p. 2. .....
Achando-se a esse tempo o tomador no navio, ou proximo aos objectos, sobre que recahiu o emprestimo, será obrigado a empregar na sua reclamação, cobrança e salvação todas as diligencias, a que é obrigado um administrador exacto, pena de responder por perdas e damnos.

Art. 1779 p. 1 e 2. Em quanto o segurado não effeituar o abandono, que tenha direito a fazer, é obrigado em caso de naufragio ou varação, presa, ou arresto hostil a empregar toda a diligencia para salvar ou reclamar os objectos segurados. Não se faz a esse fim necessario que o segurado tenha procuração dos seguradores .....
.....

Art. 1781. O segurado em caso de presa ou arresto illegitimo é obrigado a reclamar os objectos segurados, posto que a apolice não designe a nação, a que pertence o proprietario d'elles: cessa esta obrigação por dispensa expressa na apolice.

Devem tambem o tomador e o segurado, que estiverem ao tempo do sinistro a bordo do navio ou proximo do local, empregar toda a diligencia pela salvação, cobrança e reclamação dos objectos, sobre que se fizeram os contractos, sem que para isso hajam mister de procuração ou auctorisação do dador e do segurador. O que deixamos dicto da analogia entre os contractos de cambio maritimo e de seguro (not. pag. 48) confirma a obrigação egual, que devem ter um e outro, de empregar aquelles meios.

A responsabilidade do segurador e do dador não é illimitada. Ninguem a tomára tão grande, se houvesse de entregar descuidosamente ao arbitrio das ondas e á incerteza dos acontecimentos a fortuna compromettida nos contractos. A sua responsabilidade é subordinada tacitamente, quando o não for expressamente, ao cuidado e diligencia do tomador e do segurado. Pelo interesse, que estes têm nos objectos obrigados, e pelas suas relações e ligações de dependencia dos capitães, podem, e com razão maior os proprios capitães, se forem interessados, vigiar, melhor do que o poderam fazer aquelles, não só pelo bom exito da especulação, mas por que se faça o menor sacrificio de seus interesses. E com quanto lhes pertença a propriedade dos objectos, sobre que recahiram os con-

Digitized by Google

tractos, e velem assim pelo que é seu, considera-os a lei para esse effeito, e por essa reciprocidade de interesses, como procuradores do segurador e do dador para procurarem tambem, com os proprios, os interesses d'elles.

Parece da letra dos artigos 1667, 1779 e 1781, combinados, ficar sujeito a esta obrigação o tomador, sómente quando estiver na occasião do sinistro a bordo do navio ou proximo aos objectos, sobre que recahiu o emprestimo de risco, e sempre o segurado, em qualquer logar em que estiver naquella occasião. Entendemos e completamos todavia pelo primeiro est'outros. Não vemos razão, que justificasse a differença. Como os objectos hypothecados em ambos os contractos constituem em favor dos credores um direito privilegiado para haverem por elles,—o dador o capital e premio em caso de feliz chegada,—o segurador o premio não recebido,—ambos a indemnisação da perda sofrida, pagando-se pelos restos salvos, não deviam nascer de causas analogas effeitos differentes, restringindo-se a responsabilidade do tomador, e estendendo-se illimitadamente a do segurado pelas diligencias da salvação e recuperação. Se alguma differença de rigor devêra haver, fora contra aquelle, porque já recebeu o valor emprestado. Nem esta assimilhação de principios contraria a essencia do seguro, ao qual por isso e pela regra geral do artigo 1671 é applicavel (pag. 48).

Tem o segurado a obrigação referida, em quanto, diz o artigo 1799, não effeituar o abandono, que tenha direito a fazer..... Como o abandono é um meio extremo e violento, só por isso permittido nos casos especiaes e com as condições e restricções dos artigos 1789 e seguintes (secç. seg.), o segurado deve empregar todos os exforsos por evital-o. Só depois de esgotados estes pode recorrer áquelle. E feito o abandono é de conta do segurador, como cessionario dos direitos do segurado (art. 1804), tudo quanto respeitar aos objectos do seguro. Nem a diligencia pela salvação deveria prejudicar o direito ao abandono, nem d'este direito poderia deduzir-se a desnecessidade d'aquella diligencia.

Artigo 1780.

Art. 1780..... (*a*).

O sinistro pode acontecer no proprio ou em extranho paiz longe das vistas do segurado, que por isso tem de velar em um ou no outro pela salvação dos objectos do seguro, e, se foram apresados por forças de potencia estangeira, promover perante esta a relaxação e resti-

(*a*) Tomo 1.º pag. 63.

Digitized by Google

tuição d'elles. Como não possa pela distancia cumprir pessoalmente esse encargo, carece de commetel-o a outrem de sua confiança. Da gerencia pessoal do procurador e da auctorisação expressa ou tacita para fazer-se substituir—vej. nota de pag. 63 do tomo 1.° O artigo 1780 contém, como se disse (d. nota), um exemplo da auctorisação tacita, porque o segurado é considerado como procurador do segurador (not. pag. 125).

Com quanto o artigo o não diga, deve tambem o segurado avisar o segurador da delegação feita. A razão do artigo 1778 estende-se á hypothese do artigo 1780; esta hypothese deve julgar-se comprehendida naquella regra geral, e o segurador carece de saber todos os passos, que tem sido dados para salvação ou recuperação dos objectos, cujos riscos tomára. O codigo do Brasil artigo 722 exige expressamente que faça o aviso da nomeação.

Artigo 1782.

Art. 1782. O julgado d'um tribunal estrangeiro, que confiscar um navio ou fazendas como não neutras, e que todavia fossem seguradas como taes, não basta para desonerar o segurador do pagamento da perda, se o segurado poder provar que os objectos segurados eram realmente propriedade neutra, e que empregou naquelle tribunal todos os meios, e produziu todas as provas justificativas, que era possivel fazer-se para prevenir a declaração de boa presa.

O artigo 725 do codigo do Brasil contém nos seguintes termos disposição egual á do artigo 1781 do codigo portuguez: — «O julgamento d'um tribunal estrangeiro, ainda que baseado pareça em fundamentos manifestamente injustos, ou factos notoriamente falsos ou desfigurados, não desonera o segurador, mostrando o segurado que empregou os meios ao seu alcance, e produziu as provas, que lhe era possivel prestar para prevenir a injustiça do julgamento»—. Se o objecto segurado como neutro, sendo apresado por ordem de potencia estrangeira, for declarado boa presa pelo respectivo tribunal d'esse paiz com o fundamento de não ser neutro, a sentença do tribunal não basta para desonerar da responsabilidade o segurador, se o segurado provar ter empregado por si ou por outrem (art. 1780) perante o tribunal todos os possiveis meios, e produzido todas as provas justificativas para prevenir a declaração de boa presa. O segurador não pode argumentar com a sentença contra as declarações, por elle mesmo acceitas na apolyce. O artigo 1782 contém

Digitized by Google

uma hypothese da regra geral, pela qual a responsabilidade do segurador sómente deixa de existir, quando o segurado não empregar a devida diligencia na reclamação e salvação do objecto segurado (nota pag. 124). No caso presente fizeram-se as diligencias, empregaram-se os meios legaes, e deram-se as provas justificativas da natureza neutra do objecto apresado, embora hajam sido infructiferas por terem sido despresadas. Quando os interesses dos subditos de dois paizes são encontrados, e o tribunal d'um d'elles tem de julgal-os, as suas sentenças consideram-se suspeitas de parcialidade, porque pode menos nos membros d'este tribunal o espirito de justiça do que o interesse nacional.

Artigos 1771, 1779 p. 3.

Art. 1779 p. 3. .....
.....e terá mesmo (o segurado) o direito de pedir-lhes (aos seguradores) os adiantamentos necessarios para fazer face ás despesas do salvamento ou reclamação, ou o reembolso das que fizera, não obstante que fossem infructiferas as suas diligencias.

Art. 1771. Em caso de incendio todas as despesas feitas pelo segurado para impedir ou diminuir o damno serão supportadas pelo segurador.

Qualquer que seja a natureza dos objectos segurados, as despesas, que fizer o segurado, procurando salval-os ou reclamando-os, são de conta do segurador. Aquelle pode exigir d'este ou o reembolso das que já tiver feito, ou o adiantamento das sommas necessarias para lhes fazer face. O segurador garante o segurado da perda ou da depreciação dos objectos do contracto; em uma e em outra contam-se as despezas justificadas e legalisadas, porque no primeiro caso agravam o prejuiso, e no segundo diminuem o valor d'estes objectos. Poupam alem d'isto essas despezas ao segurador maior prejuizo, e por tanto responsabilidade maior, salvando ou recuperando, quando possivel é, valores, de cuja perda teria aliás de indemnizar o segurado. Se recusar adiantar os meios necessarios, ou o fizer com negligencia, arrisca-se a receber por abandono o objecto segurado (not. á secç. seg.), e não pode contestar com o fundamento da falta de deligencia a acção de indemnidade. Aquella diligencia presuppõe meios. E ainda quando for infructifera, devem-se as despezas, porque, provada a efficacia do segurado, fôra injusto lançar-lhe em conta obstaculos, que não poude vencer. Não pode em nosso ver dizer-se o mesmo do tomador a risco; o dador não é

Digitized by Google

obrigado a pagar-lhe as despezas feitas com o mesmo fim, nem a adiantar-lhe meios; por isso o artigo 1667 lhe não consigna o mesmo direito. Esta é uma das differenças entre os dois contractos. O dador desembolçou as sommas ou valores emprestados sobre uma hypotheca, e em vez de garantir a inteireza d'esta é garantido por ella.

Artigos 1750, 1786, 1787.

Art. 1786. No caso de não serem expedidos os objectos segurados, ou de se expedir uma quantidade menor que a pactuada, ou de por erro se segurar além do valor, ou do segurado se enganar sobre as noticias communicadas aos seguradores, e geralmente em todos os casos em que o segurado obrar de boa fé, e que todavia tem logar o estorno do seguro em todo ou em parte, o segurador deverá restituir o premio recebido até á concorrencia dos riscos, que não correr. E reterá meio por cento da somma, por que o seguro é annullado, ou menos segundo as distincções do artigo LXXIX d'este titulo (art. 1750), se a lei lhe não conceder especialmente uma indemnisação maior.

Art. 1750. Rompendo-se a viagem antes de começados os riscos, annulla-se o seguro sem pagamento de premio. Tendo-se pago, deve restituir-se. O segurador em todos os casos recebe meio por cento da somma segurada, salvo se o premio inteiro não chega a um por cento. Neste caso o segurador receberá ametade do premio.

Art. 1787. Estornando-se o contracto de seguro por dolo, fraude ou má fé do segurado, o segurador adquirirá o premio, sem prejuizo da acção criminal contra o segurado a ter logar.

Estorno (stórno—do italiano, ristorne ou ristourne—do francez) diz-se em geral toda a dissolução ou distracte do contracto de seguro, quer o segurador conserve direito ao premio sem responsabilidade pelas consequencias do sinistro (not. pag. 105), quer lhe reste direito apenas em vez do premio a uma compensação. Em sentido estreito dá-se propriamente o estorno neste ultimo caso; o que tem logar, quando em boa fé do segurado o contracto se rescinde, porque o consentimento do segurador não foi espontaneo por não ser acompanhado de conhecimento de causa, ou porque os objectos

Digitized by Google

segurados não correm ou não chegam a correr os riscos tomados, o que particularmente nos contractos de cambio maritimo e de seguro é condição indispensavel (not. pag. 24 e 57). E pode dar-se o estorno em todo o seguro ou em parte sómente d'elle, segundo aquellas causas influiram em todo ou só em parte do contracto, a respeito de todos os objectos e riscos ou parte sómente d'uns e d'outros.

Todas as vezes, pois, que não chegam a realisar-se os riscos, ou o segurador foi, ainda que em boa fé do segurado, illudido no contracto, estorna-se este; extingue-se a responsabilidade e o direito ao premio e restitue-se o que d'elle houver sido recebido. Mas, como o segurador, prevenindo o caso da perda ou deterioração do objecto segurado, pode ter empatado fundos com destino ao pagamento da indemnidade, recebe em compensação meio por cento do valor segurado, ou metade do premio, se este não chegar a um por cento d'aquelle valor (art. 1786 fin. e 1750 fin.).

As palavras do artigo 1750—o segurador em todos os casos recebe meio por cento.. .. podem entender-se ou, como as do artigo 635 do codigo da Hollanda—dans les deux cas.. .., no sentido de ter direito o segurador á compensação, quer não haja ainda recebido o premio, quer tenha de restituir o que já recebêra, — ou, como no artigo 1786, no sentido de ser devida esta compensação em todos os casos, em que se fizer o estorno propriamente tal. Esta intelligencia é mais natural; mas o effeito é o mesmo,—sempre direito á compensação, não ao premio.

O codigo do Brasil artigo 684 contém succinta, mas substanciosamente, a regra geral a este respeito nos termos seguintes:

«Em todos os casos, em que o seguro se annullar por facto, que não resulte directamente de força maior, o segurador adquire o premio por inteiro, se o objecto do seguro se tiver posto em risco; e se não se tiver posto em risco, retem meio por cento do valor segurado. Annullando-se porém algum seguro por viagem redonda com premio ligado, o segurador adquire metade (tão sómente) do premio ajustado».

Os artigos 1750 p. 1, 1772, 1773, 1775, 1784 e 1786 p. 1 contém hypotheses das expostas regras, determinando em caso de estorno as respectivas relações do segurador e do segurado.

Dá-se pois o estorno por exemplo, quando os objectos segurados não foram expedidos, ou, tendo sido segurada certa quantidade ou qualidade de objectos, só parte d'aquella ou outros de natureza differente se expediram; — quando houve engano no valor declarado na apolice; — quando foram inexactas as noticias do objecto segurado, ou da época da sua sahida, ou d'outras circumstancias da viagem;—quando o segurado rompeu a viagem antes de começarem

Digitized by Google

os riscos (not. pag. 116). Em todos estes e similhantes casos o segurador não pode responder pela indemnidade ajustada, porque os objectos segurados ou não correram os riscos, ou o segurador não encontrou em caso de sinistro salvados, por onde indemnisar-se, ou, sendo feliz a viagem, garantia por onde haver o premio. Seguradas 200 pipas de vinho do Douro no valor de 20.000$000 réis, carregadas sómente cem d'esta qualidade, ou cem d'esta e outro egual numero de pipas de vinho da Bairrada, o segurador só responde por 10.000$000 réis: o contracto fica estornado pelo resto. Em outras d'aquellas hypotheses o consentimento do segurador, embora conste da apolice, não foi voluntario, porque desconheceu circumstancias, que, sendo sabidas, influiriam na existencia do contracto. E em outras finalmente, nas do rompimento da viagem, alteram-se condições, que faziam a base da responsabilidade do segurador.

Para se dar o estorno nos referidos termos, — não a inteira rescisão do contracto contra o segurado, é necessario que este haja em tudo procedido com boa fé. Em caso contrario, por exemplo se não ignorava as referidas circumstancias, e por isso illudiu o segurador, é obrigado pelo artigo 1787 ao premio convindo, não tem direito á indemnidade, e fica sugeito á pena criminal, se o facto involve criminalidade. Ninguem pode lucrar com a propria torpeza. A sua responsabilidade pelo premio inteiro é justa recompensa da boa fé do segurador, e reparação civil de perdas e damnos; a pena criminal, a ter logar, é desaffronta publica da offensa social, merecido castigo da fraude commettida.

Artigos 1751.

Art. 1751. Rompendo-se a viagem depois de começado o risco, mas antes do começo da viagem, o segurador receberá um por cento da somma segurada, se o premio for d'um por cento ou mais: sendo menor d'um por cento, o segurador gozará do premio por inteiro.

Deve-se sempre o premio por inteiro, quando o segurador reclama perdas por principio de riscos começados.

Se os riscos já haviam principiado de correr, quando se deram as expostas causas de rescisão ou annulação do seguro, nem sempre por isso o segurador tem direito ao premio por inteiro. Rescindindo-se o contracto, porque o segurado rompeu a viagem, o artigo 1751 determina os direitos do segurador, distinguindo entre ter ou não ter principiado a esse tempo a viagem, para a qual se

Digitized by Google

fazia o seguro. No segundo d'estes casos o segurador não tem direito a todo o premio, ainda que tenha este direito, quando a rescisão teve logar por fraude do segurado (not. ant.). As circumstancias são diversas; rompendo a viagem, o segurado usou da faculdade, que a lei lhe concede por conveniencia do commercio sem prejuizo alheio (nota pag. 116). O segurador tem direito apenas á compensação determinada no artigo 1751,—um por cento do valor segurado, se o premio for d'um ou mais por cento, —o valor do premio, se este for menor de um por cento, —ou todo o premio, sempre que reclamar indemnisação de perdas com o fundamento de terem começado os riscos. Esta composição não é imposição de pena, como é no caso de rescisão por fraude o pagamento do premio, senão sómente uma indemnisação ao segurador pelo contracto não cumprido.

No segundo caso,—principiados os riscos e a viagem, tem direito o segurador a todo o premio, não em odio do segurado, porque o rompimento foi legal, como fica dicto, mas porque o contracto teve seu principio, e sem culpa do segurador não tem o seu termo.

Um navio por exemplo tomou carga de vinhos do Douro com destino a algum porto de Inglaterra, segurando-se casco e carga por certos riscos, desde que sahisse a barra. Antes d'isso o segurado rompe a viagem, descarrega os vinhos, ou conservando a carga a bordo consigna-a para um porto do Mediterraneo. Pode tambem ter sido ajustado que os riscos só comecem, desde que o navio chegar a certas paragens; o navio sahiu a barra, e antes de chegar a estas rompeu-se a viagem. Em ambos os casos dá-se o verdadeiro estorno, e o segurador tem direito á indemnisação nos termos do artigo 1750. Supponha-se porém que o seguro do navio fôra feito para correrem os riscos, desde que principiasse a meter carga; antes de levantar ferro, que é a época, em que principia a viagem (nota pag. 26 do tomo 4.º), o segurado rompeu-a; deve-se ao segurador a indemnisação marcada no artigo 1751. Porém, se o navio navegando em mar alto foi desviado da derrota, porque o segurado preferiu outro destino, rompendo a viagem, o segurador pode reclamar o premio por inteiro (arg. do art. 1751).

Esta a legislação estabelecida no artigo 1751. Não vemos porém na differença entre haver ou não começado a viagem, tendo em ambos os casos principiado os riscos, razão que justifique a differença nos direitos do segurador, —sempre a todo o premio no segundo caso, —e no primeiro a uma compensação, que pode ser menor do que o premio, ou egual a este. Se os riscos principiaram antes do começo da viagem; se o segurador pode por isso, e já neste caso, ter empatado fundos, do mesmo modo e com a mesma prevenção, como se o navio já houver levantado ferro; se ha já um

Digitized by Google

principio de execução do contracto, que é a razão, por que o premio deve ser satisfeito por inteiro, não sabemos a que vem coarctar direitos, onde estes são eguaes, porque as circumstancias são analogas. É verdade que a indemnisação quasi eguala, quando não eguala inteiramente, o premio; mas a questão é de principios, não de interesses; de uniformidade na legislação, não de relação na compensação.

Artigos 1772, 1773.

Art. 1772. Existindo muitos contractos de seguro, feitos de boa fé sobre os mesmos objectos, e assegurando o primeiro contracto o valor inteiro d'elles, só elle subsistirá. Os seguradores, que assignaram os subsequentes contractos, ficam livres; e só recebem meio por cento, ou menos, da somma segurada, nos termos do artigo LXXIX d'este titulo (art. 1750). Se pelo primeiro contracto se-não segurou o valor inteiro, os seguradores, que assignaram os subsequentes contractos, respondem pelo excesso a indemnisar, seguida a ordem de datas das apolices do seguro.

Art. 1773. Quando muitos seguradores firmam uma apolice, ainda que em diversas datas, por somma além do valor dos objectos segurados, todos contribuem na razão da somma, por que assignaram, e recebem na mesma proporção meio por cento do excesso estornado, ou menos, segundo a distincção feita no artigo LXXIX d'este titulo (art. 1750). A mesma disposição terá logar, se muitas apolices se subscreverem no mesmo dia pelo mesmo objecto.

Fica dicto (notas pag 78 e 79) que a nullidade do segundo seguro pelo mesmo tempo e pelos mesmos riscos d'um outro seguro, e a do que exceder o valor do objecto segurado devem entender-se relativa, não absolutamente, isto é, no sentido de não serem egualmente e por inteiro obrigados todos os seguradores, que subscreverem a mesma ou differentes apolices de seguro do mesmo objecto, senão no de concorrerem todos ao pagamento da indemnidade, e de ficarem estornados os contractos, e extincta a obrigação contrahida por cada um, logo que pelo embolso d'aquella extincto ficar tambem o direito do segurado, ou prehenchido o valor do objecto do seguro. Os artigos 1772 e 1773 expoem as regras, que determinam nesta concorrencia a responsabilidade de cada um segurador ou a sua precedencia na responsabilidade para com o segurado,

Digitized by Google

e fixam a maneira, por que deva tambem liquidar-se a indemnisação dos seguradores, cujos contractos ficarem d'esse modo em todo ou em parte estornados.

Pode 1.º — ser feito o seguro do mesmo objecto em differentes apolices e em dias diversos, — art. 1772. Se o segurador, primeiro na data, segurar o valor inteiro, só este contracto é valido; os que se fizeram posteriormente ficam estornados, e os seguradores, que os subscreveram, têm direito á indemnisação determinada no artigo 1750 (nota pag. 128), restituindo o premio adiantado, que porventura já tiverem recebido, superior a esta quantia. Por exemplo Pedro, Paulo e Sancho seguraram pelos mesmos riscos um navio avaluado em 8.000$000 réis, o primeiro neste valor em 10 de janeiro de 1865, o segundo em 6.000$000 réis a 20, o terceiro em 4.000$000 réis a 25, medeante o premio de 1 por cento cada um, isto é de 80$000 réis o primeiro, de 60$000 réis o segundo, e de 40$000 réis o ultimo. Perdeu-se o navio. Só Pedro fica obrigado a pagar a indemnidade; e recebem de indemnisação pelo estorno Paulo 30$000 réis, Sancho 20$000 réis, todos salvo o abatimento do premio recebido antecipadamente.

Se o primeiro seguro não garantiu por inteiro o valor segurado, os seguradores, que firmaram os subsequentes contractos, respondem dentro das forças da quantia garantida pelo valor, que deixou de ser segurado e satisfeito no contracto ou contractos anteriores até prehencher e prefazer inteiramente o valor perdido, cada um em ordem seguida das datas das apolices, — ou, como diz o codigo do Brasil artigo 683, — «prevalecerá o mais antigo na data da apolice». Pedro por exemplo comprometêra-se apenas por 6.000$000 réis, Paulo por 3.000$000 réis, Sancho por 1.000$000 réis. Os dois primeiros estão obrigados ao contracto, o primeiro pelo total valor, o segundo por 2.000$000 réis; pelo resto fica estornado o seu contracto, assim como pela totalidade o do quarto segurador. E com quanto o não diga expressamente esta p. 2 do artigo, não deve negar-se aos seguradores, cujos contractos foram, nessa hypothese, inteira ou parcialmente estornados, direito á indemnisação relativa á parte estornada, tambem liquida do premio recebido, assim como o concede a parte primeira do mesmo artigo naquell'outra hypothese de ter garantido o primeiro contracto o valor inteiro do objecto segurado. A razão é egual em ambos os casos. Paulo e Sancho devem receber pelo estorno 5$000 réis.

Pode 2.º — ter sido feito o seguro em uma só apolice, assignada por muitos seguradores, quer seja na mesma data ou em datas diversas, isto é, ou em dias differentes, ou em horas diversas do mesmo dia, — art. 1773 p. 1. O codigo da Hespanha artigo 843 parece comprehender estes dois meios, quando diz: — «Cuando

Digitized by Google

sean muchos los aseguradores, y no suscrivan todos la poliza en acto continuo, espresará cada un antes de su firma la fecha en que la pone». Todos os seguradores ficam obrigados na proporção geometrica das quantias, com que subscreveram (*a*); e reduzida assim a responsabilidade á cifra, que d'ahi resultar, cada um recebe tambem a indemnisação referida do resto da quantia, pela qual deixam de responder, ou da parte estornada do contracto, ou, como diz o artigo, do excesso estornado. Assignaram por exemplo os mesmos seguradores pelas mesmas quantias, com o mesmo premio, na mesma apolice.

Pagam — o primeiro 1.800$000 réis
o segundo 2.400$000 »
o terceiro 800$000 »

Ficam livres—o primeiro em ..... 1.200$000 réis
o segundo em..... 600$000 »
o terceiro em ..... 200$000 »

Recebem de indemnisação pelo estorno—o primeiro.. 6$000 réis
o segundo..... 3$000 »
o terceiro ..... 1$000 »

Pode 3.° — ser feito o seguro no mesmo dia em apolices differentes,— d. art. 1773 p. fin. Cada um dos seguradores fica responsavel na mesma proporção, com que, segundo fica dicto, se faz o rateio pelos que subscreveram uma só apolice, e cada um recebe a devida indemnisação pelo excesso estornado.

Esta a disposição do artigo. Preferiramos com tudo fazer-lhe uma restricção. Se cada apolice declarasse a hora precisa do dia, em que foi feita (not. pag. 53), devêra regular-se a responsabilidade de cada um segurador pela prioridade da obrigação, como na primeira hypothese de ser feito o seguro em diversas apolices e dias differentes (d. art. 1772), porque a razão é egual, e analogas as circumstancias.

Em todas as referidas hypotheses devem ter boa fé os contrahentes. Se os contractos foram feitos com fraude, julgam-se como não existentes nos termos dos artigos 1676, 1677 e 1678 (not. pag. 76), e não podem ser contados nem para os effeitos da responsabilidade, nem para a contagem da indemnisação por estorno. Se por exemplo Pedro sabia ao tempo que fez o contracto que o objecto segurado estava salvo (art. 1702 not. pag. 80), só os seguros de Paulo e Sancho vallem, tendo estes contractado em boa fe. Se o segurado sabia do sinistro, não os seguradores, ou se carregou sem conheci-

(*a*) O primeiro termo da proporção é a somma total obrigada na apolice; o segundo o valor do objecto segurado; o terceiro em relação a cada segurador a cifra da sua especial responsabilidade.

Digitized by Google

mento d'estes numero de fazendas inferior ao ajustado ou de peor qualidade, ou se maliciosamente communicou noticias inexactas etc., não pode exigir a indemnidade, e é obrigado ao premio. O contracto é nullo contra o segurado (cod. da França art. 357).

Artigo 1774.

Art. 1774. O segurado não pode nos casos previstos pelos dois artigos precedentes aniquilar uma apolice anterior para tornar responsaveis os seguradores posteriores. Desencarregando o segurado os seguradores anteriores, julga-se ser posto em seu logar, pela mesma somma e na mesma ordem. Fazendo um reseguro, os reseguradores entram em seu logar e na mesma ordem.

Se fosse permittido ao segurado em concurso de seguradores (artt. antecedentes) *aniquilar uma apolice anterior*, desligando da responsabilidade respectiva o segurador ou seguradores, que a subscreveram, o onus recahiria nos immediatos, ou por inteiro ou em desproporção mais desvantajosa. E fazendo todos os differentes seguradores uma como associação, não pode conceder-se a um isenção de responsabilidade contra vontade dos outros. O segurado pois, que por favor desencarregar um ou alguns da obrigação contrahida, não pode lançal-a em conta dos immediatos; perde a garantia pela somma, que lhes na distribuição coubera, torna-se como segurador de si mesmo por esta somma, tomando, como diz o artigo 1774, *o logar* do segurador ou seguradores desencarregados, *pela mesma somma e na mesma ordem*.

Pode o segurado, desonerando algum ou alguns seguradores, contractar outros em vez d'esses seguros. «Fazendo reseguro, diz para este caso o artigo 1774 fin., os reseguradores entram em seu logar e na mesma ordem». A expressão—fazer reseguro, adoptada por este artigo e pelo artigo 279 do codigo da Hollanda para significar estes novos contractos, não é apropriada. Reseguro é o seguro do seguro feito; é do interesse do segurador, não do segurado (not. pag. 72). Nem do reseguro pode entender-se o artigo; o segurador, fazendo segurar por outro segurador o seguro, que tomára, não pode impor a este responsabilidade superior á sua; quando deixa de responder para com o segurado, não tem encargos a exigir do resegurador. A obrigação d'um prende na do outro, acompanha-a, e termina com ella. Nem o resegurador se obrigou para com o segurado, senão sómente para com o segurador, garantindo-o do pagamento da indemnidade. Se José resegurar a obrigação contrahida por Paulo, este,

Digitized by Google

deixando de responder para com o segurado, não pode onerar aquelle com essa responsabilidade.

O artigo deve entender-se de novos contractos de seguro; e assim entendido, presta-se a dois differentes sentidos,—que os novos seguradores ou *entram* no *logar e na mesma ordem* dos que foram desonerados,—ou no *seu* proprio *logar* e *ordem*, isto é, na primeira referida hypothese (not. ant), pelas datas dos seus contractos em seguida aos seguradores, que não foram desonerados, e na segunda e terceira hypotheses (d. not.) em concorrencia. Se no mesmo exemplo o segurado, desligando da responsabilidade Paulo, fizer novo contracto com Francisco, este ou toma o logar de Paulo, ou posteriormente a Sancho. É mais natural, mais justo, mais racional o segundo sentido. Como o novo seguro com aquella condição importa onus superior na primeira hypothese, porque os seguradores, quanto mais posterior for a data da sua apolyce, menos probabilidade tem cada um de lhe caber a responsabilidade, não pode lançar-se-lhes em conta contra sua vontade o obrigação do segurador, que sahiu. Francisco, obrigando-se com data posterior áquell'outros, só depois d'elles deve responder, e responsabilidade menor lhe fica; ainda mais do que a Sancho com relação a Pedro e a Paulo, deve aproveitar-lhe com relação a todos a posterioridade da data da sua apolice. Tem pois o segurado de participar ao novo segurador o estado das cousas, os seguros contrahidos, a ordem da inscripção, tudo quanto seja mister para seu esclarecimento, e para que, pela reticencia de factos ou circumstancias, que teriam podido influir sobre a existencia do contracto, sobre a quota do premio, ou sobre a probabilidade remota ou proxima de riscos não haja logar a arguir-se de nullo o seguro (not. pag. 76).

Artigo 1775.

Art. 1775. Tendo o seguro logar devididamente por fazendas, que devem ser carregadas em muitos navios designados com menção da somma segurada em cada um,—se a carga inteira é posta em um só navio, ou em um menor numero de navios do que o designado no contracto, o segurador não é obrigado senão pela somma, que segurou no navio ou navios, que receberam a carga, não obstante a perda de todos os navios designados. Elle receberá todavia meio por cento, ou menos, segundo a distincção feita no artigo LXXIX d'este titulo (art. 1750), das sommas, cujos seguros se estornaram.

Digitized by Google

O artigo 1775 contem outro caso de estorno do seguro,—quando, tendo sido seguradas fazendas dividídamente por alguns navios, determinando-se a parte da carga segurada, em que deve cada um pegar, o segurado a metêr toda em um ou em alguns sómente. A responsabilidade do segurador limita-se aos prejuizos acontecidos ás fazendas, que especialmente segurou em o navio ou navios, que receberam a carga, não pelo que demais foi carregado. Por este excesso, visto que excesso houve e arbitraria alteração do contracto por parte do segurado, o seguro está estornado, o segurador deixa de correr os riscos, e conserva direito por isso não ao premio, mas á indemnisação (notas anteriores). Seguradas por exemplo duzentas pipas de vinho do Douro, que deveriam ser transportadas, cincoenta em cada um dos navios a Aguia, o Neptuno, o Galgo e o Veloz, o segurado carregou-as todas no primeiro. Naufraga este; o segurador responde sómente por cincoenta pipas. Foram carregadas cento e sessenta na Aguia, trinta no Neptuno, dez no Galgo; naufragam todos; responde por cincoenta das cento e sessenta carregadas na Aguia, e a sua responsabilidade, que era de cincoenta em cada um navio, fica reduzida a trinta no Neptuno, e a dez no Galgo. Pelo valor de cento e dez, que foram carregadas a mais no primeiro navio, e que por isso deixaram de carregar-se no segundo e terceiro, tem a indemnisação estabelecida (d. not.).

Não só esta é a applicação da regra geral, mas nem outro podéra ser o alvitre a tomar, porque a determinação de certo numero de embarcações, a escolha de embarcações especialmente designadas, e a assignação, a cada uma, da carga, em que pela sua capacidade deva pegar, são circumstancias, a que porventura olhára o segurador, e que por certo influiram absolutamente ou na existencia do contracto, ou na quota do premio (not. pag. 76).

Differem os artigos 1753 e 1775: na hypothese d'aquelle o navio, especialmente indicado na apolice, é substituido por outro, alheio á convenção (not. pag. 107): na d'este distribuiu-se a carga por fórma differente da que fôra ajustada, empregando-se todos ou só parte dos navios mencionados no seguro.

Artigo 1784.

Art. 1784. A mudança de viagem por facto do tomador a risco estorna o contracto de seguro feito sobre o emprestimo a risco, a não haver na apolice estipulação em contrario. Estornado o contracto, o segurador recebe meio por cento da somma segurada.

Digitized by Google

O seguro do emprestimo a risco estorna-se, quando a viagem for alterada por facto do tomador, á não haver na apolice convenção em contrario. O segurador recebe por indemnisação meio por cento da somma segurada. Jaime, capitão d'um navio, toma a risco de Alfredo 1.000$000 réis para viagem, que projecta do porto da Figueira para o de Lisboa. Antonio, dono das fazendas carregadas no navio, de que Pedro é capitão, toma a risco de Francisco em uma semelhante viagem quantia egual. Paulo segurou os contractos pelo seu valor a premio de 2 por cento. Em ambas estas hypotheses o navio seguiu para o norte em vez de navegar para o sul, na primeira por culpa do capitão, na segunda por combinação entre este e o tomador Antonio. O seguro desfez-se; Paulo recebe de cada um dos segurados 5$000 réis. Esta a disposição do artigo 1784, e a mesma contém o artigo 660 do codigo da Hollanda. Destoa com tudo esta disposição dos principios estabelecidos, pelos quaes a indemnisação do segurador varía, segundo haviam ou não começado a viagem e os riscos (notas pag. 107, 128 e 130). Razão para differença não pode ser o facto, puramente accidental, de recahir o seguro em sommas a risco, não na carga ou no navio.

Em nosso ver é por isso inutil e inconveniente o artigo na parte relativa á indemnisação por estorno.

Artigo 1788.

Art. 1788. Pagando o segurador um damno acontecido á cousa segurada fica *pleno jure* sobrogado nas acções, que o segurado teria contra terceiros, provenientes d'este damno: e o segurado não poderá fazer acto algum, que prejudique os direitos do segurador contra estes terceiros, pena de responsabilidade pessoal.

Indemnisado o segurado do prejuizo, que soffrera, nada mais tem a exigir nem do segurador, nem de terceiros, que o tiverem causado, ou contribuido para elle. A liquidação e pagamento extinguiram os seus direitos.

Os terceiros porém, até então responsaveis para com o segurado, não deixam, por isso que este foi indemnisado, de conservar a responsabilidade dos factos; e ao segurador, sobre quem recahe pelo pagamento da indemnidade o prejuiso do sinistro, justo é que seja concedido meio prompto de reembolsar-se. Concede-lhe por isso a lei não só, como fica dicto, direito aos salvados nos termos do artigo 1665 (not. pag. 42), mas as acções mesmas, que tinha o se-

Digitized by Google

gurado contra os terceiros, que foram causa do prejuiso ou para elle contribuiram.

E tem logar esta sobrogação de direitos por immediata disposição da lei,—sem dependencia de cessão do segurado, que não tem direitos a ceder, porque pelo pagamento da indemnidade se acham extinctos. E por isso todo o obstaculo, que oppozer ao segurador em sua acção contra aquelles terceiros, é injuria, que lhe faz, e pela qual responde nos termos da lei.

SECÇÃO VI

Do abandono

Artigo 1804.

Art. 1804. Os effeitos segurados pertencem ao segurador desde a epoca da participação do abandono, sendo este feito segundo as fórmas prescriptas na lei.

Tractamos do abandono juridico (not. pag. 56 do tomo 4.°). Este obriga o segurador a pagar por inteiro a indemnidade, e constitue-o por isso proprietario dos objectos, que lhe foram abandonados. A intimação porém, ou a participação, que fizer o segurado ao segurador de que lhe abandona os objectos segurados, não basta para obrigar este áquelle pagamento, nem lhe transfere *ipso facto* a propriedade d'elles. O abandono é illegal, quando não recahir nos factos, e não for feito segundo as prescripções da lei commercial, estabelecidas nos artigos seguintes. O segurador acceita ou contesta o abandono. Se o acceita, fica deffinida a posição de cada um, segurador e segurado; e, fosse ou não valido em face da lei, a acceitação voluntaria confirma a sua validade no primeiro, e legalisa-o no segundo, porque o segurador subscreveu a elle, e prestou-se ao pagamento com ou sem reconhecimento da propria justiça, excepto se laborou em erro. Contestando-o, só o tribunal pode decidir por que lado está a justiça. A declaração judicial da validade do abandono e a acceitação voluntaria importam effeito egual, — a transferencia da propriedade para o segurador e a sua responsabilidade por toda a indemnidade. A acceitação por tanto do abandono, voluntaria ou forsada, produz este effeito, não a simples participação. O codigo da França artigo 385 diz, mais substanciosamente do que o artigo 1804 do codigo portuguez:— Le delaissement signifié et accepté, ou jugé valable.....

E, ainda que não seja voluntaria a acceitação do abandono, a transferencia da propriedade verifica-se desde a época da partici-

Digitized by Google

pação ou intimação, retrotrahindo-se da época do julgamento áquel-l'outra, do mesmo modo e pela mesma razão por que os effeitos das sentenças se contam desde a interpelação judicial.

A transferencia da propriedade pelo abandono não é absoluta; o direito do segurador aos objectos abandonados é lemitado pelo que os dadores a risco tiverem sobre os mesmos objectos nos termos dos artigos 1665 e 1705 n. 3 (notas pag. 42 e 83).

A transferencia da propriedade dos objectos abandonados, a acceitação forsada por parte do segurador, e neste caso por tanto a sua responsabilidade por toda a indemnidade não se casam com a natureza do seguro, a qual consiste na reparação dos prejuizos, que soffreu o segurado. Em vez de permmittir-se o abandono devêra por isso pagar-se o valor dos prejuizos, liquido do de salvados. Justificam todavia o abandono as especialissimas circumstancias, em que é permittido; a inutilidade, a que podem ficar muitas vezes reduzidos os objectos do contracto; as interminaveis e insoluveis questões de avaliações e liquidações da extenção do prejuizo ou do valor salvado, a que déra occasião a disposição contraria; e o prejuizo, que vem sempre ao commercio de tudo quanto possa embaraçar a expedição prompta dos seus negocios.

Differe do abandono a acção de avaria em estar sugeito por esta o segurador á perda parcial accontecida ao objecto segurado, por que não se dão as circumstancias, que o auctorisam (tit. seg.).

Legislam ácerca do abandono os artigos 1789—1806, fixando os casos, em que pode dar-se, ou os factos, que o justificam, os artigos 1789—1795 e 1800; estabelecendo a fórma, por que deva ser feito e intimado, os artigos 1796—1799, 1801 e 1802; e determinando os seus effeitos os restantes artigos. Tractam da acção de avaria, como complemento da materia de seguros, os artigos 1826—1835 (tit. seg.).

Artigo 1789.

Art. 1789. Pode fazer-se o abandono dos navios e fazendas seguradas, em caso de presa, de naufragio, de varação com fractura, de innavigabilidade por fortuna de mar, de arresto por ordem de potencia estrangeira, em caso de perda ou de deterioração.

Fixando os casos, em que pode fazer-se o abandono, o artigo 1789 é taxativo. A lei permitte-o só nos casos e pelos factos ahi indicados, não em quaesquer outros, porque é um recurso extraordinario e excepcional, um direito exorbitante da natureza do seguro (not. pag. 56 do tomo 4.° e not. ant.).

Digitized by Google

Tambem por isso é permmissivo, não obrigatorio. Ainda que se verifiquem os casos do artigo 1789, o segurado pode optar pela acção de avaria (not. ant.), recebendo apenas o valor do prejuizo, e conservando a propriedade dos salvados.

Os factos justificativos de abandono são todos especies de sinistro maior (not. pag. 7). O artigo 1789 enumera entre estes factos a innavigabilidade com fractura. A innavigabilidade não é verdadeiro caso de sinistro, mas pode ser ou effeito d'elle, ou de defeito proprio do navio, ou de velhice ou demasiado uso (d. not.). Quando procedente d'alguma d'estas ultimas causas, o segurador tem justa razão de contestar o abandono: o deffeito da construcção do navio, e o seu mau estado por velhice ou demasiado serviço, que já tinha, quando foi segurado, são factos, que ou desmentem o termo de visita, a que deve proceder o capitão nos termos do artigo 1378 (not. pag. 75 do tomo 4.°), ou revellam no segurado falta de declarações fieis, ou importam reticencia de circumstancias, que, a serem conhecidas, poderiam influir na existencia do seguro (not. pag. 76). O segurador carece de provar para contestar a legalidade do abandono que a innavigabilidade procedeu d'estas causas. Se pelo contrario o segurado mostrar que o navio estava solidamente construido, porque resistira, embora velho ou usado, ao combate das ondas em muitas paragens difficeis, — que estava inteiramente reparado, porque as mercadorias salvas não traziam vestigio de agua, — que a innavigabilidade não veiu de velhice, mas da varação ou do encalho, por effeito do qual ficára de tal modo destruido que as despezas de reparação importariam a construcção d'um outro navio, a responsabilidade do segurador subsiste, e o abandono tem logar.

O embargo ou arresto, quando illimitado, e sem alguma compensação (d. not. pag. 7 e 8) dá direito ao abandono de todo o objecto segurado. Se uma parte do seu valor for indemnisado pelo arrestador, a confiscação restringe-se ao valor, que não for indemnisado, e d'este faz-se abandono. A indemnidade no primeiro caso, —e no segundo a indemnisação do valor confiscado prefazem o valor segurado.

O abandono não é comtudo um direito, a que sempre possa recorrer o segurado, ainda que e apenas se verifiquem os factos justificativos d'elles. O artigo 1789 estabelece a regra geral; os seguintes precisam-no, determinando o valor, que do objecto segurado deve estar perdido, e as condições e circumstancias, que devem acompanhar o facto para se dar o direito.

Artigos 1790, 1791, 1792.

Art. 1791. Se o navio varou, ou se o navio ou as fazen-

Digitized by Google

das foram apresadas ou arrestadas por uma potencia estrangeira, não poderá fazer-se o abandono, salvo se os seguradores forem negligentes ou recusarem fazer os adiantamentos necessarios para o salvamento ou reclamações. Havendo contestação sobre as sommas para isso necessarias, o juiz as determinará, ouvindo arbitradores.

Art. 1790. Não pode fazer-se o abandono por titulo de innavigabilidade, se o navio tocando ou varando pode ser desencalhado e posto a nado, concertado, e em estado de continuar viagem para o logar do destino; salvo excedendo a despesa de concerto a tres quartos do valor, por que o navio foi segurado.

Art. 1792. O abandono por perda ou deterioração só pode ter logar no caso que uma ou outra exceda a tres quartos do valor da cousa segurada, perdida ou deteriorada.

São as referidas condições, para que possa verificar-se o abandono (not. ant.), 1.°—art. 1791 n. 1 e 1792 p. 1, que o segurador se recuse ou seja negligente em adiantar ao segurado nos termos do artigo 1779 p. 3 (not. pag. 127) os meios necessarios para este reclamar ou salvar os objectos do seguro, que tiverem sido apresados ou arrestados, ou os navios, que, estando em risco, poderem, empregada pelo segurado a diligencia, que lhe incumbe pelo artigo 1779 (not. pag. 124), ser salvos, e, quando houverem soffrido avaria, concertados, e postos em estado de continuar viagem para o seu destino:

2.°,—art. 1790 fin. e 1792, que as referidas despezas de reclamação e de concerto, ou a deterioração, que sofreram os objectos do seguro, exceda a tres quartas partes do valor, em que foram segurados.

Os meios necessarios para fazer face ás despezas de reclamação, salvamento e concerto, assim como o gráo de perda ou deterioração, são julgados por sentença sobre arbitramento de peritos, se os interessados não concordarem na cifra. Esta regra, que o artigo 1791 fin. estabelece para uns, deve por egualdade de razão ampliar-se aos outros casos, com quanto o não digam os artigos 1790 e 1792.

Um navio por exemplo segurado em 12.000$000 réis com carga de laranja segurada em 6.000$000 réis encalhou á sahida da barra

Digitized by Google

da Figueira, e sofreu por muito tempo força grande de mar. Feitas as diligencias por salval-o, posto a nado, reentrado no porto, estando innavegavel nesse estado, mas sendo declarado por inspecção de peritos em estado de concertar-se, estes avaliaram em 10.000$000 réis os concertos, e em 1.000$000 réis a laranja, que sobejára da que se perdêra e da que soffrêra avaria. O segurado pode abandonar ao segurador o navio e a carga; não assim, se aquelles concertos houverem sido avaliados em 6.000$000 réis, e estes sobejos em 4.500$000 réis. Naquelle, e não neste caso, os concertos e as perdas subiram a tres quartas partes do valor d'um e da outra; os concertos, que importam nesta cifra, quasi equivallem as de construcção de navio novo, e a perda de tão grande valor quasi é perda total.

O adiantamento pois por parte do segurador dos meios necessarios para recuperação, salvação ou concerto dos objectos segurados, e o calculo das despezas a fazer com este fim em cifra inferior a certo valor obstam ao abandono, e dam ao segurado o direito sómente de exigir a reparação de avarias nos termos do artigo 1830, embora seja consideravel a perda, e ainda que, sendo segurado o navio, for declarado innavegavel. Pelo contrario é permittido, sem que o segurador outra cousa possa oppor senão erro de liquidação de perdas, quando se verificar alguma das referidas condições.

Artigos 1793, 1749, 1795.

Art. 1793: O segurado pode fazer abandono ao segurador e pedir o pagamento, sem ser obrigado a provar a perda do navio, se a contar do dia da partida do navio, ou do dia, a que se referem os ultimos avisos, d'elle não ha noticia, a saber: depois d'um anno da sua sahida para viagens na Europa; e depois de dois annos para viagens mais dilatadas.

Art. 1794. Pode fazer-se o abandono no caso de presa ou arresto de potencia, se os navios ou fazendas tomados ou arrestados não são relaxados dentro d'um ou dois annos nos termos das distancias mencionadas no artigo precedente.

Art. 1795. Quando as fazendas deterioradas ou navios declarados innavegaveis são vendidos na viagem, o segurado pode abandonar ao segurador os direitos, se apesar das suas diligencias não póde receber o preço dos objectos

Digitized by Google

segurados nas dilações marcadas no artigo CXXII (art. 1793). Estas dilações começam a correr do dia, em que se recebeu a noticia do desastre.

Nem sempre chega ao segurado prompta noticia do sinistro acontecido; pode mesmo perder-se o objecto do seguro, sem que da perda restem vestigios alguns; e não é raro que as diligencias empregadas para salvação ou recuperação deixem de lograr o procurado effeito. Para não ser illusorio o direito de abandono era mister fixar uma epoca, além da qual, e apesar da completa falta de noticias ou infructiferos exforsos, lhe fosse permittido. Os artigos 1793, 1794 e 1795 determinam esta epoca.

Presumem-se perdidos os navios, quando não houver noticias d'elles desde as epocas marcadas no artigo 1793,—desde á um ou dois annos, contados do dia da partida, ou do dia, em que vieram as ultimas noticias,—um anno, se sahiram para viagens na Europa, —dois, se em derrota mais longa, ou, como diz o codigo da França artigo 375, para viagens ordinarias ou extraordinarias. Sem que lhe seja mister provar a effectiva perda, declarando «avec offre de serment», acrescenta o codigo da Hollanda artigo 667, não ter tido naquelle tempo noticias algumas, directas ou indirectas, pode o segurado fazer abandono do navio, ou dos objectos, que mettêra a bordo. Em tempo de guerra são dobrados estes prasos; a irregularidade da navegação em taes circumstancias, a superveniencia de risco maior, e a necessidade, possivel e sempre provavel, de alterar a rota, as escallas e o tempo da viagem reclamavam este mais longo praso.

A falta de noticias em tão largo espaço importa presumpção de sinistro. Prova indispensavel e muitas vezes a unica possivel, é comtudo sujeita esta presumpção, como expressamente determinam os codigos da Hollanda artigo 667 e do Brasil artigo 720, a ser contrariada pelo segurador, porque pode ter informações, que faltam áquelle, ou que por elle são occultadas, do objecto do seguro.

Empregadas sem fructo durante o mesmo praso as diligencias de reclamação e relaxação dos objectos apresados ou arrestados, egual direito com egual rasão tem o segurado de abandonal-os.

E vendidas na viagem pelos donos, ou pelo proprio capitão, quando lh'o permittem os artigos 1394 e 1401 (not. pag. 83 e 92 do tomo 4.°), fazendas deterioradas ou embarcações declaradas innavegaveis, seguradas umas e outras,—se empregadas pelo segurado as possiveis deligencias dentro dos mesmos prasos, contados do dia, em que recebeu noticia do sinistro, para haver o preço da venda, não lograr conseguil-o, pode, passado esse praso, abandonar não os obje-

Digitized by Google

ctos segurados, porque deixaram de pertencer-lhe, mas o seu valor, o preço da venda não satisfeito, o direito contra os compradores.

É facil de ver que a venda não deve ter sido feita com trespasse do seguro (art. 1697 not. pag. 63). Se o for, a responsabilidade do segurador continúa em favor do novo segurado pelos objectos comprados, não em favor do vendedor, anterior segurado, pelo preço não satisfeito.

Artigos 1796, 1797, 1798.

Art. 1796. Nos casos mencionados nos tres ultimos artigos o abandono será intimado aos seguradores no praso de tres mezes a contar da expiração das diversas epocas fixadas nos sobredictos artigos.

Art. 1797. O abandodo em todos os demais casos deve ser intimado aos seguradores no praso d'um ou dois annos segundo as distancias acima mencionadas, e a contar do dia da chegada da noticia do desastre.

Art. 1798. O segurado não será admittido a fazer abandono, expirados os prasos fixados nos dois precedentes artigos.

Carece tambem o segurador de que seja limitado o tempo da sua responsabilidade; como a qualquer outro devedor (nota pag. 395 do tomo 2.º) convem-lhe a prescripção contra o direito de abandono. Estabelecem esta os artigos 1796, 1797 e 1798.

Nos tres casos dos artigos 1793, 1794 e 1795 o abandono só pode ser intimado ao segurador até tres mezes além da expiração dos prasos ahi indicados (not. ant.). Em todos os casos, que não forem os d'estes artigos,—em que o segurado tem noticia certa do sinistro, o direito ao abandono prescreve, se a intimação não for feita nos prasos d'um ou dois annos desde a noticia do sinistro, segundo for ordinaria ou extraordinaria a viagem, ou de dois ou de quatro em caso de guerra maritima. Se por exemplo o navio sahiu do porto de Lisboa em 2 de janeiro de 1864 com destino ao Rio de Janeiro, e tendo recebido o segurado noticias da sua derrota em 20 do mesmo mez nenhumas outras houver desde então, pode abandonal-o, e intimar o abandono até 20 de abril de 1866. Egual direito até egual praso tem ao abandono do navio ou do seu preço, não havido do comprador, se tendo naquella data noticia do apresamento ou da venda por innavigabilidade não houver conseguido a sua relaxação ou o preço até o dia 3 de janeiro de 1866. Pelo contrario, perdendo-se o navio nas costas d'algum dos portos da escala

Digitized by Google

a 15 de janeiro, sabido o sinistro a 20, só até 21 de egual mez de 1866 pode fazer-se e intimar-se o abandono.

O sinistro, embora succedido depois de expirados os prasos ali fixados, presume-se acontecido dentro d'elles; legal por tanto o abandono; e conseguinte a responsabilidade do segurador, que não mostrar ter-se dado o sinistro além desse tempo do seguro. Se o provar, o abandono deixa de ter effeito; a indemnidade paga deve ser-lhe restituida com os juros da lei (art. 872 not. pag. 382 do tomo 2.º). O navio por exemplo, sahindo para viagem ordinaria, foi segurado por um anno no 1.º de janeiro de 1860; passaram-se dois sem noticias d'elle, ou deu novas sómente nos quatro primeiros mezes; a perda presume-se acontecida no anno do seguro, se o segurador o não contestar com prova em contrario. Foi apresado, e o segurado só teve conhecimento do apresamento no dia 20 de janeiro de 1861: reclamou-o em vão até 20 de janeiro de 1863; tambem, se o segurador se não oppoz, mostrando que o apresamento tivera logar depois de janeiro de 1861, o abandono é legal. Soffreu mar forte, parte das fazendas seguradas avariaram-se inteiramente, o proprio navio foi declarado innavegavel, umas e outro passaram a novo possuidor, o primeiro dono teve noticia de todos estes acontecimentos a 20 do referido mez de 1861. Se o segurador outra cousa não mostrar, o direito ao preço não pago é validamente abandonado.

A acquiescencia do segurador e a falta de prova em contrario confirmam a presumida perda, embora esta houvesse acontecido em epoca posterior ao tempo do seguro. Mas, se não for assim,— se mostrar que o navio naufragára, ou fôra apresado, ou fôra vendido, casco e carga, depois de findo o praso do seguro, o abandono foi illegal, e como a indemnidade se pagou indevidamente, deve o segurado restituil-a com juros.

Artigos 1799, 1802.

Art. 1799. O segurado, nos casos em que pode fazer-se abandono, é obrigado a participar ao segurador os avisos, que receber, dentro em cinco dias da sua recepção.

Art. 1802. O segurado fazendo abandono tem obrigação de participar aos seguradores quanto fizera para recuperar os effeitos segurados, e a declarar as pessoas e correspondentes, que a esse fim empregára.

Os artigos 1799 e 1802 applicam á hypothese do abandono a regra geral do artigo 1778, pelo qual o segurado deve communicar

Digitized by Google

ao segurador tudo quanto se referir ao sinistro, e cujo conhecimento for do interesse do segurador (not. pag. 123). O segurado precisa mostrar que tem direito de fazer o abandono; e como este é legal, sómente quando forem infructiferas as diligencias pela salvação e relaxação dos objectos segurados, ou pela cobrança do preço dos que forem vendidos nos termos do artigo 1795 (not. pag. 144), deve tudo communicar circumstanciadamente ao segurador, fazendo valer os exforços empregados, se este os contestar.

Artigo 1806.

Art. 1806. Não fixando o contracto epoca de pagamento, o segurador é obrigado a pagar o montante do seguro e as despezas tres mezes depois da intimação do abandono. A não pagar neste termo, deverá os juros legaes. Os effeitos abandonados são hypotheca do pagamento.

Podem ajustar na apolice o segurador e o segurado que o pagamento da indemnidade seja feito ou á vista ou com determinado praso. Em falta de convenção estabelece o artigo 1806 a epoca do pagamento, e não obriga o segurador a satisfazel-o de prompto, porque sempre a lei presume no devedor necessidade d'algum respiro para commoda realisação de fundos, que não podem em commercio julgar-se em caixa.

A obrigação de pagar juros pela mora, que tiver o segurador no pagamento da indemnidade, segundo a regra do artigo 287, e a hypotheca ou onus, a que ficam sujeitos em favor do segurado para este pagamento os objectos, que pelo abandono passaram para aquelle, são condições de todos os contractos, onde o vencimento não for immediatamente seguido do cumprimento da obrigação (not. pag. 35 do tomo 2.°). Vej. artigo 1835 a respeito de egual obrigação e praso de cumprimento, quando o segurado exige pagamento de avarias (tit. xv).

Artigo 1801.

Art. 1801. O segurado, fazendo abandono, é obrigado a declarar todos os seguros, que fizera por si ou por outrem, e mesmo que ordenára se fizessem sobre os objectos segurados,—e o dinheiro, que se tomara a risco com conhecimento seu ou sobre o navio ou sobre as fazendas. Do contrario a dilação do pagamento, que deve começar a correr desde o dia do abandono, será suspensa até o

Digitized by Google

dia, em que fizer notificar a dicta declaração, sem que d'ahi resulte prorogação alguma da dilação estabelecida pela lei para fazer o abandono. Em caso de declaração fraudulenta o segurado ficará privado de todos os effeitos do seguro.

Fazendo abandono, deve o segurado communicar ao segurador os encargos, a que está sujeito o objecto abandonado, — os demais contractos de risco ou seguro, que fez ou mandara fazer sobre este objecto. Carece de sabel-o o segurador para verificar a validade d'esses contractos, — para requerer o estorno, inteiro ou parcial, da propria obrigação, nos termos dos artigos 1772 e 1773 (not. pag. 132), em concorrencia com outros, que tambem fizeram seguro da mesma viagem, — para conhecer e precisar seus direitos na partilha, que pelo artigo 1665 tem de dar nos salvados aos dadores a risco (not. pag. 42), — e em concorrencia com seguradores dos mesmos objectos em viagens anteriores para excluil-os de partilha nos restos salvos (artt. 1651 e 1671 not. pag. 42 e 48).

Pela falta d'esta communicação não se estorna o seguro; suspende-se apenas ou interrompe-se a dilação do pagamento, estabelecida pelo artigo 1806 (not. ant.). Só desde que lhe for feita nos expostos termos, começa de correr a obrigação do pagamento, ou a móra em falta d'elle: só desde então o abandono se pode dizer definitivamente feito e intimado.

Devem ser verdadeiras as declarações do segurado. Se faltar fraudulosamente á verdade na indicação dos contractos feitos, ou maliciosamente os occultar, descoberta a verdade o abandono considera-se como se não existíra, o segurado fica privado de todos os beneficios do seguro, e soffre todo o prejuizo, de que por elle pretendêra acautelar-se.

A dilação, em favor do segurador, do praso do pagamento não importa em favor do segurado prorogação do praso do abandono. Da faculdade, que tem este, de fazer posteriormente ao abandono as declarações exigidas, sujeitando-se por essa demora á dilação do pagamento, não se segue que tambem possa adiar a intimação do abandono para epoca posterior á que para esse effeito determina a lei (artt. 1796—1798 not. pag. 145). O navio por exemplo, tendo sahido de Lisboa para algum dos portos do Mediterraneo, naufragou no 1.° de janeiro de 1860; o segurado intimou o abandono a 20 de novembro sem aquellas declarações; o segurador não é obrigado a pagar nos tres mezes seguintes. Se as não fizer até janeiro de 1861, mais não pode fazel-as, perde os effeitos do seguro. O praso da intimação é fatal. As declarações, ou acompanhem a intimação ou

Digitized by Google

se façam posteriormente, não devem ultrapassal-o, porque a responsabilidade do segurador tem um termo. Cousas differentes são, e com diversos effeitos, a dilação do pagamento e a prorogação do praso da intimação. Se o segurador carece da primeira, porque não sabe e carece de saber os termos da sua responsabilidade e a extensão dos direitos que tem a exercer, a segunda não é necessaria ao segurado, que tem pelos referidos artigos tempo de sobejo para acompanhar das declarações a intimação do abandono.

Artigo 1803 p. 1 e 3.

Art. 1803 p. 3. . . . . .

. . . . . O abandono comprehende sómente os effeitos, que são objectos do seguro e do risco.

Art. 1803 p. 1. O abandono dos objectos segurados não pode ser parcial. . . . . .

. . . . . .

Pode o segurado ajustar em uma só e mesma apolice, sob condições eguaes ou differentes, com os mesmos ou com seguradores diversos, seguros de objectos variados, por exemplo cem pipas de vinho, duzentos moios de milho, tresentas caixas de laranja, o casco só ou tambem os aparelhos, uns ou outros objectos em todo ou só em parte do seu valor,—e com os objectos segurados embarcar outros, que não segurou. Só podem abandonar-se os objectos segurados,—art. 1803 p. 3, não outros, que fizerem parte da mesma carga, ou compozerem o mesmo todo, nem a parte ou valor, que a apolice não contiver. Segurados os aparelhos, não o casco, só aquelles podem abandonar-se; a perda d'este é de conta de seus donos. Segurado por 8.000$000 réis navio, que vale 12.000$000 réis, o segurador, que o receber por abandono, só responde por aquella quantia. Segurada a laranja, não o vinho nem o milho, a perda d'estes generos não obriga o segurador. O principio é claro em si. Ninguem pensára o contrario.

O abandono não pode ser parcial, — art. d. p. 1. Se todos os objectos forem segurados cumulativamente sob a garantia do mesmo segurador e com as mesmas condições, formando um todo, embora composto de partes differentes, não pode fazer-se abandono d'uns com reserva d'outros, como não poderia abandonar-se parte sómente d'um. Segurado cumulativamente o navio com os aparelhos, cada um d'aquelles objectos com todos os outros, não seria valido o abandono do vinho sómente, ou só do milho, ou da laranja, d'umas não das outras pipas, caixas ou saccas. Pelo contrario faria

Digitized by Google

o segurado validamente o abandono parcial de cada um objecto, se cada um, segurado separadamente, figurasse por si distinctamente na apolice, do milho não do vinho, d'este não da laranja, do casco não dos aparelhos, e vice-versa,— e poderia pedir indemnidade inteira d'uns, e indemnisação das avarias d'outros. No primeiro caso o seguro foi geral, não parcial; conjuncto, não separado; indistinctamente comprehensivo de todos, não distinctamente de alguns; indivisivel, não divisivel; e o abandono, que é o desenlace do contracto, não poderia, sem incoherencia, fazer-se d'outro modo. Os direitos e deveres, que resultam d'um seguro feito nestas circumstancias, são indivisiveis. No segundo caso é livre ao segurado, como proprietario, abusar do que é seu, renunciar ao beneficio, que do abandono podéra resultar; não ha injuria ao segurador.

Artigos 1803 p. 2, 1805.

Art. 1803 p. 2. O abandono dos objectos segurados não pode ser.....condicional..... .....

.....

Art. 1805. O segurador não pode libertar-se do pagamento da somma segurada com a excepção de que o navio ou fazendas seguradas fossem relaxadas ou restituidas depois do abandono.

O abandono não deve ser condicional; não pode por exemplo o segurado abandonar o navio ou as fazendas carregadas com a condição de que se desfaça o abandono, se aquelle, julgado perdido, chegar em certa epoca, ou se o preço, por que foram arrematados os salvados, egualar ou exceder por circumstancias imprevistas o valor do seguro. O abandono condicional repugnaria ao direito de propriedade, que pelo artigo 1804 adquire o segurador sobre os objectos abandonados, e que deve ser irrevogavel, como irrevogavel é o seguro, que for feito legalmente. E as condições, que por qualquer fórma restringissem este direito, ou suspendessem o seu exercicio, constituiriam uma situação duvidosa, sempre prejudicial em commercio.

O artigo 1805 parece conter um exemplo de condição nulla no abandono,—a condição de que *fossem* restituidos pelo apresador os objectos abandonados. Pelo artigo 679 do codigo da Hollanda — «l'assureur ne peut se dispenser de payer la somme assurée sous prétexte que le navire ou les marchandises assurés *ont été* relachés ou restitués après le delaissement». A condição parece suspensiva no artigo do codigo portuguez, resolutiva no da Hollanda. A admittir-

Digitized by Google

se abandono condicional, o abandono effectivo ficaria dependente por aquelle artigo de se não verificar a restituição, — por este resolver-se-hia com ella. De qualquer dos modos que o artigo deva entender-se, — d'uma ou da outra condição, a restituição dos objectos apresados, e por egualdade de razão o reapparecimento do navio, que se julgára perdido (not. pag. 144), e quaesquer outros similhantes acontecimentos não são condições, ainda quando estipuladas, que dêm direito ao segurador para desfazer o que está legalmente feito, e constituam o segurado na obrigação de receber de novo o objecto abandonado, abrindo mão da indemnidade, que recebera.

Completam a doutrina sobre seguros os artigos 1807 — 1812, 1826—1835, 1855 e 1858. Expozemos os primeiros com a materia geral ácerca dos corretores (not. pag. 100 do tomo 1.°). Os segundos comprehendem-se na legislação sobre avarias, determinando os reciprocos direitos e deveres do segurador e segurado pelas avarias, que dão logar a uma acção de reparação, não ao abandono. Os ultimos entram na regra geral da extincção das obrigações. D'estes e dos anteriores tractaremos em seu logar.

Artigo 1671.

Art. 1671. Em regra geral, occorrendo questão sobre o contracto de risco omissa neste titulo, mas decidida no titulo — *Dos seguros,* e vice versa, a legislação expressa regerá o cazo omisso, não sendo obstativa da essencia respectiva de cada qual dos contractos.

O artigo 1671 é commum aos contractos de risco e de seguro. As disposições ácerca d'um d'estes contractos supprem as omissões da legislação, que especialmente regular o outro. Ambos, differentes em alguns pontos, tem outros de analogia, onde o principio determinativo pode ser o mesmo, sempre que não offender a respectiva essencia de cada um (nota pag. 6, 7, 48 e 49).

Digitized by Google

TITULO XV

DAS AVARIAS

SECÇÃO I

Das avarias em geral

Artigos 1813, 1815, 1816 pr. e fin., 1818 pr. e fin., 1841 p. 1.

Art. 1813. Todas as *despezas* extraordinarias feitas para com o navio ou mercadorias conjuncta ou separadamente; todos os *damnos*, que acontecem aos navios e fazendas desde o momento, em que os riscos de mar começam e acabam segundo as disposições d'este codigo, são reputadas *avarias*.

Art. 1815 p. 1. As avarias são de duas especies: avarias grossas ou communs, e avarias simples ou particulares....

.....

Art. 1816 pr. e fin. São avarias grossas.....

..... E em geral os damnos causados voluntariamente em caso de perigo ou desastres imprevistos, e os soffridos como consequencia immediata d'estes eventos, bem como as despezas feitas em eguaes circumstancias, depois de deliberações motivadas em bem e salvamento commum de navio e mercadorias, desde a sua carga e partida até o seu retorno e descarga.

Art. 1818 pr. e fin. São avarias simples ou particulares .....E em geral as despezas causadas e o damno soffrido pelo navio só, ou só pelas mercadorias durante o tempo dos riscos.

Art. 1815 p. 2. .....

Acontecendo facto, que dê causa ás primeiras, a sua importancia é repartida entre o navio com o seu frete e a carga (artigo XXIX h. t. (art. 1841)): as segundas são

Digitized by Google

supportadas ou só pelo navio, ou só pela cousa, que soffreu o damno, ou occasionou a despeza.

Art. 1841 p. 1. As avarias communs serão repartidas por contribuição sobre.... fazendas carregadas, que ao tempo do sinistro se achassem a bordo do navio ou nas barcas de descarga, ou que se alijassem por necessidade, antes que o damno acontecesse, e sobre.... navio e... frete...

.....

Avaria (de avar, abar ou afar (*a*)) significa em sentido vulgar a perda parcial, a deterioração, o estrago de quaesquer objectos; d'onde vem dizer-se avariada a fazenda estragada, e quer seja por mar o transporte ou por terra. Em sentido juridico a avaria comprehende, além d'este prejuizo effectivo ou diminuição fisica do valor dos objectos, as despezas extraordinarias, que se fizerem para sua salvação, total ou parcial. Estas despezas, com quanto possam restituir ao objecto avariado o valor, que perdêra pela avaria, são de ordinario uma perda real para seu dono, porque, sobrecarregando o preço da venda, de maravilha se reembolsam. Se por exemplo o preço corrente das fazendas em bom estado for de cem, e as despezas de salvação ou sua reparação de vinte, aquelle preço importa sempre esta perda.

Os prejuizos, que sofrerem os navios ou fazendas a bordo, podem ser causados por sinistro maior ou menor. Aquelle procedeu, como fica dicto (not. pag. 7), de fortuna de mar, superior ás forças e á prevenção dos homens nos termos do alvará de 25 de janeiro de 1755 n. 2, e importa perda inteira, ou equivalente a inteira, do objecto segurado. Da-se no caso contrario o sinistro menor. Como tambem fica dicto (not. pag. 140), os resultados do primeiro dão direito ao abandono; os do segundo á acção de avaria, e são a avaria no sentido estricto.

As avarias são grossas ou communs, simples ou particulares. Distinguem-se umas e outras na essencia e nos effeitos juridicos. Quanto á essencia as avarias grossas comprehendem 1.° os prejuizos, que voluntariamente e depois de resolução motivada do conselho da equipagem foram feitos ao navio ou ás fazendas carregadas, ou a umas e outro commulativamente em perigo de mar ou por occasião de desastre imprevisto para salvação commum, ou, não se conseguindo este, para evitar mal maior: 2.° as despezas extraordinarias, que se fizerem para o mesmo fim e sob egual deliberação, occasio-

(*a*) Bescherelle—diction. vb: avarie. F. Borg.—comment. sobre a legisl. ácerca de avarias, prologo pag. VI e VII.

Digitized by Google

nadas por circumstancias imperiosas: 3.° além d'estes prejuizos e despezas os que soffrerem o navio ou as fazendas, como consequencia das manobras e das providencias deliberadas e executadas.

Dos officiaes de bordo, e da necessidade de chamal-os o conselho —Vej. artigos 1369, 1387, 1394, 1611 e 1620 (not. pag. 7, 71, 82 e 220 do tomo 4.°).

Todas as mais avarias são particulares ou simples.

Quanto aos effeitos juridicos o valor, em que foram calculadas as avarias grossas, reparte-se entre o objecto avariado e os demais objectos interessados na viagem,— navio, seu frete, fazendas, quaesquer que forem as suas especies, incluindo, diz o artigo 787 do codigo do Brasil, o dinheiro, ouro, prata, pedras preciosas, e mais valores, que se acharem a bordo. Os prejuizos e despezas extraordinarias não recahem exclusivamente no dono do objecto, que os soffreu, ou por cuja causa se fizeram, nem este fica inteiramente resarcido; assim como elle, os demais interessados na viagem, com a excepção do artigo 1845, entram em rateio proporcional (art. 1841), ou, como diz o artigo 1822, contribuem na avaria accontecida, porque, tomando uma parte do prejuizo ou da despeza, aliviam-n'o, compensando-o. Entre estes todos ha uma como-communhão de interesses (d. art. 1822), que produz deveres e direitos reciprocos; e d'esta communhão resulta a mutua compensação das perdas, que sofrem uns para beneficio de todos. Foi por exemplo necessario varar o navio para salval-o e salvar a carga; esta concorre para compor o prejuizo, que sofreu aquelle, porque a varação salvou-a com o que do navio escapar. Foi mister aliviar o navio, alijando fazendas; salvou-se assim aquelle com o resto da carga; um e a outra concorrem a compor o prejuizo, que sofreu o dono das fazendas alijadas. Mas no primeiro caso o dono do navio e no segundo o das fazendas alijadas tem sua parte no prejuizo. «Para as avarias grossas, diz o codigo do Brasil artigo 789, contribuirão as importancias, que forem resarcidas por via da respectiva contribuição»; ou, como dizem os artigos 937 e 955 do da Hespanha,—...Las mercaderias perdidas entrarán á contribuir al importe delas averias greusas..». Se não fôra assim, tornar-se-hia a avaria grossa, para quem a sofreu, um beneficio em vez de prejuizo, porque tinha pagamento certo. O artigo 1841, repetindo a enumeração dos objectos, que devem de contribuir na avaria grossa, para lhes fixar a cada um o valor sujeito á contribuição, designa além do navio e do seu frete, das fazendas a bordo e das carregadas ou baldeadas nos barcos, *as que se alijassem por necessidade*. Com quanto pareça d'estes termos que d'entre os objectos interessados na carga só contribue na propria avaria a carga alijada, (porque só se refere ao alijamento, que é um dos cazos de avaria grossa), não pode ter sido da intenção do

Digitized by Google

legislador que seja inteiramente resarcida a avaria grossa em quaesquer outros casos. Os termos — *fazendas que se alijassem por necessidade*, empregados tambem nos artigos 1841, 1843, 1844, 1845, 1847, 1849, 1850, 1853 e 1854, ou são exemplificativos, não taxativos, como exemplificativos são os do artigo 727 do codigo da Hollanda, — qui (les marchandises)... ont été jetées par nécéssité, ou... qui ont dû être vendues pour couvrir les frais d'avaries, — ou devem considerar-se a formula geral d'um principio, onde se contenham todas as variadas especies de avaria grossa, enunciadas no artigo 1816.

Vai mais longe a obscuridade e a falta de boa escolha de termos no mesmo artigo 1841. Aos que ficam transcriptos, já, como deixamos dicto, de dubio alcance pelo seu restricto significado, acrescenta os seguintes, d'uma não menos duvidosa aplicação, — *antes que o damno acontecer*. Deverão referir-se estes termos aos objectos embarcados no navio e nos barcos, como querendo dizer que o prejuizo se distribue pelos que o tiverem sido antes do sinistro?.. Fora inutil. Nimguem, certo, acreditára que podessem estar sujeitos a compor avaria anterior objectos metidos a bordo em época posterior; e os termos do mesmo artigo, — que ao tempo do sinistro se achassem a bordo, já involvem essa ideia sem carecerem de commentario. Poderão referir-se aos objectos alijados, significando que tambem sofrem uma parte do proprio prejuizo os donos dos que o forem antes do sinistro?... Não foram menos inuteis neste segundo do que no primeiro caso, porque o alijamento posterior ao acontecimento, que lhe deu occasião, e portanto desnecessario, não dá direitos; só o que for feito ou antes do perigo para prevenil-o, ou na occasião para combatel-o, justificam a compensação da avaria.

Outro alcance podéra talvez dar-se áquelles termos. O navio houve mister de alijar fazendas ou para safar-se aliviado, ou para chegar-se a pouco fundo e varar, se não podesse evitar a varação. A tormenta recrudesceu, e a varação teve de fazer-se para salvar-se a carga e o que fosse possivel do casco. O alijamento, que for feito depois, não é avaria grossa, porque não o desculpa a necessidade. Aquelles termos pois poderiam entender-se no sentido de ser avaria grossa o alijamento, quando feito para prevenir ou para facilitar um prejuizo em beneficio commum, não depois de ter acontecido esse prejuizo. Comtudo a propria natureza da avaria grossa, e os termos geraes, — fazendas alijadas por necessidade, comprehendem esta mesma interpretação.

E não só os que não sofreram prejuizo algum concorrem a compor aos prejudicados a avaria acontecida, mas os que, sofrendo-o em parte do seu interesse na viagem, tiveram a fortuna de salvar a outra parte d'elle. Varado por exemplo o navio e alijadas fazen-

Digitized by Google

das, Pedro, dono d'estas e d'outras, que se salvaram, não sómente sofre uma parte do proprio prejuizo, que lhe do alijamento resultou, concorre tambem a compor ao dono do navio a avaria da varação. Pode caber ao mesmo tempo aos mesmos interessados — indemnisação em favor proprio, — e contribuição em favor alheio, devida esta pela parte salva do interesse na viagem, aquella pela avaria accontecida a outra parte desse interesse, a umas não a outras fazendas, a umas não a todas as fazendas da mesma especie.

Na repartição de avaria grossa dá-se como um — *deve* e — *ha de haver* entre os interessados; os interesses de cada um, — seus creditos á composição da propria avaria, — seus debitos pela composição da avaria alheia apparecem contrapesando-se uns pelos outros. Os interessados, que não sofreram avaria alguma, pagam por inteiro a quota, que lhes no rateio tocar. Os que sofreram avaria em parte só do seu interesse contribuem na avaria alheia pela parte salva d'este, dedusindo da sua quota, — do seu debito pela avaria alheia, a quota a receber pela avaria propria, — o seu credito. Feita esta comparação, tornam-se por tanto ou devedores, — contribuintes na avaria alheia pelo excesso do seu debito sobre o seu credito, pelo excesso da sua quota de contribuição sobre o valor das avarias proprias, — ou em caso contrario credores, porque este excedeu aquella, o seu credito sobrepujou o debito. É necessario para isso que na relação dos valores collectaveis entrem os prejuizos soffridos, porque os objectos avariados tem quinhão nestes, e a sua indemnisação vai nos descontos.

Pelo contrario as avarias particulares ficam de conta dos donos do navio ou dos objectos, que os sofreram, porque não resultou d'ellas a salvação do navio e da carga, nem concorreram para bem d'um ou da outra, evitando mal maior.

Chamam-se porisso grossas as primeiras, porque se reparte em grosso o prejuizo pelos objectos interessados na viagem, — communs, porque as supportam todos em communhão, unidamente: simples e particulares as segundas para desviar toda a ideia de contribuição, para fazer sentir que recahem simples, particular, distinctamente no dono do objecto avariado ou prejudicado.

Para que produzam effeito juridico umas ou outras avarias, é necessario que a fortuna de mar, d'onde o prejuizo resultou ou a necessidade de fazer a despeza extraordinaria, acconteça «desde o momento, diz o artigo 1813, em que os riscos de mar começam e acabam segundo as disposições d'este codigo». Estas expressões são ambiguas, porque, se o tempo dos riscos é egual nos contractos de risco e de seguro feitos sobre a carga, varia, quando sobre o navio. O artigo 1813, exigindo que as avarias do navio tivessem logar durante o tempo, que para os riscos está fixado pelo codigo, referir-

Digitized by Google

se-ha ao tempo dos riscos determinado pelo artigo 1656 para o contracto de cambio feito sobre o navio (not. pag. 16), ou ao que é fixado pelos artigos 1736 e 1737 com relação aos contractos de seguro (not. pag. 99)? Tomou carga um navio, e antes de levantar ferro sobreveio tão forte marejada, que tendo-se inundado a coberta foi mister fazer apressadamente alguns rombos para facilitar a evacuação da agua, ou tendo garrado sobre a ancora, que se partiu, fizeram-n'o varar, para que se não perdesse inteiramente. Qual a situação do dador a risco, se algum contracto d'esta natureza havia com respeito ao navio, ou do segurador, que o tiver segurado, é facil de determinar pelos artigos referidos: aquelle não perde o capital emprestado, porque o navio ainda não havia principiado a correr os riscos, o contracto ainda não começára a ter execução segundo o artigo 1656; o segurador tem de pagar o prejuizo, porque pelo artigo 1736 o risco já então havia começado. Mas, como estas duas hypotheses são casos de avaria grossa (art. 1816 n.os 6 e 15), importando prejuizos e despezas, que tambem se repartem pela carga (art. 1815), não fôra liquido dos termos do artigo 1813 se ao dono da carga deve tambem alguma parte pesar d'aquella fortuna de mar. Se o artigo se referir á epoca fixada para o contracto de cambio maritimo, o dono da carga não tem a compor parte alguma do prejuizo, porque o navio ainda se não tinha feito de vella, e por tanto não existia ainda para esse effeito a communhão d'este com a carga. Outra será a conclusão, se se referir ao artigo 1736, porque a communhão de interesses e de reciproca responsabilidade já avia principiado pelo carregamento.

Pelo codigo da Hollanda artigo 696 as avarias devem ter acontecido—«pendant le temps, ou les risques commencent et finissent d'après la section troisième du titre neuvième». Este titulo inscreve-se—Des assurances; a secção—Du commencement et de la fin des risques. Pelo artigo 634 d'esta secção «l'assureur court les risques du moment que le capitaine a commencé de charger....»; no mesmo sentido pelos artigos 397 do codigo da França e 761 do do Brasil «desde o embarque e partida até á sua volta e desembarque»; e mais explicitamente pelo artigo 930 do da Hespanha «desde que se haga à la vela (la embarcacion) en el puerto de su espedicion, hasta que quede anclada en el de su destino; y..... desde que se cargue (el cargamento), hasta que se descargue en el puerto, adonde fuere consignado». O codigo portuguez refere-se de novo no artigo 1818, e tão vagamente como no artigo 1813, *ao tempo dos riscos;* mas no artigo 1816 adopta a propria dicção dos da Hespanha e da França, que posteriormente seguiu o do Brasil, e considera como avaria para os effeitos legaes os que tiverem logar

Digitized by Google

no navio «desde a sua partida até o seu retorno, e nas fazendas «desde a sua carga até a sua descarga».

Artigos 1612, 1816 p. 1., 1848.

Art. 1816 p. 1. São avarias grossas:

2.° as cousas alijadas para salvação commum;

4.° as ancoras, amarras e quaesquer outras cousas abandonadas para salvamento ou vantagem commum:

6.° p. 1. os damnos feitos deliberadamente ao navio para facilitar a evacuação da agua.....

15.° os damnos acontecidos ao corpo e quilha do navio, que premeditadamente se faz varar para prevenir perda ou prêsa;

1.° tudo o que se dá ao inimigo, corsario ou pirata por composição ou a titulo de resgate do navio e fazendas, conjuncta ou separadamente;

8.° a indemnisação ou resgate das gentes da tripulação, mandadas ao mar ou á terra em serviço do navio e da carga, e então captivadas;

7.° o tractamento, curativo, sustento e indemnisações das gentes da tripulação, feridas ou mutiladas defendendo o navio;

9.° as soldadas e sustento das gentes da tripulação durante arribada forçada;

10.° os direitos de pilotagem e outros de entrada e sahida em um porto de arribada forçada;

11.° os alugueis de armazens, em que se depositem as fazendas, que não podem continuar a bordo durante o concerto do navio feito em porto de arribada forçada;

14.° p. 1. os gastos de descarga e salarios para alliviar o navio e entrar em uma abra ou porto, quando o navio é obrigado a fazel-o por borrasca, ou perseguição de inimigo.....

12.° as despesas da reclamação do navio e mercadorias, feitas pelo capitão em uma só instancia conjunctamente;

13.° o sustento e soldadas das gentes da tripulação du-

Digitized by Google

rante esta reclamação, uma vez que o navio e carga sejam relaxados e restituidos;

18.° as soldadas e sustento das gentes da tripulação, se o navio depois da viagem começada é obrigado a suspendel-a por ordem de potencia estrangeira, ou por superveniencia de guerra; isto por todo o tempo, que o navio e carga forem impedidos;

16.° as despesas feitas para pôr a nado o navio encalhado, e toda a recompensa por serviços extraordinarios feitos para prevenir a perda total, ou prêsa do navio;

21.° os custas judiciaes para regular as avarias, e fazer a repartição das avarias grossas;

22.° as despesas d'uma quarentena extraordinaria;

3.° os cabos, mastros, velas e outros apparelhos cortados ou partidos por forçar vela para salvação do navio e carga;

5.° os damnos causados pelo alijamento ás fazendas restantes a bordo;

6.° p. 2. . . . . e os damnos acontecidos por esta occasião á carga;

14.° p. 2. . . . . e os damnos acontecidos ás fazendas pela descarga do navio em perigo, e recarga nas barcas;

17.° as perdas ou damnos sobrevindos ás fazendas carregadas em consequencia de perigo em barcas de aligeirar ou lanchas;

19.° o premio do emprestimo a risco tomado para fazer face ás despesas a repartir por avaria grossa;

20,° o premio do seguro das despesas de avaria, e as perdas havidas na venda da parte da carga no porto de arribada forçada para fazer face a essas despesas. . . . . .

. . . . . .

Art. 1848. Tem logar a contribuição em avaria grossa por damno soffrido pelo navio, se causado para facilitar o alijamento ou salvar as fazendas.

Digitized by Google

Art. 1612. Fazem sempre por conta do armador ou fretador as despesas occasionadas pela arribada forçada.

A avaria grossa comprehende, como fica dicto (not. ant.):

1.° prejuizos feitos deliberadamente ao navio ou á carga em commum vantagem. Contêm os seguintes exemplos d'estes prejuizos os numeros 2, 4, 6 p. 1 e 15 do artigo 1816 e o artigo 1848:

a) o alijamento para salvação commum,—n. 2. Vej. do alijamento nota pag. 74 e 81 do tomo 4.° A perda de objectos por este acontecimento é avaria grossa, quando imperiosas circumstancias exigiram o sacrificio, quer se fizesse por deliberação do conselho de officiaes, ou a arbitrio do capitão em risco imminente (not. pag. d.), e fossem os objectos sacrificados fazendas da carga ou pertences do navio, por exemplo mastros ou vergas partidas durante o temporal, que obstruirem a coberta, e impedirem as manobras. Chama-se regular o alijamento, quando feito debaixo da regra e fórma prescriptas no artigo 1388; irregular, como se disse (d. pag.), com quanto justificado, quando a arbitrio do capitão, porque o perigo não consente reflexões, nem permitte formalidades; a salvação commum é a mira de todos por todos os meios.

b) o abandono de quaesquer objectos, por exemplo as amarras, que se picaram, ou outras cousas, que se deixaram, porque não houve tempo de recolhel-as e aproveital-as,— n. 4; o rompimento da amurada ou do costado do navio para facilitar a evacuação da agua ou o alijamento, —n. 6 p. 1 e artigo 1848 p. 1;—o arrombamento causado pela varação para escapar ao temporal ou á perseguição,—n. 15 e d. artigo fin. A salvação do navio e da carga exigiu este sacrificio.

2.° despezas extraordinarias feitas em bem e salvação commum do navio e da carga. São exemplos d'estas despezas pelos nn. 1, 7—14 p. 1, 16, 18, 21 e 22 os seguintes:

c) as sommas dadas a inimigos e piratas ou em resgate da embarcação, das fazendas tomadas, das gentes da tripulação, que tendo sido mandadas ao mar ou á terra em serviço do navio e da carga foram ahi captivadas, ou por composição, para que se não verifique a prêsa,—nn. 1 e 8, e artigo 1479 (not. pag. 133 do tomo 4.°). Estas despezas não podiam pela sua natureza e fim deixar de considerar-se communs. É comtudo necessario que o perigo tivesse sido real, e que a defeza fosse impossivel ou inutil: os effeitos da imprevidencia ou cobardia do capitão não podem ser a cargo de quem lhes não deu causa. As gentes da tripulação soffreram em serviço de todos os interessados na viagem; a todos affecta esse prejuizo, e o seu resgate é de beneficio commum.

Digitized by Google

d) as despezas feitas com o tractamento, curativo, sustento e indemnisação das gentes da tripulação, feridas ou mutiladas em defeza do navio,—n. 7 e artigo 1469 (nota pag. 130 do tomo 4.º). Justificam este direito da tripulação razões de humanidade e de gratidão; deram occasião a essas despezas circumstancias imprevistas, em que tinham egual interesse o navio e a carga. O decreto de 14 de setembro de 1798 e o edital de 29 de julho de 1799 determinam a gratificação, que deva dar-se á tripulação pela boa defeza do navio.

e) as despezas, a que dá occasião a arribada forçada, quer sejam para pagamento de direitos ou de serviço de pilotagem,—n. 10, ou de armazenagem da carga e dos pertences do navio, em quanto se este concerta, ou de salarios pelo trabalho de allivial-o, descarregando fazendas para barcos de aligeirar,—n. 14, ou de sustento e salarios da equipagem,—n. 9. Todas são de commum interesse, e tendentes ao mesmo fim. E porque a razão é egual, devem, com quanto o não diga o artigo, considerar-se da mesma natureza as maiores despezas, a que for obrigado o navio não só no porto, onde se refugiou, mas pela demora forçada debaixo do canhão de fortaleza nacional ou amiga, e na mais longa derrota, que lhe for mister emprehender. O artigo 1612, lançando sempre á conta só do armador ou fretador as despezas occasionadas pela arribada forçada, contradiz-se com os numeros 9, 10 e 11 do artigo 1816. Ou o armador seja o proprio dono, fretando-o, ou seja um terceiro, que, tendo-o afretado d'aquelle, o frete por sua conta,—em qualquer caso, se a responsabilidade das despezas da arribada forçada for exclusivamente sua, como determina o artigo 1612, estas despezas não são avaria grossa, repartivel pelos carregadores: se têm de repartir-se, como expressamente indicam aquelles numeros 9, 10 e 11, a responsabilidade por ellas não é exclusiva do armador. O artigo 1612 foi textualmente traduzido do artigo 970 do codigo da Hespanha. Pelo do Brasil artigo 744 «as despezas, occasionadas pela arribada forçada, correm por conta do fretador, ou do afretador, ou d'ambos, segundo for a causa, que as motivou, com direito regressivo contra quem pertencer». Esta indicação pode conciliar as encontradas disposições do codigo portuguez.

f) as despezas feitas simultaneamente com a reclamação e relaxação ou restituição do navio e das fazendas,—n. 12; porque interessam aos donos d'um e da outra, foram em vantagem commum. Não assim, quando cada um dos objectos apresados, detidos ou arrestados houver sido reclamado separadamente, o interesse foi particular do respectivo proprietario.

g) porque têm a mesma natureza, as despezas com o sustento e soldadas da equipagem, que ficou a bordo não só durante o tempo d'aquella reclamação conjuncta do navio e da carga, ou em que se dão

Digitized by Google

os passos necessarios para se obter a relaxação,—n. 13, mas se o navio for obrigado por força de potencia estrangeira ou por superveniencia de guerra com Portugal a suspender a viagem começada, —n. 18. Tendo por exemplo sahido o navio d'um porto do continente com direcção a outro da Hespanha, foi detido ou desviado em meia derrota da róta ordinaria, porque os portos d'este paiz estavam bloqueados, ou levando mais longo destino com escala por Vigo foi ahi detido pelo bloqueio, que sobreveio, ou retido pelo seu governo, porque posteriormente á sahida se levantaram desintelligencias entre Portugal e a Hespanha. E só quando for alcançada a restituição, poderão considerar-se avaria grossa as despezas feitas,—n. 13 fin., do mesmo modo que só no caso de salvação tem logar a contribuição em todas as demais avarias. — Tambem por egual razão, com quanto o não diga o codigo, devem considerar-se avarias essas despezas, quando a viagem for detida ou suspensa por acontecimentos naturaes, que não é dado ao homem vencer, como quando ventos contrarios desviam o navio da carreira seguida, ou gelos o vêm surprehender em meio caminho nos mares do norte.

h) a despeza extraordinaria feita com o trabalho de pôr a nado o navio encalhado, e com a remuneracão de serviços extraordinarios, tendentes a beneficio ou salvação commum,—n. 16. O emprego por exemplo de braços para esgotar o navio, que tocando abriu agua, as sommas consumidas em rebocal-o na sahida ou na entrada, os salarios de assistencia ou soccorro são despezas extraordinarias por beneficio geral.

i) as despezas judiciaes, que se fizerem com a regulação das avarias e sua repartição proporcional,—n. 21, porque não houve para esta repartição combinação entre os interessados (artt. 1814 e 1841). Todos têm parte nellas, porque interessam a todos, e cada um por isso paga-as na proporção da sua quota na avaria.

j) porque o negocio tambem é de commum interesse, as despezas d'uma quarentena extraordinaria,—n. 22, ou, como diz mais extensamente o artigo 699 n. 22 do codigo da Hollanda, «les frais d'une quarentaine extraordinaire et non prevue lors de la conclusion de l'affrétement, autant que le navire et la cargaison y sont soumis, y compris les gages et la nourriture des gens de l'équipage». O navio por exemplo, que tendo entrado em porto da escala for ahi obrigado a fazer quarentena, porque o porto, d'onde sahira, tinha sido infectado e declarado suspeito depois da sua sahida, faz alli despezas, que devem caber a todos os interessados na viagem, porque a todos interessam.

3.° os prejuizos, que resultarem immediatamente ao navio ou aos objectos carregados do emprego d'aquelles meios e despezas de salvação commum. D'estas avarias contêm os seguintes exemplos os

Digitized by Google

numeros 3, 5, 6 p. 2, 14 p. 2, 17 e 20 p. 2 do artigo 1816 e o artigo 1848:

k) apparelhos cortados ou partidos por forçar vella para salvação commum,—n. 3. Se a força das correntes chegar tanto á terra o navio, ou tão acossado se vir este por inimigos ou por piratas, que só largando todo panno e forçando vella possa çafar-se ou salvar-se, e na bordada ou na fugida for sacrificada a mastreação, ou se romperem cabos, ou se rasgarem vellas, ou se derem outros prejuizos, todos estes são avaria grossa, como consequencia das manobras e exforços feitos em beneficio commum.

l) por egualdade de circumstancias os que soffrerem umas fazendas com o alijamento d'outras, ou com o d'outros objectos ou de pertences do navio,—n. 5; com o rompimento feito neste para facilitar o esgoto da agua,—n. 6 fin.; com a descarga e recarga em barcos, ou se faça este serviço para alliviar o navio nas entradas ou nas sahidas de portos de arribada forçada, ou a descarga tenha só por fim salvar as fazendas, quando elle não podér salvar-se,—nn. 14 e 17; e vice-versa os que soffrer o navio com os meios empregados para facilitar o alijamento de fazendas ou para salval-as,—artigo 1848. Nem sempre é possivel em presença de temporal ou nos trabalhos de prevenção distinguir a verdadeira causa do prejuizo acontecido ao navio ou á carga, porque pode provir, entre outras causas, ou d'um golpe de mar, ou do mesmo jogar do navio, ou dos proprios actos de esgotar, de alijar, de descarregar e de recarregar nos barcos de aligeirar. Muitas vezes devem de ser estes actos tumultuarios e precipitados. É inutil prevenir cautellas em perigo imminente. Quando se faz alijamento, e como primeiro devem alijar-se nos termos do artigo 1388 (not. pag. 81 do tomo 4.º) os trastes pesados e de menos valor, que podem achar-se estivados nas pontes inferiores do navio ou no logar mais baixo do porão, e ainda quando forem alijadas fazendas estivadas ao de cima, mal poderá evitar-se que d'ahi venham prejuizos ao navio ou a parte da carga; estes prejuizos são considerados por isso avaria grossa. Entendemos o artigo 1848 no sentido de serem avaria grossa os que soffrer o navio por effeito do alijamento ou da salvação das fazendas, fossem causados de proposito ou acontecessem accidentalmente, com quanto da letra d'elle e do artigo 422 do codigo da França, que foi a sua fonte, pareça deprehender-se que só no primeiro caso tem logar a avaria grossa. Não haveria razão para que o dono do navio fosse obrigado a compor o prejuizo feito a uns carregadores com o alijamento, e não o fossem estes para com aquelle em analogas circumstancias. Alijando por exemplo na força do vendaval fardos pesados e volumosos sem romper para isso a amurada, sem desobstruir de vergas e de apparelhos a coberta para lhes dar passagem; uns ap-

Digitized by Google

parelhos são arrastados com os fardos, alguns pannos da amurada quebram, ou soffre o navio outros prejuizos, quem pode evital-os neste extremo? Sendo consequencia do alijamento, como negar-lhes a natureza de avaria grossa, considerando-se como tal outros prejuizos semelhantes, acontecidos a uma parte da carga?

4.° não se comprehendendo em nenhum dos tres elementos, que principalmente constituem a avaria grossa pela noção geral do artigo 1816 fin., são tambem como tal consideradas pelos numeros 19 e 26 d'este artigo as seguintes despezas:

m) os premios do emprestimo tomado a risco para pagar as avarias grossas, e do seguro d'estas. Prevenindo possiveis sinistros, que dêm occasião a avarias grossas, podem os capitães ou os donos de embarcações e os carregadores ou tomar a risco ou segurar sommas para pagar a quota, que lhes na contribuição porventura vier a caber. O artigo 1706 refere-se a este seguro (not. pag. 83). Não acontecendo avaria grossa, o tomador e o segurador pagam o premio convindo, e aquelle restitue o capital emprestado. Se alguma tiver acontecido, um e outro, pagando o premio, tem direito contra os outros interessados na viagem, para que lhes componham a parte, que por isso lhes tocar na distribuição. O navio por exemplo, acossado por tempestade ou por inimigos, salvou-se, encalhando; o prejuizo, que lhe d'ahi veio, reparte-se com as fazendas carregadas, e cabe a cada um carregador valor a pagar como cem. Um d'estes havia tomado a risco por esse valor sobre certos fardos com o premio de 10 por %; outro tinha segurado com premio de 5 por % a avaria grossa, que viesse a caber-lhe; os premios desembolsados são repartidos pelos outros interessados, do mesmo modo que pelas suas mercadorias se repartia o prejuizo causado ao navio pela varação.

n) o prejuizo, que soffrerem os carregadores, que para pagar as quotas, que lhes couberem em repartição de avarias, houverem mister de vender com perda objectos da carga.

Parece inconsequente dos principios estabelecidos que sejam lançadas em conta d'uns interessados despezas, que fizeram outros em seu beneficio, ou os prejuizos, que soffreram para pagamento de dividas proprias,—aquelles premios, que foram cautella contra futuros prejuizos,— esta perda, que não contribuiu para salvação de objectos alguns,— umas e outros de interesse puramente particular. São todavia ambos os premios, em todo o caso, despezas, que não entram no orçamento ordinario da viagem, e, assim como a perda na venda, despezas necessitadas pelas circumstancias, procedentes de causas extraordinarias, e, se não ligadas intimamente com o sinistro, que deu occasião á avaria, a elle relativas. Se este não fora, ou se não fora o receio do perigo e a necessidade de reparar avaria d'outrem, nem os premios se pagariam, nem houvera sido mister pre-

Digitized by Google

cipitar a venda. Estas considerações, se não justificam, explicam a disposição da lei.

Duvidámos de principio que devesse assim entender-se litteralmente o numero 20 p. fin. Procurámos completar os seus termos por fórma que se referisse ás *perdas havidas* pelos carregadores *na venda* por preço inferior *da parte da carga* vendida pelo capitão *no porto de arribada forçada*, segundo a auctorisação, que para isso lhe dá o artigo 1394 (not. pag. 83 do tomo 4.°) *para fazer face a..... despezas* de concertos ou compra de provimentos. Tinhamos em favor d'esta interpretação o artigo 936 n. 12 do codigo da Hespanha, que reputa avaria grossa «el menoscabo, que resultare en el valor de los generos, que en una arribada forzosa haya sido necesario vender à precios bajos para reparar el buque del daño recibido por cualquier accidente, que pertenezca à la clase de avarias gruesas». Estas despezas e as que demais indica o referido artigo 1394 do codigo portuguez têm um fim de interesse commum ao armador e aos carregadores. E a mesma ideia encontrámos depois no —Manual do apprendiz do commercio n.° 338, quando entre as avarias grossas classifica... «a differença de preço da venda que se haja feito de carga para acudir ás necessidades do navio durante a viagem, e o frete da mesma carga», Mas não ha logar a duvidar de que foi aquell'outro, não este, o sentido do legislador. O codigo da Hollanda artigo 699 n. 19 serve-se dos mesmos termos— «les pertes essuyées par la vante d'une partie de la cargaison dans un port de relâche forcée à fin de faire face à ces frais». O do Brasil copiou no artigo 764 n. 19 a mesma redacção do codigo portuguez. E o artigo 1399 d'este providenceia em bem do pagamento aos carregadores das fazendas vendidas pelo capitão, responsabilisando por elle os donos do navio, e dispensando portanto, porque se torna desnecessaria e incompativel, a reparação á conta de avaria grossa.

Artigos 1817, 1818 p. 1., 1824.

Art. 1818 p. 1. São avarias simples ou particulares 1.° o damno acontecido ás fazendas por borrasca, prêsa, naufragio ou encalho fortuito durante a viagem: 2.° as despesas feitas para as salvar; 3.° a perda de cabos, amarras, ancoras, velas e mastros, causada por borrasca ou outro accidente de mar; 4.° as despesas de reclamação, sendo o navio e as fazendas reclamados separadamente; 5.° o concerto particular de vasilhas e as despesas incursas para conservar os effeitos avariados; 6.° o augmento de frete, e

Digitized by Google

despesas de carga e descarga, quando, declarado o navio innavegavel, as fazendas são levadas ao logar do destino por um ou mais navios.....

.....

Art. 1817. Não serão reputadas avarias grossas, posto que feitas voluntariamente e por deliberações motivadas para bem do navio e carga, as despesas causadas por vicios internos do navio, por sua innavigabilidade, ou por falta e negligencia do capitão ou gentes da tripulação. Todas estas fazem a cargo do capitão ou do navio.

Art. 1824..... (*a*).

Como fica dicto (not. pag. 153), as avarias particulares comprehendem, como as communs, prejuizos e despezas extraordinarias, mas nem para estas nem para aquelles foi ouvido o conselho da equipagem, nem, quando o fosse, tenderam a evitar de mal maior os objectos interessados na viagem, nem foram consequencia de meios empregados para esse fim. Se dos prejuizos de proposito causados ou das despezas feitas algum beneficio resultou, foi privativo da carga ou do navio. Pode a avaria particular importar tão graves prejuizos e despezas tão grandes, como a avaria grossa. A differença entre uma e outra não está na gravidade do sacrificio, senão no fim do commum interesse, e na exclusão de toda a causalidade no acontecimento, que lhe deu origem.

São por isso hypotheses de avaria particular, segundo os artigos 1817, 1818 e 1824, com relação ao navio,—

a) a sua perda, ou inteira pelo naufragio, ou parcial pelo encalho, e os prejuizos, que só elle soffrer por effeito d'estes sinistros e de tormenta e prêsa, como a perda de amarras, de mastros, de vellame, e d'outros apparelhos,—n. 3:

b) as despezas com a sua reclamação, feita esta em separado da da carga (not. ant.),—n. 4:

c) a somma, que levarem, a mais do frete do navio julgado innavegavel durante a viagem, outro ou outros navios afretados pelo capitão nos termos do artigo 1525 para conduzir a carga ao porto do destino (not. pag. 164 do tomo 4.°), e nesse caso as despezas da carga e descarga no porto, onde a baldeação se fez,—n. 6:

d) as despezas, de que precisou, e a que deram occasião vicios proprios, innavigabilidade, que não for causada por fortuna de mar

(*a*) Pag. 95 do tomo 4.°

Digitized by Google

(not. pag. 8), faltas, culpa ou negligencia do capitão ou da tripulação, ainda que feitas voluntariamente e precedidas de deliberação do conselho da equipagem, — artigo 1817. A má construcção do navio, ou a construcção de materiaes improprios; o estado de innavigabilidade, em que emprehendeu a viagem; a falta de apprestos e de provimentos; quaesquer outros factos de imprevidencia, ou omissões de circumstancias indispensaveis, como as que vêm enumeradas no artigo 1824, com quanto occasionassem o risco, ou o augmentassem, e tornassem urgentes as providencias tomadas e as despezas feitas, foram a causa principal dos prejuizos. O sinistro, como effeito d'estas causas, apenas secundariamente concorreu para elles. Nunca poderiam com justiça imputar-se aos carregadores prejuizos, que resultam de causas, que lhes são extranhas. Disposição analoga se contém nos artigos 178 e 183 para o transporte por terra (not. pag. 144 do tomo 1.°).

De avarias particulares da carga são exemplos —

e) as despezas com a sua salvação, inteira ou parcial, ou para preservar de completa ruina os restos avariados, — nn. 2 e 5:

f) as da reclamação feita em separado da reclamação do navio (not. ant.), — n. 4:

g) as de descarga e recarga em porto, onde o navio houve mister de concertar-se; e, se este não soffrer concerto, as de baldeação e carregação em outro ou outros, que os carregadores afretarem nos termos do artigo 1525 p. 2, e nesse caso o prejuizo, que lhes trouxer o possivel frete a maior do que pagariam pelo navio deixado, se continuasse viagem (d. not. pag. 166 do tomo 4.°), — n. 6:

h) a perda ou os prejuizos, que sofrer por effeito de naufragio ou de presa, de tormenta, de encalho fortuito ou insuperavel (not. pag. 8), de humedecimento com a maresia, de derretimento com a agua entrada etc., — n. 1:

i) e os que resultaram de culpa ou de negligencia do capitão ou da tripulação, porque não fechou bem as escotilhas, não fez amarrar competentemente o navio, não o forneceu de aparelhos apropriados, carregou-o além do seu lote, escondeu nelle por sua ou alheia conta objectos de contrabando, ou metendo-o sem percaução por mares, que piratas ou inimigos sulcam, sujeitou-o a ser apresado, etc., — art. 1824.

Artigos 1819, 1825 p. 1.

Art. 1819 ..... } (a).
Art. 1825 p. 1. ..... }

(a) Pag. 95 do tomo 4.°
(b) Pag. 84.

Digitized by Google

Não são rigorosamente avarias as despezas ordinarias feitas na entrada e sahida voluntaria, maiores ou menores segundo as condições hydraulicas e circumstancias do tempo e logar, as de segurança no ancoradouro, os direitos de porto e de navegação, e os prejuizos, que resultarem do mesmo emprego de meios para salvação ou beneficio da carga e do navio, ainda que para este emprego e para aquellas despezas tenha sido ouvido, e haja consentido, o conselho da equipagem, e d'alli viesse o beneficio e salvação commum. Quando por exemplo a barra for de difficil accesso, ou tão obstruida de baixos, bancos de areia, restingas e cachopos, e de tão pouca profundidade, que nem durante as marés vivas possa boiar o navio com toda a carga, não se podem dizer avarias as despezas de aligeiral-o em barcos á entrada ou á sahida,—a direcção de prático, —outras despezas de uso e indispensaveis nessa occasião,—os direitos de porto,—e os mesmos prejuizos, que sofrerem apezar de todas as precauções o navio, a carga a bordo, e a que for conduzida nos barcos. As despezas com o pagamento dos direitos, com a baldeação da carga e com os outros meios de salvação empregados entram no orçamento ordinario da viagem (not. pag. 85), conta com ellas o capitão para a fixação do frete, e, a não haver por tanto clausula especial no fretamento ou nos conhecimentos para que fiquem a cargo d'outrem, recahem no armador.

Ha uma differença sensivel entre as disposições dos artigos 1819 e 1825 e as dos numeros 10, 14 e 17 do artigo 1816 (not. pag. 160). No caso d'aquelles a entrada e a sahida foram voluntarias; os perigos são conhecidos; as difficuldades sabidas; as despezas calculadas; as circumstancias ordinarias. No caso d'este tudo é extraordinario, a arribada, as despezas, a estada e o seguimento da viagem. Porém no primeiro mesmo d'estes casos nos proprios portos, onde a entrada não é forçada, e aonde a pilotagem e despezas de alliviar o navio são ordinarias, e por isso de conta do armador, podem umas e outras despezas, mudadas as circumstancias, tornar-se avaria grossa; por exemplo se o navio entrando tocar, abrir agua, descarregar mais fazendas para aligeirar, ou praticar outros factos da natureza dos que importam responsabilidade por avaria grossa; ou se tiver sofrido á sahida tal marezia e vento contrario, que seja obrigado a recolher ao porto, donde acabava de sahir, tomando prático para esse fim, pagando serviços de assistencia ou de salvados, ou fazendo apezar do conhecimento da localidade outras despezas para beneficio e salvação commum.

Artigo 1820.

Art. 1820. As disposições, estabelecidas nos artigos III, IV, V e VI (artt. 1815, 1816, 1817 e 1818) ácerca das

Digitized by Google

avarias grossas e das avarias simples, são egualmente applicaveis a estas barcas e aos objectos nellas carregados, segundo as diversas causas, de que o facto resulte.

Os barcos de aligeirar, em que foram, como fica dicto (notas anteriores), ou embarcados objectos destinados ao navio, ou baldeados d'este, que os conduzia, podem, como os mesmos objectos, sofrer avaria no trajecto do porto para o navio, que sáe, ou d'elle para o porto, se entra. A legislação exposta nos artigos 1815—1818 (not. pag. 153 e 166) é applicavel ás avarias, que sofrerem nesse trajecto uns e outros; só a avaria grossa, que lhes acontecer, é compartida por todos, porque formam, do mesmo modo que o navio com a sua carga, uma communhão de interesses. Se por exemplo na quebra do mar á entrada ou sahida da barra uma vaga humedecer os objectos embarcados nos barcos e os estragar, ou estes sofrerem com o choque das ondas, ou forem impellidos contra a costa, uns não compoem aos outros a avaria acontecida, porque foi particular. Mas, se para evitar perda maior se fizer varar um dos barcos, ou for alijada d'elle parte da carga, verifica-se caso de avaria grossa, repartivel entre aquelle e esta.

Artigos 1822, 1823.

Art. 1822. Reciprocamente, e até ao momento em que as fazendas carregadas nas barcas são descarregadas no logar do seu destino, e entregues aos consignatarios, continuam em communhão com o navio e com as demais fazendas da carga, e contribuem nas avarias grossas, que possam acontecer-lhes.

Art. 1823. As fazendas, que ainda não estiverem a bordo das barcas, não contribuem nas perdas, que acontecerem nesse tempo ao navio, para cuja carga são destinadas.

Os objectos baldeados do navio para barcos de aligeirar não só fazem communhão com estes para o effeito da repartição da respectiva avaria (not. ant.), continuam tambem para o mesmo effeito na communhão, que tinham com o navio, apezar de separados d'elle, até que sejam entregues aos consignatarios. A baldeação teve logar por necessidade urgente; os objectos baldeados consideram-se como embarcados no navio; pertencem á carga, a sua viagem havia principiado, e ainda não terminou. Se por exemplo o navio, apezar de aliviado, varou, porque a tripulação desesperára de salval-o

Digitized by Google

d'outro modo, concorrem a compor-lhe a avaria os mesmos objectos baldeados nos barcos. Tocou, mas surdiu, porque foram alijadas algumas das fazendas, que tinham ficado a bordo, tambem aquelles entram na composição d'este alijamento. Uma parte dos mesmos objectos, que os barcos transportam, foi alijada, tambem nesse prejuizo tem quinhão o navio e a restante carga a bordo.

Em quanto pois o navio e a carga a bordo podem compor-se reciprocamente a avaria acontecida, e contribuir para composição da que tiverem os objectos baldeados nos barcos, estes objectos estão sujeitos ao encargo duplo, que não raras vezes sofrerão, de reparar as avarias na mesma occasião acontecidas aos barcos, ao navio e áquella parte da carga. E reciprocamente tem a vantagem de fazer-se indemnizar de suas avarias não só pelo navio, que as conduzia, e pela carga a bordo, a que pertencem, e de que fizeram parte, mas pelos barcos de aligeirar, que as conduzem.

Não entram na communhão com o navio e por tanto no rateio da avaria grossa, que succeder a este, os objectos, que destinando-se á sua carga não estiverem na occasião do sinistro carregados nos barcos, ou não forem ainda em caminho para elle; por exemplo os que estiverem sobre a praia com destino ao navio, que não podendo pela sua grande lotação recebel-os no porto sofre na sahida avaria grossa. Nem a viagem d'aquelles objectos está ainda principiada nos termos dos artigos 1656, 1789 e 1816 fin. (not. pag. 16, 98 e 153), nem o navio as pode considerar carga sua. Não obsta o artigo 1511, pelo qual as fazendas, que não foram conduzidas na viagem respectiva, concorrem apezar d'isso a compor a avaria grossa do navio (not. pag. 178). As hypotheses são differentes; na d'este artigo o navio tinha partido sem carga ou com a carga incompleta, porque os interessados a não metteram a bordo; houve da parte do carregador uma ommissão voluntaria, que não deve offender os interesses do armador.

SECÇÃO II

Da repartição e da contribuição na avaria grossa ou commum

O codigo do Brasil titulo XIII cap. II inscreve-se—Da liquidação, repartição e contribuição da avaria grossa. O codigo portuguez, com quanto na inscripção d'esta secção II do titulo XV se não refira á liquidação da avaria ou á sua regulação, legisla tambem sobre esta, nem podéra tractar d'uma sem a outra, porque antes da repartição primeiro é necessario liquidar, regular, determinar o que tem de repartir-se.

Digitized by Google

A liquidação pois e regulação da avaria grossa é o acto da determinação, feita por peritos em falta de convenção, e homologada pela competente auctoridade, do quinhão, que tem os objectos interessados na viagem, cada um segundo o seu valor, na perda constitutiva da avaria grossa, em vista do termo de mar ou protesto do capitão, conhecimentos, facturas, e demais provas da perda resultante do sinistro (not. seg.).

Artigo 1814.

Art. 1814. As avarias regulam-se na conformidade das disposições d'este codigo em falta de convenções especiaes, expressas nas cartas de fretamento ou nos conhecimentos.

O mutuo consenso é a primeira e mais sensata lei, quando não repugnar com a essencia do acto; os melhores juizes do proprio interesse são os proprios interessados, a melhor sentença a que for dictada pelo reciproco interesse, representado em uns e outros pela harmonia na escolha dos meios necessarios ao fim, que se propoem. Os pactuantes pois, declarando expressamente sua vontade nos fretamentos ou nos conhecimentos, podem determinar a fórma e termos, em que deva de regular-se e distribuir-se por elles a avaria, que sobrevier. Em falta d'esta convenção legisla o codigo nos artigos 1836 e seguintes.

Artigos 1839, 1840.

Art. 1839. A regulação e repartição das avarias grossas fazem-se a dilligencias do capitão, e por arbitradores expertos.

Os arbitradores são nomeados pelas partes, ou pelo tribunal commercial do districto, fazendo-se no reino. No estrangeiro, pelo consul portuguez. Os arbitradores antes de operar prestarão juramento. A repartição será homologada pelo tribunal respectivo: em paiz estrangeiro, pelo consul, e na sua falta pela auctoridade competente do logar.

Art. 1840. Deixando o capitão de fazer as diligencias ordenadas no artigo precedente, os donos do navio ou das fazendas podem requerer a regulação e repartição sem prejuizo da acção de indemnisação contra o capitão.

Digitized by Google

Apenas o capitão apresentar o termo de mar, segundo os artigos 1377, 1389, 1405 e seguintes (not. pag. 69 e 87 do tomo 4.°), deve a instancia e sob sua direcção proceder-se á regulação e repartição da avaria, porque d'este termo consta a historia da viagem, melhor do que poderá provar-se por outra fórma; e só elle pode apresentar mais desinvolvidamente para se proceder ao rateio a conta ou o estado demonstrativo das perdas, prejuizos e despezas.

Do mesmo modo que em todos os mais casos, onde entra a informação de peritos, a avaria deve ser liquidada, regulada e repartida por avaliadores nomeados nos termos do mesmo artigo 1839, porque só estes podem pela sua prática em negocios de mar determinar o valor do prejuizo e segundo as bases do artigo 1841 e seguintes o quinhão a dividir. O codigo do Brasil, mais explicito do que a legislação contida no codigo portuguez e no regulamento anterior sobre avarias, aprovado pela regia resolução de 30 de agosto de 1820, manda no artigo 772 que os peritos examinem e declarem no seu laudo «1.° de que procedeu o damno; 2.° a parte da carga, que se acha avariada, e por que causa, indicando as suas marcas, numeros e volumes: tractando-se do navio ou de seus pertences, quanto valem os objectos avariados, e quanto poderá importar o seu concerto ou reposição». Todas estas declarações são necessarias para determinar os reciprocos direitos dos interessados na viagem, e os d'estes e de seus seguradores.

Quando o capitão não promover a regulação e repartição da avaria, pertence aos interessados no navio ou na carga requerel-a nos mesmos termos, e demandar aquelle pelos prejuizos resultantes da sua falta.

Ou a diligencia se faça a instancias do capitão ou dos interessados, a homologação é indispensavel pela fórma indicada no artigo 1839 nestes como em outros casos para dar força ao que por ser convenio ou informação particular a não tem de per si (not. pag. 78 do tomo 3.°).

A intervenção dos consules e agentes consulares na liquidação, regulação e repartição das avarias, quando este processo tem de correr em paiz estrangeiro, deduz-se da natureza mesma d'essa instituição. Assim como no reino aos tribunaes e auctoridades nacionaes, não podiam em paiz estrangeiro caber a outros aquellas funcções. Os agentes consulares são os protectores naturaes dos subditos do paiz, que representam, encarregados por isso de defendel-os, de accommodal-os em suas questões, de dirigil-os, e de zelar e promover os seus interesses. Neste pensamento foi redigido o importante regulamento consular de 26 de novembro de 1851; e com especial referencia ás avarias o artigo 93 d'este regulamento chama-os *a sentenciar*, e o Tractado de commercio e navegação de 9

Digitized by Google

de março de 1853 com a França, approvado por carta de 2 de septembro do mesmo anno, commette-lhes regulal-os nos respectivos paizes, em falta de estipulação em contrario entre os armadores, carregadores e seguradores, excepto quando nellas estiverem interessados subditos do paiz, onde exercem as funcções, porque devem nesse caso regulal-as as auctoridades locaes, se a outra cousa se não houverem sujeitado por compromisso amigavel todos os interessados (*a*).

Artigos 1836, 1837, 1838.

Art. 1836. As avarias grossas ou communs são reguladas e repartidas no logar, onde o navio descarregar no fim da viagem: salvo tendo a viagem logar para as colonias ou outros estabelecimentos, dominios e possessões ultramarinas do estado; neste caso as repartições serão reguladas no logar do reino, donde o navio partiu.

Art. 1837. Rompendo-se a viagem no reino, ou varando nelle o navio, as repartições das avarias serão reguladas no logar do reino, donde o navio partiu, ou deveria partir.

Art. 1838. Rompendo-se a viagem estando o navio fóra do reino, ou vendendo-se a carga em um porto de arribada forçada, a repartição da avaria deverá ser regulada no logar, onde aconteceu o rompimento, ou no da venda da carga.

Os artigos 1836, 1837 e 1838 determinam o logar, onde as avarias devem ser liquidadas, reguladas e repartidas.

Em regra a avaria liquida-se no logar, diz o artigo 1836 p. 1, onde o navio descarregar no fim da viagem. Este é o principio geralmente recebido (artt. 15 do d. regulam. de avarias, 414 do cod. da França, 945 do da Hespanha, 772 do da Hollanda, 786 do do Brasil). E como algumas fazendas carregadas podem dirigir-se a portos intermedios da viagem, não ao do destino do navio, regula-se a respectiva avaria em cada um dos portos, onde forem descarregadas, porque termina ahi a sua viagem. Fôra injusto que, destinando-se differentes carregadores a diversos portos da escalla, por ventura muito distantes do porto, a que se o navio destina, fossem todos obrigados a concorrer alli, muitas vezes em longes terras e

(*a*) Vej. tomo 6.º

Digitized by Google

paizes estrangeiros, para assistir ao processo da liquidação e repartição da avaria. O porto, onde termina a viagem, ou em que foi descarregada ou entregue a carga, é o mais proprio para esta repartição, porque se liquidam e facilmente se saldam ahi, e nessa occasião, as contas relativas ou a toda a viagem, ou á viagem dos objectos descarregados.

Por excepção faz-se a liquidação e repartição em porto nacional ou estrangeiro differente do do destino nos seguintes cazos:

1.°,—d. art. 1836 p. 2, no porto da costa de Portugal, donde o navio sahiu com destino ás possessões ultramarinas, se ahi chegar; 2.°,—art. 1837, no porto da costa de Portugal, donde o navio estivéra para sahir, quando se rompeu ahi a viagem, e no porto, donde sahiu, se o rompimento tiver logar ou a avaria acontecer em outro ou em outras paragens da mesma costa, e não poder seguir, qualquer que fosse o destino do navio, ou fosse para portos do reino, ou das possessões ou estrangeiros; 3.°,—art. 1838 in med., do mesmo modo no porto da costa de Portugal, onde, entrando arribado o navio, for vendida a carga; 4.°—d. art. 1838, em porto estrangeiro de arribada forçada, quando ahi terminou a viagem pelo rompimento d'esta ou pela venda da carga; ou no porto nacional, d'onde havia sahido o navio, quando a avaria não poder liquidar-se naquelle (art. 1842 fin. pag. 181).

Estas cremos ser as disposições dos artigos 1836 p. 2, 1837 e 1838, com quanto não seja explicitamente determinado o seu pensamento, e se designe ahi, em vez de termos geraes, em que se comprehendam todas as avarias, que podem accontecer, uma só especie d'estas — a varação.

A primeira d'estas excepções não tem fundamento plausivel, porque os arbitros, os tribunaes e as auctoridades são tão competentes e tão competentemente auctorisadas nas possessões ultramarinas como em qualquer porto, donde o navio tiver sahido. Em vez da segunda exceição preferiramos que o processo da liquidação corresse e a repartição da avaria se fizesse em qualquer porto nacional, onde o navio aportasse, ou aonde depois de ter aportado fosse rota a viagem. Seria mais coherente esta disposição com o que legislam os artigos 1836 pr. e 1838 para casos de sinistros acontecidos fóra do reino. Sahindo do Tejo um navio, tão grande mar apanhou logo pela proa, que teve de recolher arribado ao porto. É certo que o processo ha de correr em Lisboa. Mas, se impellido por circumstancias, que nem sempre podem explicar-se, tiver de arribar á Figueira, por que não ha de o processo correr nesta villa?

O auctor do codigo portuguez, commentando o citado antigo regulamento de avarias, diz a pagina 63 (*a*) — «O logar de ajustar

(*a*) d. comment. sobre a legisl. portug. ácerca de avarias.

Digitized by Google

avarias menos sujeito a questões é o porto da descarga; o segundo é o porto do embarque. Deve sempre evitar-se o ajuste em porto intermedio». Tomamos estas expressões como justificação do que muitos annos depois o mesmo auctor escreveu nos artigos 1836 p. e e 1838 do codigo de commercio. Parece-nos com tudo que, sendo commettida a liquidação e repartição das avarias a peritos, que devem ser ou considerar-se habilitados em todos os portos, e havendo de submetter-se a sentença arbitral á homologação do tribunal d'um porto nacional, egual perante a lei a qualquer outro do reino, nem pode a liquidação das avarias ser mais sujeita em um porto do que em outro a questões e duvidas, nem ser suspeito porto algum intermedio. E se alguns o podem ser, e se os menos sujeitos a questões são os da sahida e os da descarga, por que não ter seguido á risca e em toda a sua extensão esse principio?

O codigo do Brasil artigo 786 limita-se a estabelecer a disposição seguinte: — «A regulação e repartição das avarias grossas deverá fazer-se no porto da entrega da carga. Todavia, quando por damno acontecido depois da sahida o navio for obrigado a regressar ao porto da carga, as despezas necessarias para reparar os damnos da avaria grossa podem ser nestes ajustadas». Esta disposição, clara, concisa e terminante obvia a todas as duvidas.

Artigo 1841.

Art. 1841. As avarias communs serão repartidas por contribuição sobre o valor das fazendas carregadas, que ao tempo do sinistro se achassem a bordo do navio, ou nas barcas de descarga, ou que se alijassem por necessidade, antes que o damno acontecesse, e sobre ametade do valor do navio, e ametade do montante do frete. As especies amoedadas não contribuirão além da ametade do seu valor nominal.

Liquidada a avaria grossa, é mister fazel-a repartir. Fica estabelecida a regra geral ácerca dos objectos, sobre que deve pezar ou pelos quaes deve fazer-se esta repartição (not. pag. 153): dos que não estão sujeitos a esse onus e dos que não são indemnisados tractam os artigos 1845, 1846 e 1847. O artigo 1841 determina o valor, em que devem de entrar no rateio os objectos sujeitos a elle. Sofreu avaria grossa o navio; sofreram-n'a as fazendas, objectos e valores da carga, ou os barcos de descarga, ou a carga baldeada nestas. Deverão as fazendas, os valores, o frete, o navio entrar pelo

Digitized by Google

seu valor inteiro? ou sómente com parte d'este valor? e neste caso com que parte?

Entram no rateio as fazendas pelo seu valor total, á excepção das especies amoedadas, que não contribuem além da metade do seu valor nominal;—e o navio e frete por metade, cada um, do seu valor. Avaluaram-se por exemplo a avaria em 810$000 réis, o navio em 20.000$000 réis, as fazendas pertencentes a um carregador em 4.500$000 réis; o frete foi de 1.000$000 réis. O navio entra no rateio pelo valor de 10.000$000 réis, o frete em 500$000 réis, a carga em seu total valor. Cabem no rateio (*a*)

ao navio	450$000	réis
ao frete	22$500	»
a um dos carregadores	135$000	»
a outro dicto	202$500	»

Pelo codigo da Hollanda artigo 727 fin. as especies amoedadas contribuem na avaria «d'après le cours du lieu, ou finit le voyage. Parecenos preferivel este alvitre. O valor politico e nominal da moeda pode differir do valor real ou do mercado: são conhecidas as causas d'este phenomeno economico-politico (not. pag. 50 e 113 do tomo 2.°); e como o valor, que se salva, é o que deve de concorrer a compor a avaria, d'onde resultou o salvamento, é mais natural que a moeda venha concorrer pelo valor, que tem no logar, em que se faz a repartição. Se 4.000$000 réis, ouro ou prata, valem 4.000$000 réis naquelle logar, e este foi o valor salvo, não vemos razão para que devam reputar-se no valor só de 2.000$000 réis.

Não diz o artigo 1841 se deve regular para o rateio metade do valor, que tiver o navio no porto da descarga ou no termo da viagem, ou se do que tivera no da partida. O codigo da França artigos 304, 401 e 417 tomam-n'o para esse fim em só metade «au lieu du déchargement. Os da Hollanda e da Hespanha consideram-n'o para esse effeito na totalidade do seu valor actual, — el buque (diz este no art. 955) com sus aparejos....segun el estado, en que se hallen, — sur la valeur du navire (diz aquelle no art. 727) dans l'état, ou il se trouve à son arrivée. O do Brasil artigo 787 é muito explicito em declarar que «liquidando-se as avarias grossas ou communs no porto da entrega da carga, hão-de contribuir para sua composição:.. .. 2.° o navio e seus pertences pela sua avaliação no porto da descarga, qualquer que seja o seu estado.... »

(*a*) A materia collectavel
B avaria grossa
C valor contribuinte de cada um

$$A : B :: C : x$$

$$\frac{B \times C}{A} = x$$

Digitized by Google

Para considerar o navio em só metade do seu valor no logar da descarga segundo o codigo da França ha apenas a presumpção de que a avaria lhe fez perder metade do valor, e que só metade por tanto foi salva. Todavia esta presumpção não passa d'um calculo, puramente ideal, e aquella disposição não pode abranger com a mesma egualdade, como fora mister em uma lei, todos os casos avariosos com suas condições e circumstancias differentes. Sahiu por exemplo do Tejo um navio com destino a um porto da Inglaterra: apresado por piratas depois de porfiada resistencia, sofreu ahi grave avaria; resgatado e concertado continuou sua viagem; chegado ao porto do destino, correu o processo da repartição da avaria, isto é do valor do resgate (art. 1816 p. 1); o navio é considerado neste rateio por metade do valor, que tem *então*, porque *se presume* ser essa metade o valor, a que ficou reduzido pelo combate, ou do valor, que se resgatou. Até aqui não offerece difficuldade a aplicação da lei Mas, se o navio não poude resistir; se não sofreu portanto com o apresamento; se foi logo depois resgatado; se chegou ao logar do destino sem prejuizo, fôra injustiça relativa tomar para o rateio do resgate metade só do seu actual valor, não todo este, porque não careceu de concertos, como carecêra no caso anterior, e todo elle foi salvo, não metade sómente. Supponha-se que por alturas de Vigo sofreu avaria grossa, que o fez arribar para concertos. Feitos estes, continuou viagem: repartida a avaria, coube-lhe quinhão na razão de metade do valor, em que chegára alli, porque esta metade é o valor, que se presume liquido dos concertos. Mas, se ficou innavegavel, e a carga se descarregou ahi, fôra tambem injustiça relativa tomal-o por metade do valor actual, e não por todo este, porque não ha a descontar, como naquelles casos, melhoramentos subsequentes ao desastre sofrido. A disposição por tanto dos artigos 304, 401 e 417 do codigo da França (e a do artigo 1841 p. 2 do codigo portuguez, se a sua mente for considerar metade do valor do navio no porto da descarga), presta-se a injustiças relativas e a desegualdade, na sua applicação, segundo a desegualdade das circumstancias.

Tomar para o mesmo effeito metade do valor, que o navio tinha no porto da sahida, se esse é o pensamento do artigo 1841, não é mais feliz alvitre, porque não tem, sequer, aquelle fundamento; no porto, donde sahe, não occorreram circumstancias, que o fizessem deteriorar em metade.

Adoptáramos com preferencia o principio consignado naquell'outros codigos não só quanto ao valor, em que o navio deva entrar no rateio, mas em quanto ao logar, em que esse valor haja de ser determinado. Deveram pois o navio e seus pertences, como pelo codigo do Brasil, concorrer para a avaria «pela sua avaliação no

Digitized by Google

porto da carga, qualquer que seja o seu estado»; seja qual este for, contribue para compor a avaria, donde resultou o salvamento ou o valor, que se salvou.

Do frete dizemos o mesmo. Os codigos da França nos artigos citados e do Brasil no artigo 787 n. 3 contam-n'o por metade, porque, devendo entrar no rateio pelo valor, que se tiver salvado, liquido das despezas, a que está sujeito, de sustento e soldadas do capitão e da tripulação, presumem-se estas em metade do frete. Todavia, assim como o da deterioração do navio, o calculo d'estas despezas em metade do frete é arbitrario, e pode differir mais ou menos do que effectivamente custaram segundo a natureza e extensão da viagem, e mais circumstancias, que sempre influem na diversidade dos preços. Pelo codigo da Hollanda artigo citado faz-se a repartição..... «sur le montant du frêt, deduction faite des gages et de la nourriture des gens de l'équipage..... O da Hespanha seguiu o mesmo principio no artigo 956, mandando entrar no rateio ..... «el importe de los fletes devengados en el viage con descuento de los salarios del capitan et la tripulacion».

Artigo 1511.

Art. 1511. Acontecendo ao navio, partido sem carga ou com só parte da carga, alguma avaria durante a viagem, que se devesse regular como avaria grossa no caso que tivesse a carga inteira, o fretador terá direito de exigir do afretador a contribuição de dois terços pelo não carregado.

O artigo 1841 (not. ant.) presuppõe que fora metida a bordo toda a carga. Pode com tudo o navio levantar ferro sem esta ou só com parte d'ella, porque os afretadores a não carregaram em tempo (not. pag. 149 do tomo 4.°). O artigo 1511 determina qual deva ser a responsabilidade d'estes, acontecendo ao navio avaria grossa. Pode o artigo entender-se de dois modos,—ou que os carregadores tem obrigação de compor-lhe dois terços do prejuizo, — ou que só entram no rateio pelos dois terços do valor, que não fora carregado. Entendido d'aquelle modo, o dono do navio recebe d'elles duas terças partes do valor da avaria, e distribue com as fazendas a bordo uma terça parte sómente. Repugna esta interpretação. A omissão dos afretadores não é tão grande, que mereça pena tão desproporcionada. Muito fora sujeital-os, do mesmo modo que os dos objectos metidos a bordo, á responsabilidade commum, considerando

Digitized by Google

embarcados os objectos, que o não estão. Todavia a redacção do artigo presta-se a essa interpretação, e corrobora-a o artigo 1821 (not. seg.), pelo qual os objectos baldeados nos barcos de alligeirar supportam duas terças partes da avaria, que lhes ou aos barcos acontecer. Preferimos a segunda interpretação. Pedro por exemplo ajustou o transporte de cem pipas de vinho. Vencido o tempo da estadia, nenhumas embarcou. O navio sahiu sem ellas, e soffreu avaria grossa. Na repartição d'esta Pedro entra na proporção de dois terços do valor, que não carregou. Se tiver mettido a bordo setenta pipas, estas entrarão no rateio pelo total valor, as restantes pelo de dois terços. Ha neste modo de entender o artigo um principio de equidade para todos os interessados no navio, no frete e na carga. Fora duro obrigar o carregador a contribuir para a composição da avaria na proporção do valor inteiro dos objectos, cuja carregação foi afretada, não tendo carregado nenhuns, ou tendo carregado só parte. Mas não o fora menos sujeitar o navio a prejuizo muito superior, distribuindo a avaria pelos embarcados, não pelos que deveram tel-o sido, e não o foram.

D'este modo entendido, o artigo 1511 faz excepção ao artigo 1841, determinando um caso, em que os objectos, que tem de concorrer a compor a avaria grossa do navio, não são considerados no rateio pelo seu total valor.

Artigo 1821.

Art. 1821. Se acontecer durante o trajecto quer ás barcas quer ás fazendas nellas carregadas um damno reputado avaria grossa, este damno será supportado um terço pelas barcas e dois terços pelas fazendas embarcadas a seu bordo.

O principio da contribuição reciproca da avaria entre o navio e sua carga (not. pag. 153) não se estende ao rateio da que succeder aos barcos de alligeirar e aos objectos ahi baldeados ou conduzidos (not. pag. 169). O artigo 1821 modifica-o. Segundo a sua letra divide-se a avaria em tres partes, uma das quaes recahe nos barcos, e as duas outras nestes objectos. Varou por exemplo um dos barcos, e foi arbitrada a avaria em 60$000 réis; os donos dos objectos a bordo pagam 40$000 réis. Foram alijados alguns d'estes, a avaria é de 90$000 réis, o dono do barco responde por 30$000 réis, e os restantes 60$000 réis distribuem-se na proporção dos respectivos interesses por cada um dos carregadores. E como os ob-

Digitized by Google

jectos carregados nos barcos fazem communhão com o navio e fazendas a bordo (not. ao art. 1822 pag. 169), os dois terços (continúa o codigo da Hollanda art. 704, ommittida esta parte no codigo portuguez) ..... «sont ensuite repartis comme avarie grosse sur le navire principal, le montant du frêt et le chargement entier, y compris céllui des alléges».

Preferiramos outro modo de distribuir neste caso a avaria grossa. Quando não parecesse dever estender-se ás avarias dos barcos e sua carga a regra geral do artigo 1841, aproximára-se mais d'esta regra, e fora mais conforme com o systema adoptado na distribuição da avaria entre o navio e os objectos a bordo considerar para o rateio os barcos pelo terço e a sua carga por dois terços do respectivo valor. D'este modo caberia no mesmo exemplo ao dono do barco pela avaria, que da varação resultou ..... 6$667 réis
aos carregadores a distribuir ..... 53$335 réis
— áquelle pelo prejuizo do alijamento ..... 10$000 réis
a estes ..... 80$000 réis (*a*)

Artigos 1842 p. 1, 1843, 1852 p. 1.

Art. 1842 p. 1. As fazendas carregadas serão estimadas segundo o seu valor no logar da descarga, deduzido o frete, direitos de entrada e outros de descarga.....

.....

Art. 1843. As fazendas alijadas serão avaliadas segundo o preço corrente do logar da descarga do navio, deduzido o frete, direitos de entrada e despezas ordinarias. A sua natureza e qualidade serão provadas por conhecimentos, facturas ou outras provas.

Art. 1852 p. 1. O dono das fazendas não póde em caso algum ser obrigado a contribuir na avaria grossa por mais do valor d'ellas na sua chegada.....

.....

(*a*) A valor collectavel 450$000 réis.
B avaria { No primeiro exemplo 60$000 réis / No segundo » 90$000 »
C valor de cada um contribuinte { barco 50$000 réis / carga 400$000 réis

$$A : B :: C : x$$

$$\frac{B \times C}{A} = x$$

Digitized by Google

Assim como pelo artigo 1836 as avarias se regulam em regra no porto e termo da viagem (not. pag. 173), a carga, chegando ahi a salvamento, e a que não chegou, porque foi alijada ou dada em resgate (not. pag. 160), contribuem na propria avaria, ou concorrem a compor a avaria alheia pelo valor ou preço corrente, que tiverem ahi objectos da mesma natureza, liquido de quaesquer deducções ou despezas ordinarias, que o depreciem, como o frete, direitos de porto, despezas de descarga, e prejuizos causados pelo sinistro (arg. do art. 1853 not. pag. 195), ou, como acrescenta o codigo da Hollanda artigo 728 «.....ainsi que de l'avarie particulière, qu'elles auraient éprouvée pendant le voyage». Só o valor salvo contribue para indemnisar o que foi perdido; e valor salvo da carga só pode dizer-se o preço corrente liquido de despezas no porto da descarga, ou em que, se chegasse, deveria descarregar, porque a esse preço miravam os carregadores, e a sua perda é a carencia do lucro, que receberiam, se a avaria não acontecesse. Além d'isso, como pelo sacrificio d'uma parte dos objectos interessados na carga se salvou outra parte d'elles, o preço, que o resto salvo alcançar ahi, e que do mesmo modo alcançariam os que não chegaram ou chegaram deteriorados, é o seu verdadeiro valor.

Em qualquer dos casos, em que não chegaram ou chegaram de tal fórma deteriorados, que não podem distinguir-se a sua natureza e especie, devem estas provar-se para aquelle fim com as facturas, conhecimentos (not. pag. 182 do tomo 4.°), e demais provas admittidas em commercio (artt. 938 e segg.).

Artigo 1842 p. 2 e 3.

Art. 1842 p. 2 e 3. .....

.....

Exceptuam-se os casos seguintes:

Se a repartição dever fazer-se no logar do reino, donde o navio partiu ou deveria partir, o valor dos objectos carregados será determinado segundo o preço da compra com as despezas até bordo, não comprehendido o premio do seguro.

Se estes objectos estiverem avariados, segundo o seu valor real.

Se a viagem se rompeu, ou as fazendas se venderam fóra do reino, e a avaria não poude lá regular-se, tomar-se-ha por capital contribuinte o valor d'essas fazendas no

Digitized by Google

logar do rompimento, ou producto liquido, que se tiver obtido no logar da venda.

Em excepção á regra exposta (not. ant.), e do mesmo modo que pelos artigos 1836 p. 2, 1837 e 1838 a avaria pode ser liquidada e repartida em portos differentes do do destino (not. pag. 173), tambem o valor, que tiverem nestes portos os objectos carregados, é a base para o rateio.

Por isso—1.° tendo de correr o processo da repartição no porto nacional, donde o navio partiu ou devêra partir (artt. 1836 p. 2 e 1837), o seu valor para esse effeito é o preço da compra com as despezas até bordo, ou, como diz o artigo 728 do codigo da Hollanda, «celle (la valeur) qu'ils avaient lors de la charge, en y ajoutant les frais jusqu'á bord....»

2.° Fazendo-se em porto nacional, onde, arribando o navio, forão vendidos (art. 1838 med.),—o preço d'esta venda, liquido das despezas (not. ant. e arg. do art. 1842 fin.).

3.° Se houver de correr em porto estrangeiro perante o agente consular ou auctoridade local nos termos do artigo 1839 e referido regulamento consular de 26 de novembro de 1851 (not. pag. 172), porque foi ahi o termo da viagem (art. 1836 not. pag. 173), ou tendo arribado o navio foram ahi vendidos os objectos carregados, ou foi ahi rota a viagem (art. 1838), — ou a ter de fazer-se a liquidação e repartição da avaria no porto nacional da sahida, porque não foi possivel regular-se e repartir-se naquelle,—o valor, que tivessem em um ou no outro na occasião do rompimento, ou o preço liquido da venda.

Achando-se avariados, quando haja de determinar-se o seu valor, entram no rateio pelo seu real valor, isto é pelo que tiverem, ou a que ficaram reduzidos.

Não pode ser base para o rateio o valor, em que tivessem sido segurados. Este obriga os contrahentes, não quem for estranho ao seguro. Grande differença vai entre a obrigação do segurador e a responsabilidade dos que tem de contribuir na avaria grossa. Aquelle obrigou-se á indemnidade d'um valor, ou certo, ou determinavel por certas bases; não apostou sobre a fluctuação e eventualidades do mercado. Pelo contrario os differentes carregadores celebraram um como convenio tacito de se prestarem auxilio reciproco em caso de prejuizo, que succedesse ou fosse deliberadamente feito a um para bem dos outros ou bem geral, indemnisando-se reciprocamente.

E pela mesma differença não pode tambem o premio do seguro addiccionar-se ao valor dos objectos carregados, como se addiccionam pelo artigo 1842 p. 2 as despezas até bordo, nem descontar-se do

Digitized by Google

seu valor, como se descontam as da descarga pela p. 1 do mesmo artigo. Umas e outras são ordinarias e inevitaveis, em quanto que o premio do seguro é voluntario e accidental, com quanto muito vulgar em commercio,—um onus em proveito proprio e garantia do carregador, não uma despeza, de que não possa eximir-se.

Artigo 1844.

Art. 1844. Sendo designadas no conhecimento a natureza e qualidade das mercadorias, e achando-se ser d'um valor maior, salvando-se, contribuirão no pé do seu valor real: perdendo-se pelo alijamento, serão pagas segundo a qualidade designada no conhecimento. Achando-se de qualidade inferior á indicada no conhecimento, contribuirão, salvando-se, segundo a qualidade designada: e serão pagas no pé do seu valor real, perdendo-se.

A primeira edicção do codigo de commercio, publicada pela imprensa nacional de Lisboa em 1833, e as subsequentes, que temos á mão, da imprensa da universidade de Coimbra, anteriores á de 1862, contém com a seguinte redacção o artigo 1844:

«Sendo a natureza e qualidade das mercadorias designadas no conhecimento, e achando-se ser d'um valor maior, salvando-se, contribuirão no pé do seu valor real; perdendo-se pelo alijamento, serão pagas segundo a qualidade designada no conhecimento. Achando-se de qualidade inferior á indicada no conhecimento, serão pagas, salvando-se, segundo a qualidade designada, e no pé do seu valor real, perdendo-se».

Esta redacção não faz sentido; á difficuldade da materia acresce a obscuridade da dicção.

A redacção, que damos ao texto, traduz, em nosso ver, o verdadeiro pensamento da lei. A alteração é de palavras. Na substituição d'algumas por outras, longe de nos apartarmos, julgamos que nos aproximámos dos artigos 418 do codigo da França e 730 do da Hollanda, que dizem:

«Si la qualité des marchandises a été deguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles

Digitized by Google

contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées: elles sont payées d'après la qualité designée par le connaissement, si elles sont perdues. Si les marchandises declarées sont d'une qualité inferieure á celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'âprès la qualité indiqueé par le connaissement, si elle sont sauvées: elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées».

Quando a natureza e qualidade dos objectos embarcados forem designadas no conhecimento, pode ter havido da parte do carregador intenção de occultar a verdade, indicando-os como sendo de qualidade superior ou inferior á sua verdadeira natureza, e devendo ter por isso valor superior ao seu verdadeiro valor no primeiro e inferior no segundo. Mas nem sempre d'esta falsa designação lhe resulta o proveito, que tem em mira se a falsidade não for descuberta. Quando indicou natureza superior, por exemplo designando com a qualidade dos que devem valer vinte os objectos, que por sua natureza só podem valer como dez, e estes sofrerem avaria, pode aspirar a uma indemnisação tanto maior quanta a differença, com quanto o seu quinhão no rateio seja tambem superior na mesma razão. Mas, se tiver de compor avaria alheia, perde: pagando por exemplo na razão do valor de vinte paga mais do que se os tivesse designado com a sua verdadeira natureza de dez. Se a carregação for de cem pipas de vinho do Douro, e designar este de superior qualidade, sendo de qualidade inferior, valendo como tal a 100$000 réis cada pipa em vez de 60$000 réis, seu verdadeiro valor, calculada a perda de dez pipas sob aquella base em 1.000$000 réis, não em 600$000 rèis, espera haver composição d'aquelle valor, não d'este, embora o quinhão, que lhe cabe na propria avaria seja de 50$000 réis, não de 30$000 réis, se a cada um couber quinhão de 5 por cento. Mas na contribuição da avaria alheia, o mesmo quinhão de 5 por cento será em seu desfavor, porque pagará 500$000 réis em vez de 300$000 réis. Se pelo contrario tiver designado o vinho como sendo de qualidade inferior, sendo de superior qualidade, como devendo valer 60$000 réis cada pipa em vez de 100$000 réis, conta ganhar na composição da avaria alheia, porque no mesmo rateio espera contribuir com 300$000 réis, não com 500$000 réis. Mas sendo propria a avaria, receberá indemnisação de 600$000, não de 1.000$000 réis, embora o quinhão, que tem nella, seja de 30$000, não de 50$000 réis. O calculo do interesse é muitas vezes errado.

As providencias do artigo 1844 contraminam a malicia, que por ventura possa haver na falsa designação, tornando-a nulla para o carregador, que a empregou. Se as fazendas tem no conhecimento

Digitized by Google

valor inferior ao seu real valor, sofrendo avaria *serão pagas*, isto é entrarão com esse valor no rateio para composição da propria avaria; e salvando-se *contribuirão*, isto é entrarão pelo seu verdadeiro valor superior para indemnisação da avaria alheia. Se tiver designado o vinho de qualidade inferior, — 60$000 réis por pipa em vez de 100$000 reis, a perda das dez pipas será calculada em 600$000, não em 1 000$000 réis, para receber indemnisação d'aquelles, não d'estes; e se a avaria a compensar for d'outro dos objectos interessados na viagem, caberá áquelle carregador no quinhão de 5 por cento a quantia de 500$000, não de 300$000 réis. Pelo contrario se tiver designado os objectos como de qualidade superior á sua verdadeira qualidade, *serão pagos*, isto é entrarão no rateio da propria avaria pelo valor real, e *contribuirão*, isto é entrarão na composição da avaria alheia pelo valor dado. Se o vinho for designado de primeira sorte, como valendo cada pipa a 100$000, em vez de 60$000 réis, seu verdadeiro valor, o carregador terá direito a distribuir avaria de 600$000, não de 1.000$000 réis; e se tiver acontecido avaria a outrem, ser-lhe-ha lançado o quinhão na razão de 10.000$000, não de 6.000$000 réis, e pagará por tanto, se lhe couber 5 por cento, 500$000, não 300$000 réis. Em todos os casos pois a decisão é desproveitosa ao carregador, que faltou á verdade na designação da natureza dos objectos embarcados; em nenhum d'elles pode «ex delicto suo consequi emolumentum». Pagam-se ou indemnisam-se pelo menor valor; contribuem pelo valor maior.

Artigos 1524 pr. e fin., 1845, 1846, 1847.

Art. 1845. As munições de guerra e bocca, a matalotagem e fato da gente da tripulação não contribuem no alijamento: o valor porém das que se alijarem será pago por contribuição por todos os demais effeitos.

Art. 1846. Os effeitos, de que não houver conhecimento do capitão, ou que se não acharem na lista ou manifesto da carga, não se pagam, sendo alijados; mas contribuem na avaria grossa, salvando-se.

Art. 1524 pr. e fin. Se o carregador ou afretador carregar, sem que o capitão saiba e consinta, fazendas, cuja entrada ou sahida for prohibida.....
e ainda que as fazendas sejam confiscadas, será obrigado a pagar .....e a avaria grossa (*a*).

(*a*) Tomo 4.° pag. 156.

Digitized by Google

Art. 1847.....(*a*).

Uns dos objectos interessados na viagem são indemnisados da propria avaria grossa, mas não concorrem a compor a avaria alheia. Taes são pelo artigo 1845 a provisão de mantimentos ou de munições de bocca, *destinada*, acrescenta o regulamento de avarias de 30 de agosto de 1820 artigo 17, *para uso da viagem, e não para objecto de commercio;* as munições de guerra ou para defeza do navio; e o fardel ou facto de uso ordinario das gentes da tripulação, e dos passageiros, acrescentam os codigos da Hollanda artigo 731, da Hespanha artigo 959, e do Brasil artigo 787 fin. (*b*). Se é justo que a avaria grossa seja repartida por todos os objectos, cuja salvação lhe foi devida, justo é tambem não só que se exceptuem da composição na avaria alheia os objectos, que por si constituem um meio de salvação commum, e os que não podem dispensar do seu uso ordinario as pessoas de serviço e os passageiros, como em casos analogos é concedido privilegio a outras pessoas nos termos do artigo 1214 (pag. 59 do tomo 3.°), mas que seja resarcida a avaria, que soffrerem.

Pelo contrario outros objectos estão sujeitos a compor a avaria alheia, mas não são indemnisados da avaria, que receberem. Taes são pelos artigos 1524 fin., 1846 e 1847 p. 1 os objectos de contrabando, ás occultas do capitão metidos a bordo (not. pag. 156 do tomo 4.°),—os de que não for apresentado recibo ou conhecimento d'este,—os do proprio capitão, que não fizer passar conhecimento d'elles por dois officiaes da equipagem nos termos do artigo 1769 fin. (not. pag. 113), e que por isso não foram descriptos no manifesto da carga (art. 1653 not. pag. 44, e no tomo 4.° addições pag. 236),—e os carregados na coberta. Estes foram, como se disse, mal estivados (not. pag. 96 do tomo 4.°); o defeito na estiva presume-se

(*a*) Tomo 4.° pag. 95.

(*b*) «Les munitions de bouche, les hardes des gens de l'équipage et les vétemens ordinaires des passagers .....» (art. 731).

«Se exceptuam tambien de la contribucion á l'avería comun las ropas y vestidos del mismo género pertenecientes á los cargadores, sobrecargos e pasageros, que se hallem á bordo de la nave, en cuanto no esceda el valor de los efectos de esta especie, que á cada uno corresponda del que se dé á los de igual clase, que el capitan salve de la contribucion» (art. 959).

«...Não entrará para a contribuição o valor dos viveres, que existirem a bordo para mantimento do navio, a bagagem do capitão, tripulação e passageiros ....» art. 787 fin.).

A matalotagem (de matalote, marujo, imitado do francez-matelot) significa ou o fardel da equipagem e dos passageiros, ou a provisão de mantimentos (F. Borg. —diccion jur. comm., e Bescherelle—diction.). Tomamos este termo no primeiro significado, porque das munições de bocca expressamente legisla o artigo.

Digitized by Google

ter concorrido para o sinistro; e o direito, que fosse permittido aos donos, de fazer distribuir pelos outros interessados a avaria, que lhes acontecesse, importaria justificação do procedimento irregular do capitão. Nem fica offendido com essa negação de direito o direito dos carregadores á indemnisação do prejuizo; se a estiva tiver sido feita sem conhecimento nem consentimento seu, ha de o dono ou armador ou o capitão indemnisal-os, segundo a disposição geral do artigo 1391 (pag. 95 do tomo 4.°) e a especial do artigo 1847 fin. Todos os demais objectos indicados haviam sido subrepticiamente mettidos a bordo ou pelos donos ou pelo proprio capitão, que se não premuniu com o titulo authentico (not. d. 113); a sua existencia a bordo não é legal.

Por maior clareza das providencias expostas damos em seguida o exemplo d'uma detalhada repartição de avaria grossa em seus diversos elementos. Sahiu um navio d'um porto de Portugal com direcção a outro de Inglaterra com carga de vinho, laranja e outra fructa, gado, cortiça etc. Obrigado por tempestade, alijou alguma carga; salvou-se, mas os estragos sofridos fizeram-n'o arribar. Continuando viagem depois dos reparos feitos, encontrou um corsario, que tomando-o após vigorosa resistencia com sacrificio de vidas, relaxou-o todavia mediante composição a generos e a dinheiro. Outro pirata deu-lhe caça; para escapar-lhe o navio forçou vella, e fez novo alijamento. Chegou finalmente ao seu destino. Por não complicar hypotheses suppomos uns e outros sinistros, como se um só fosse, e que não houve logar ás duvidas e reclamações, a que se refere o artigo 1851. As avarias liquidadas e repartidas constam do mappa seguinte.

Digitized by Google

Avarias:

1.° Objectos do navio, alijados	valor em réis.....		1.000$000
2.° Fazendas carregadas por conta de Pedro, alijadas	»	»	2.000$000
3.° Idem idem Paulo, »	»	»	1.800$000
4.° Idem idem Sancho »	»	»	900$000
5.° Prejuizo que sofreu Martinho em algumas fazendas pelo alijamento d'aquellas.....	»	»	500$000
6.° Fazendas carregadas por conta de Francisco, alijadas.....	»	»	5.000$000
7.° Idem idem de Manuel alijadas	»	»	2.000$000
8.° Idem carregadas na cuberta, alijadas, e cujo prejuizo não é compensavel pelo artigo 1847.....	»	»	$
9.° Objectos, que nos termos do artigo 1845 são compensados, mas não compensam a avaria d'outros	»	»	200$000
10.° Avarias grossas feitas ao navio.....	»	»	200$000
11.° Despezas com a equipagem na arribada forçada....	»	»	200$000
12.° Fazendas de Antonio dadas em composição ao corsario	»	»	15.000$000
13.° Valores de Joaquim dicto	»	»	25.000$000
14.° Indemnisação a marinheiros mutilados.....	»	»	45$000
15.° Tractamento d'outros	»	»	40$000
16.° Pilotagem e outros direitos na arribada.....	»	»	400$000
17.° Forçamento de vellas.....	»	»	200$000
18.° Despezas da liquidação...	»	»	115$000
	Somma.....		54.600$000

Digitized by Google

Valores collectaveis:

1.° Metade do navio	11.000$000	
Idem do frete	5.760$000	
Avarias do navio, segundo a relação anterior nn. 1, 10, 15, 16, e 17	1.840$000	18.600$000
2.° Fazendas alijadas de Pedro (d. relaç. n. 2)	.....	2.000$000
3.° Idem de Paulo, salvas	4.500$000	
Idem » alijadas (d. relaç. n. 3).....	1.800$000	6.300$000
4.° Idem de Sancho, salvas	3.600$000	
Idem » alijadas (d. relaç. n. 4).....	900$000	4.500$000
5.° Idem de Martinho, valor a que as reduziu o alijamento d'outras.....	12.000$000	
Prejuizos do dito alijamento (relaç. d. n. 5)	500$000	12.500$000
6.° Idem de Francisco, salvas....	10.600$000	
Idem » avariadas (relaç. d. n. 6)	5.000$000	15.600$000
7.° Idem de Manuel, salvas.....	3.000$000	
Idem » avariadas (d. relaç. n. 7)	2.000$000	5.000$000
8.° Idem de Jeronymo, carregadas na coberta.....	.....	1.500$000
9.° Idem de Antonio (relaç. d. n. 12)	.....	15.000$000
10.° Valores de Joaquim (d. n. 13)	.....	25.000$000
11.° Fazendas de Guilherme, salvas	.....	3.200$000
Somma.....		109.200$000

Digitized by Google

As avarias importam em réis 54.600$000, e o valor collectavel em réis 109.200$000, cabendo a cada um objecto a quota de 5 por cento para composição da avaria (*a*). Mas como os descontos da avaria propria modificam em alguns a contribuição a pagar, e extinguem-n'a em outros, a quota ou da contribuição a pagar por cada um ou do quinhão a receber, consta do mappa seguinte:

		50 por cento dos objectos collectaveis	avarias a descontar	quota a pagar	quota a receber
	Navio	9.300$000	1.840$000	7.460$000	
Carregadores	Pedro	1.000$000	2.000$000		1.000$000
	Paulo	3.150$000	1.800$000	1.350$000	
	Sancho	2.250$000	900$000	1.350$000	
	Francisco	7.800$000	5.000$000	2.800$000	
	Martinho	6.250$000	500$000	5.750$000	
	Manuel	2.500$000	2.000$000	500$000	
	Jeronymo	750$000		750$000	
	Antonio	7.500$000	15.000$000		7.500$000
	Alfredo	12.500$000	25.000$000		12.500$000
	Guilh.me	1.600$000		1.600$000	
Objectos constantes da relação d. n. 9					200$000
Idem idem nn. 11 e 14					245$000
Idem idem n. 18.					115$000
Somma				21.560$000	21.560$000

(*a*) 1092 : 100$000 : : 546 : x.

$$x = \frac{546 \times 100\$000}{1092} = 500\$000 \text{ (50 por cento).}$$

Digitized by Google

Artigos 1530 pr. e fin., 1849, 1850, 1851.

Art. 1530 pr. e fin. Resgatando-se o navio e fazendas, ou salvando-se do naufragio..... .....Se o capitão conduzir as fazendas salvas ou resgatadas ao logar do destino ...., contribuindo por avaria grossa no damno e resgate.

Art. 1849. Se não obstante o alijamento das fazendas ou córte de apparelhos o navio se não salva, não tem logar contribuição alguma. Os objectos, que ficaram em bom estado, ou se salvaram, não respondem por pagamento em contribuição de avaria dos objectos alijados, avariados ou cortados.

Art. 1850. Se pelo alijamento das mercadorias ou córte de aparelhos o navio se salva, e continuando a viagem perece, os effeitos salvos contribuem só por si no alijamento no pé de seu valor no estado, em que se acham, deduzidas as despezas de salvados.

Art. 1851. Salvando-se o navio e a carga em consequencia de córte de apparelhos ou de outro damno feito deliberadamente ao navio,—se as mercadorias vem depois a perder-se ou a ser roubadas, o capitão não pode exigir dos donos, carregadores ou consignatarios d'ellas que contribuam nesta avaria. Derivando a perda das fazendas de facto do dono ou consignatario d'ellas, contribuirão na avaria commum.

Sempre que se salvar o navio, qualquer que fosse o sinistro, por exemplo ou apresamento ou tormenta de mar, que o expoz a perigo imminente de naufragio (hypotheses do art. 1350), a contribuição da avaria acontecida é devida. Quem a soffreu, armador ou afretador, tem direito de pedir indemnisação da parte, que não deva snpportar. Salvo o navio e com elle a carga, frequentes vezes acontece não poder acabar a viagem, e continuando-a pode levar a carga ao porto destinado. Em ambos estes casos subsiste o direito não só ao frete, como fica dicto, inteiro ou proporcional ao caminho andado (not. pag. 159 do tomo 4.°), mas, como tambem já dissemos (d. not.), á liquidação e repartição da avaria grossa,—do prejuizo da

Digitized by Google

embarcação e da carga, ou das despezas do resgate d'uma ou da outra, ou d'ambas. «Dans ces deux cas, diz o artigo 483 do codigo da Hollanda, mais explicito que os do codigo portuguez e 303 do da França, l'affreteur ou le capitaine contribue au rachat et aux frais de garde par avarie grosse».

Pode perder-se o navio apesar dos trabalhos empregados para salval-o, que produziram a avaria. Pode salvar-se, e continuando viagem perder-se. E na mesma hypothese de salvação do navio pode perder-se a carga na continuação da viagem. Os artigos 1849, 1850 e 1851 providenceiam para cada um d'estes casos.

1.°,— artigo 1849, assim como, salvando-se o navio sempre ha direito á composição da avaria acontecida,— perdendo-se, não tem logar esta composição, qualquer que fosse a causa do prejuizo, alijamento, córte de apparelhos, ou qualquer outra das especies referidas no artigo 1816 (not pag. 160). Nem o armador concorre a compor prejuizos, que soffressem os afretadores, nem estes áquelle a perda do navio e de seus pertences. As avarias tornam-se particulares dos objectos avariados. Já o regulamento de 30 de agosto de 1820 artigo 21 consignava esta disposição, que tambem contêm os codigos da Hollanda artigo 734, da França artigo 423, e do Brasil artigo 729 p 2. Não ha contribuição para avaria grossa, que não houver produsido effeito, porque o seu fim era a salvação commum, e nem esta se conseguiu, nem por isso existem todos os elementos ou a materia collectavel, pela qual tivesse, aliás, de repartir-se. Um navio por exemplo, achando-se em perigo imminente á entrada da barra, alijou umas fazendas, baldeou outras em barcos, fez rombos na amurada para evacuar a agua e facilitar o alijamento: apesar de tudo isto sossobrou. As fazendas baldeadas chegaram a salvo; depois de aplacada a tormenta poderam salvar-se das ondas, onde fluctuavam, algumas das alijadas, outras que tinham ficado a bordo e que se afundaram com o navio, e a mastreação, botes e parte do casco. Ainda que pareça natural comporem a avaria as fazendas, que se tiverem salvado, as alijadas e retiradas das ondas, e as baldeadas ou por outra fórma salvas não deveram a salvação nem á avaria do navio, nem ao alijamento. «Si quelques-uns (des effets jétés) sont retirés des flots, diz Rogron ao artigo do codigo da França (e podemos dizer o mesmo de todos os objectos, que por qualquer outro modo se salvaram), c'est par une circonstance heureuse, mais toute particulière, qui pouvait arriver aux effets jetés comme à ceux qui sont restés».

2.°,— artigo 1850, salvando-se o navio por effeito da avaria, do alijamento por exemplo ou do córte de apparelhos, mas perecendo na continuação da viagem, os effeitos salvos do primeiro e do segundo sinistro concorrem a compor a avaria acontecida, n'aquel-

Digitized by Google

le pelo valor, a que ficaram redusidos, liquido das despezas feitas com a salvação, porque estas são privilegiadas (not. pag. 21 do tomo 4.°),— não os que se perderam, ou (acrescenta o codigo do Brasil art. 791), que «não chegarem ao poder do dono ou consignatarios, ou vindo ao seu poder não tiverem valor algum». Legislava no mesmo sentido o referido antigo regulamento de avarias artigo 22, e mais explicitamente determinam os codigos da Hespanha artigo 944 e da Hollanda artigo 735 (*a*). O navio por exemplo havia sahido do porto da Figueira carregado de madeira, de sal, de caixas de laranja, e de cortiça. Acossado por piratas, escapou-se, alijando a madeira. Desde então os carregadores das outras fazendas e o dono do navio contrahíram uma divida para com o da madeira alijada. Passado este perigo, o navio partiu-se contra a costa, o sal derreteu-se, as caixas de laranja salvaram-se, e a cortiça, fluctuando sobre as ondas, veio á praia, uma e outra com perda na qualidade e na quantidade. Concorrem os donos d'estes objectos, não o do sal, a compor a perda da madeira pelo valor, a que os redusiu o segundo, não pelo que tinham no primeiro sinistro.

A razão de duvidar da justiça do artigo está na divida contrahida pelos que aproveitaram com a avaria em favor dos que soffreram com ella, os quaes, recebendo dos objectos salvos no segundo sinistro composição da perda havida no primeiro com relação ao valor, a que ficaram reduzidos, tem, se este valor for diminuto, novo prejuizo sem culpa sua. Tendo valor de cem os objectos salvos do primeiro, e ficando reduzido esse valor a sessenta depois do segundo sinistro, é facil de ver que, por exemplo, o dono da madeira alijada ha de receber de indemnisação valor inferior ao que recebêra, se ella entrasse no rateio por aquelle, não por este valor. Todavia não tem o credor outra cousa, sobre que possa exercer seu direito, porque nos termos do referido regulamento de avarias artigo 25 «só os objectos, sobre que recáe a contribuição, são hypotheca do pagamento da quantia, que lhes respeita, com exclusão de qualquer outro privilegio», e esses objectos ou se perderam no segundo sinistro, ou perderam parte do primitivo valor. Nem este valor inferior é imputavel ao dono, senão sómente «efecto, como diz o commentador do codigo da Hespanha artigo 944, de un caso fortuito, que recáe sobre las partes interesadas, y los gastos del salvamento se hicieron en beneficio de todos», porque, se estas mesmas despezas

(a) ..... «los efectos salvados del primer riesgo, que se hubierem conservado despues de perdida la nave, segun el valor, que les corresponda, atendido su estado, y com deduccion de los gastos hechos para salvar-los» (art. 944).

«Les effets sauvés contribuent seuls au jét sur le pied de la valeur, qu'ils auront alors, deduction faite des frais de sauvetage» (art. 735).

Digitized by Google

não fossem, se por falta d'ellas não se salvassem, embora deteriorados, aquelles objectos, menor fora a materia contribuinte, e maior portanto o prejuizo da avaria acontecida no primeiro sinistro.

3.°,—artigo 1851, com o mesmo fundamento,—porque não ha hypotheca, sobre que seja feita a contribuição, os objectos salvos com o navio do primeiro sinistro, e perdidos por força maior no segundo, não entram no rateio da avaria acontecida naquelle. O navio, que no exposto exemplo se salvára de piratas, alijando a madeira ou vellejando com todo o panno, com o que forçára vella, soffre depois um temporal, d'onde resultou derreter-se o sal, ou sendo apanhado por outro corsario é saqueado. Os donos do navio e os dos objectos alijados, que tinham adquirido direito a que se lhes compensasse pela carga salva o prejuizo soffrido, não podem exercel-o contra os donos do sal, que se derreteu, e das caixas, que foram roubadas, porque a hypotheca extinguiu-se, e a perda teve logar por força maior (cod. do Brasil art. 791).

Este deve ser o alcance do artigo 1851, cuja letra parece circumscrever-se ao caso de ter acontecido no primeiro sinistro avaria grossa ao navio sómente, não á carga. A razão é egual, e deve-o de ser por tanto a disposição, ou a avaria tivesse acontecido ao navio ou á carga.

Subsiste porém a obrigação de compor a avaria, ainda que se tenham perdido os objectos, se esta perda poder justamente imputar-se a factos dos donos ou de seus representantes, por exemplo se por falta de cuidado seu foram avariadas as fazendas, ou se se recuzaram a acceder á reclamação (art. 1385 pag. 61 do tomo 4.°).

Artigo 1852.

Art. 1852. O dono das fazendas não pode em caso algum ser obrigado a contribuir na avaria grossa por mais do valor d'ellas na sua chegada, salvo nas despezas, que o capitão depois do naufragio, prêsa ou detenção do navio tivesse feito de boa fé, e mesmo sem ordem, para salvar os effeitos naufragados, ou reclamar os apresados, mesmo no caso em que as suas diligencias ou reclamações fossem sem fructo.

Se a letra do artigo 1852 p. 1 quer dizer que nunca, em caso nenhum, o contribuinte seja obrigado a pagar para composição de avaria grossa valor superior ao do proprio objecto colleçtavel,—que, se for por exemplo de vinte o valor d'este, nunca possa ser obrigad·

Digitized by Google

a pagar mais, a disposição é inutil por impossivel de realisar-se o contrario, porque os quinhões na composição da avaria rateiam-se em proporção geometrica (not. pag. 153), e qualquer que seja, ou por menor que seja o valor d'um objecto d'entre os interessados na viagem, em caso nenhum o quinhão, que é de tantos por cento, pode absorver o valor total. Se o pensamento da lei foi determinar o maximo valor, em que os objectos contribuintes podem ser tomados para o calculo da contribuição, quando esta houver de fazer-se no logar da descarga ou da chegada, providenceiam para este effeito os artigos 1842 e 1843 (not. pag. 181). O artigo 738 do codigo da Hollanda tem egual redacção.

Em nosso ver a sancção está na segunda parte do artigo, e o seu pensamento é sujeitar os donos dos objectos, que soffreram avaria, a pagar ao capitão as despezas, que fizera para sua salvação ou recuperação, ainda que fossem infructiferas estas diligencias, porque tenderam a bom fim, embora por circumstancias e embaraços irresistiveis não se conseguisse. E nisto se conforma com o artigo 1779, pelo qual tambem o segurado tem egual direito contra o segurador (not. pag. 127).

Artigos 1853, 1854.

Art. 1853. Se depois de feita a repartição os donos recobrarem os effeitos alijados, serão obrigados a repor ao capitão e interessados na carga a contribuição recebida por contemplação de taes objectos, deduzidos os damnos causados pelo alijamento e despezas da recuperação. Neste caso a resposta será repartida entre o navio e interessados na carga na mesma proporção, em que estes contribuiram para o resarcimento do damno causado pelo alijamento.

Art. 1854. Se o dono dos objectos alijados os recuperar sem reclamar indemnisação alguma, estes objectos não contribuirão nas avarias sobrevindas ao restante da carga depois do alijamento.

Os objectos, que para bem e salvação commum foram sacrificados nos termos do artigo 1816, quer sejam pertença da carga ou do navio, e quer fossem alijados (n. 2), ou dados em resgate a corsario ou a inimigo (n. 1), ou abandonados (n. 4), não perderam por isso a natureza de propriedade particular, nem deixaram de pertencer a seus donos. Porque a razão é egual para todos, com quanto só se refiram os artigos 1853 e 1854 ao alijamento, como só a este se re-

Digitized by Google

ferem outros artigos (not. pag. 155), todos aquelles pode o dono rehaver ou pela propria diligencia, ou de quem quer que os tiver salvado, medeante pagamento das despezas feitas para este fim.

Se a repartição da avaria já estiver feita ao tempo da salvação ou recuperação,—artigo 1853, o dono satisfeito da composição devida deve repor a quantia, que recebeu, ou por inteiro dos outros interessados, ou por encontro no proprio debito (not. pag. 153), liquida das despesas de salvação e recuperação, e da depreciação, que soffreram os objectos por effeito do desastre. E repõe esta quantia, distribuindo-a por aquelles na mesma proporção, em que a contribuição havia sido repartida. Pedro no exposto exemplo salvou as fazendas alijadas, as quaes foram estimadas em réis 1.638$000, com depreciação por tanto de réis 362$000. Estava feita a repartição, e, como se disse, tendo entrado no rateio pelo valor total das fazendas alijadas, reis 2:000$000, fora com tudo considerado como credor de réis 1:000$000 por effeito do desconto do seu credito sobre o seu debito. Havendo pois recebido no valor das fazendas recuperadas ou salvadas uma depreciação de réis 362:000, repõe 638$000 réis, os quaes se repartem pelos contribuintes, constantes da relação, na mesma proporção, em que por estes foi feita a repartição da contribuição, a 50 por %.

O codigo do Brasil, mais preciso do que os de Portugal e da Hollanda (*a*), diz no artigo 794:— «se depois de pago o rateio os donos recobrarem os effeitos indemnisados por avaria grossa, serão obrigados a repor pro rata a todos os contribuintes o valor liquido dos effeitos recobrados. Não tendo sido contemplados no rateio para a indemnisação, não estão obrigados a entrar para a contribuição da avaria grossa com o valor dos generos recobrados depois da partilha, em que deixaram de ser considerados».

A lei teve em mira indemnisar por sua vez os que tinham concorrido para a indemnisação da avaria, visto que os objectos voltaram á mão de seus donos, e conservar sempre entre os que tiveram parte na repartição da avaria a egualdade proporcional no prejuizo. Se recuperando-se ou salvando-se os objectos seu dono não reposesse a indemnidade recebida, o prejuizo recahira desegualmente, ou recahiria todo nos que tinham concorrido para compor a avaria. Quem de principio fora prejudicado, deixára de o ser, podéra mesmo lucrar, retendo a indemnidade e alem d'esta o objecto, por cuja avaria fora paga. Mas, como por outro lado não só demandaram despezas a recuperação e salvação, mas pode ter soffrido deprecia-

(*a*) ....«la somme rapportée est repartie entre le navire et les intéressés au chargement dans la même proportion que ceux, qui ont contribué au dommage causé par le jet» (art. 739).

Digitized by Google

ção de valor com o sinistro o mesmo objecto salvado ou recuperado, as fazendas alijadas por exemplo com a agua salgada, os objectos entregues ao corsario com o uso ou abuso, que d'elles fosse feito, descontam-se aquellas despezas e estas perdas. Fora aliás disproporcional a contribuição na avaria, soffrendo o dono dos objectos avariados parte maior na avaria, não sómente o quinhão, que lhe em rateio pertencesse, mas o superveniente prejuizo da despeza e depreciação.

Pode comtudo não estar feita a liquidação e repartição da avaria na occasião, em que foram salvos ou recuperados os objectos sacrificados,— artigo 1854. Recuperando-os ou salvando-os, pode seu dono renunciar á composição da avaria, porque a indemnisação é um direito, não uma obrigação, que lhe seja imposta. Renunciando a ella, não é obrigado a compor, diz o artigo 1854, «as avarias sobrevindas ao restante da carga depois do alijamento», ou, tomando esta palavra, como em outros logares (not. pag. 155), em significado mais amplo, depois do sacrificio feito. Foram por exemplo alijadas fazendas; sobrevieram depois avarias grossas a outros objectos; o dono d'aquellas salvou-as, e fazendo-se a liquidação renunciou á indemnisação; não é por isso obrigado a compor estas.

Com quanto equitativa, para que não seja retribuida com um prejuizo o favor feito, a disposição é desegual em seus effeitos. Limita-se ás «avarias sobrevindas ao restante da carga», portanto com exclusão injusta dos objectos do navio sacrificados, e depois recuperados ou salvos pelo capitão ou pelo armador. E o favor feito com a renuncia da indemnidade pode reverter em prejuizo alheio, todas as vezes que for superior ao seu quinhão na avaria alheia o quinhão, que se lhe dever para composição da avaria propria. Foram por exemplo recuperadas as fazendas alijadas; depois d'isso o capitão houve mister de alijar outras e de romper a amurada para facilitar a evacuação da agua; no primeiro alijamento cabia aos donos d'aquellas receber composição de vinte, e no segundo pagar dez ao armador, e trinta aos carregadores dos outros effeitos alijados. Renunciou ao seu credito de vinte; d'este modo prejudicou estes em dez, e apesar da renuncia ficou responsavel para com aquelles!

Artigos 1826—1829.

Art. 1826. Na regulação da avaria particular, que o segurador deve pagar pelas fazendas seguras contra *todo o risco*, observar-se-hão as seguintes disposições:

Digitized by Google

Tudo o que for saqueado, perdido ou vendido por avariado durante a viagem, estima-se segundo o valor da factura, e em falta d'ella segundo o valor, por que o seguro foi feito em conformidade da lei; e segundo elle o segurador pagará a sua importancia.

Em caso de chegada a bom porto, achando-se as fazendas avariadas em todo ou em parte, arbitradores expertos determinarão qual teria sido o seu valor, se tivessem chegado sem avaria, e qual é o seu valor actual, e o segurador pagará uma quota do montante do seguro na proporção da differença, que existir entre estes dois valores.

Tudo isto independentemente da estimação do lucro esperado, se elle foi segurado.

Art. 1827. O segurador não pode em caso algum obrigar o segurado a vender os objectos segurados para lhes fixar o valor.

Art. 1828. Se a avaliação tiver de fazer-se fóra d'estes reinos ou dominios, observar-se-hão as leis, usos e costumes commerciaes do logar, onde a estimação deve ser feita.

Art. 1829..... (*a*).

Os artigos 1826—1835 determinam a responsabilidade do segurador pelas avarias particulares e communs do navio e da carga. Legislam especialmente ácerca da responsabilidade pelas particulares da carga os artigos 1826—1829; pelas mesmas do navio os artigos 1830, 1831 e 1832; pelas grossas d'um ou da outra o artigo 1834. E os artigos 1833 e 1835 contém disposição commum á responsabilidade d'umas e d'outras, acontecidas ao navio ou á carga. Completa pois esta legislação, como fica-dicto (not. pag. 151), a do contracto do seguro.

Nem sempre o segurador está sujeito a todos os riscos, e nem sempre se comprometteu por todas as avarias. O grão de sua responsabilidade depende das condições do contracto e das circumstancias occorrentes nos termos dos artigos 1684 e seguintes, 1765 e seguintes (pag. 55 e 120). Os artigos 1826—1832 legislam para o caso de ser feito o seguro por todo o risco; com tudo podem ap-

(*a*) Pag. 70 do tomo 1.º.

Digitized by Google

plicar-se os mesmos principios ao seguro sómente contra alguns riscos, se a avaria teve logar por effeito d'estes.

Os objectos segurados podem não existir, porque durante a viagem foram apresados, ou saqueados, ou se perderam, ou não podendo conservar-se no estado, em que os deixou a avaria, foram vendidos. E podem existir, porque o navio chegou a porto salvo, mas foram encontrados com avaria total ou parcial.

Neste segundo caso,—chegada com avaria, verificada esta nos termos do artigo 1829 (not. pag. 71 do tomo 1.°), o segurador é responsavel ao segurado dentro das forças da somma segurada (art. 1826 p. 2, e art. 1832) na proporção da differença entre o valor, que na estimacão de louvados tiverem os objectos segurados, e o que teriam, se chegassem em bom estado; ou, o que importa a mesma ideia,—sendo total a avaria, entre o valor que tem nesse estado, e o que tiverem em bom estado no mesmo tempo e logar outros da mesma qualidade,—e, sendo parcial, entre o valor dos avariados e o dos que chegaram inteiros. A quota pois da indemnidade pode ser o desfalque todo, ou toda a differença entre um e outro valor, se foi feito o seguro pelo inteiro valor dos objectos, ou se, fazendo-se a avaliação posteriormente á apolice, se contiver no seguro o valor dado,—e pode ser uma parte sómente da somma segurada, se esta for inferior ao valor do objecto segurado.

Os artigos 778 e 779 do codigo do Brasil, legislando no mesmo sentido, exprimem-se nos seguintes termos:

Art. 778. Tractando-se de avaria particular das mercadorias, e achando-se estas estimadas na apolice por valor certo, o calculo do damno será feito sobre o preço, que as mercadorias avariadas alcançarem no porto da entrega e o da venda das não avariadas no mesmo logar e tempo, sendo de egual especie e qualidade, ou, se todas chegaram avariadas, sobre o preço, que outras semelhantes não avariadas alcançaram ou poderiam alcançar; e a differença, tomada a proporção entre umas e outras, será a somma devida ao segurado.

Art. 779. Se o valor das mercadorias se não tiver fixado na apolice, a regra para achar-se a somma devida será a mesma do artigo precedente, com tanto que primeiro se determine o valor das mercadorias não avariadas; o que se fará, accrescentando á importancia das facturas originaes as despezas subsequentes (art. 694). E tomada a differença proporcional entre o preço, por que se venderam as não avariadas e as avariadas, se applicará a proporção relativa á parte das fazendas avariadas pelo seu proprio custo e despezas.

Digitized by Google

Segurada por exemplo por 8:000$000 réis uma carregação de vinhos do Douro, avaliada na mesma quantia ou em quantia superior, chegou totalmente avariada; peritos declararam ser de 8:000$000 réis o preço corrente de vinhos da mesma qualidade e em egual quantidade, e que os vinhos chegados não valiam mais de 2:000$000 réis. É bem claro que a indemnidade a pagar é de 6:000$000 réis. Se com o mesmo seguro o valor dado aos vinhos for de 9:000$000 réis, a quota do seguro é de réis 6:222$225. E se o valor for de réis 8:000$000, mas não passar de 5:000$000 réis a somma garantida pelo segurador, este só responde por 3:750$000 réis (*a*). O segurador não pode ser obrigado á perda inteira, quando não garantiu esta, senão uma parte.

Naquell'outro primeiro caso,—perda dos objectos segurados, responde o segurador pela indemnidade inteira, porque não resta valor algum a descontar. O valor d'elles é determinado para esse effeito ou pela apolice, ou pela factura, e em falta d'nma e d'outra pelas bazes estabelecidas nos artigos 1728 e seguintes (not. pag. 93 e segg.). Nem sempre a apolice fixa o valor (not. d.); e nem sempre os objectos segurados são acompanhados de factura, porque esta revella reciprocas relações de commercio, e os segurados podem não ser commerciantes. Em falta de convenção e de factura está a lei. Egual responsabilidade tem o segurador, quando os objectos segurados, todos ou parte d'elles, foram vendidos na viagem por não poderem conservar-se no estado, em que os deixou a avaria. Não se dá comtudo para este caso a razão, que naquell'outros justifica a responsabilidade inteira do segurador: fora mais justo limital-a tambem, como no primeiro caso ou no da chegada com avaria, á quota proporcional entre o producto da venda e o valor, que teriam, se chegassem em bom estado; resta d'elles, se não nma parte, o preço que os representa.

Segurado o lucro esperado com os mesmos objectos ou só de per si, tem o segurador de satisfazel-o independentemente da indemnidade d'estes (artt. 1720 e 1733 not. pag. 90 e 98). Segurada por exemplo em 8:000$000 réis a carregação de vinhos, e por 2:000$000 réis o lucro, que da negociação d'elles for esperada, ou só este lucro, o valor, em que tiver sido feito este seguro, acresce á indemnidade por aquell'outro.

(*a*) A valor das fazendas
B avaria
C montante do seguro

$$A : B :: C : x$$

$$\frac{C \times B}{A} = x$$

Digitized by Google

Não pode o segurador obrigar o segurado a vender os objectos avariados com o fundamento de que precisa que seja por esta fórma determinado o seu preço actual, e portanto a differença de valor provavel, que teriam no dizer de peritos, se chegassem em bom estado. A venda forçada não é meio de determinar o preço corrente; só a relação entre a offerta e o pedido pode em circumstancias normaes produzir esse effeito. Fora alem d'isso violencia ao segurado, que porventura antes quererá possuir os proprios objectos apesar da avaria do que o producto da venda.

Quanto fica dicto da fórma de determinar o valor para o effeito da indemnidade tem logar dentro de territorio portuguez. A legislação nacional não obriga fóra d'estes limites; as leis, os usos e costumes commerciaes dos respectivos paizes devem regular a estimação, que tiver de fazer-se ahi (not. pag. 182 do tomo 2.°).

Artigos 1830, 1831.

Art. 1830. Acontecendo um damno particular ao navio segurado, o segurador só pagará dois terços do custo do concerto de avarias, que no dizer de arbitradores expertos fossem causadas por fortuna de mar, sem attenção a se se fez ou não o concerto, comtanto que o navio fosse estimado na apolice por seu valor real, e os concertos não excedam tres quartos d'esse valor.

Se os arbitradores julgarem que pelos concertos o valor real do navio se augmentaria alem do terço da somma, que custariam, o segurador pagará as despezas, abatido o excedente valor do navio.

Art. 1831. Excedendo as despezas a tres quartos do valor do navio, o navio a respeito dos seguradores julga-se declarado innavegavel; e os seguradores serão obrigados neste caso, não tendo havido abandono, a pagar a somma segurada, deduzindo o valor do navio damnificado ou dos fragmentos d'elle no dizer de arbitradores expertos do logar, em que se acharem.

Combinando os artigos 1830 e 1831 com os correspondentes artigos 713—717 do codigo da Hollanda, podem estabelecer-se as seguintes proposições.

Digitized by Google

1.° Da avaria particular acontecida ao navio, isto é do valor que por peritos do logar, onde está fundeado, for declarado ser necessario para despezas de concerto, o segurador só é obrigado a pagar dois terços. Calcula-se nestes a reparação dos prejuizos; o outro terço é considerado como a melhoria, o valor a maior, que o navio alcança pelos concertos, ou, como diz o codigo da Hollanda artigo 713 fin.,—la plus vallue présumée du navire. Pela natureza do contracto o segurador havia-se obrigado áquella, não a esta.

Pouco importa para a responsabilidade do segurador que os concertos se façam, ou não; que o segurado empregue d'um ou d'outro modo a indemnidade; que prefira, ou não, aos concertos do navio outro qualquer meio de empregar a somma recebida. Aquelle cumpre, embolsando este. O calculo dos concertos apenas serve para indicar o valor da avaria.

O segurador só responde pelos dois terços, quando segurou o navio no seu real valor, isto é arbitrado na apolice com as condições do artigo 1728, ou posteriormente liquidado nos termos do artigo 1729 (not. pag. 93),—valor sempre liquido de quaesquer acrescimos, que os artigos 1707 e 1718 permittem addicionar, e que lhe dão um valor ficticio (not. pag. 67 e 68). O primeiro pode dizer-se o preço originario, o segundo confunde-se com o preço corrente. Fora injusto e desegual que segurando por valor inferior ao valor real pagasse concertos na razão d'este; deve responder na razão d'aquelle. Quem segura por cem navio, que valle cem, responde por quarenta, se os concertos forem avaliados em sessenta; mas, se o seguro for feito por oitenta, nem estes sessenta, nem aquelles quarenta estão na razão de oitenta; a responsabilidade deve ser de trinta e dois (*a*).

Como os concertos podem, segundo dizemos, fazer-se ou deixar de fazer-se, e comtudo a indemnisação das avarias é sempre devida, sempre o calculo d'estas tem de fazer-se pelo d'aquelles. Se os concertos se fizeram, as despezas devem constar d'uma conta em fórma, ou ser estimadas por peritos. No caso contrario, porque o segurado preferiu dar outro destino ao valor da indemnidade, esta ha de ser arbitrada por peritos, que determinem a cifra, a que poderiam chegar.

(*a*) A valor do navio
B concertos
C montante do seguro

$$A : B :: C : x$$

$$\frac{C \times B}{A} = x.$$

Digitized by Google

2.° Não dando os concertos valor a maior ao navio, o artigo 716 do codigo da Hollanda obriga o segurador a pagar por inteiro as despezas de concerto sem deducção da terça parte. O artigo 1830 comprehende, se não explicita, implicitamente, esta disposição, porque, se a diminuição d'uma terça parte das despezas em favor do segurador se funda na *plus vallue presummée* do navio, a responsabilidade por todas é consequencia logica da falta d'esse augmento de valor.

E pode não se dar com a reparação augmento de valor, por exemplo quando entre outras causas, como diz o citado artigo do codigo da Hollanda, «le navire était neuf, et que le dommage lui est survenu à son premier voyage, ou ...est arrivé à des voiles neuves ou à des appareaux neufs, ou bien aux ancres, cables en fer, ou à une nouvelle doublure en cuivre».

3.° Sendo declarado por peritos que os concertos deram ou dariam ao navio melhoria superior a uma terça parte das despezas de concertos, feitas ou arbitradas, o segurador não responde pelas duas terças partes, senão por todas as despezas, liquidas do valor a maior calculado. Sendo por exemplo de sessenta os concertos, e de trinta o valor a maior, o segurador só responde por trinta: e só por vinte, se aquelles forem de setenta, e estes de cincoenta. A indemnidade decresce na razão da melhoria; quanto maior for esta, menor é aquella. O seguro tem por fim reparar prejuizos, e não é meio de especulação de beneficios. Quanto menos carecer o segurado da indemnisação, tanto maior é o valor do objecto, que soffreu a avaria, e menor o onus do segurador.

4.° Se os concertos excederem tres quartas partes do valor real do navio, e o segurado o não abandonar, como lhe permitte neste caso o artigo 1790 (not. pag. 142), o segurador é responsavel por toda a indemnidade com direito a deduzir d'ella o valor, que for competentemente arbitrado ao navio avariado ou aos fragmentos salvos. Se os concertos forem avaliados em oitenta, mais de tres quartos do valor cem do navio, e em dez os restos, o segurador paga noventa. Como fica dicto (nota d.), a despeza superior a tres quartas partes do valor do navio equivale quasi a construcção d'um navio novo, quasi toca a inteira indemnidade. Tem pois egual effeito para o segurador o abandono nestas circumstancias, ou o pagamento da indemnidade, liquida do valor, que se salvou: em ambos os casos ha pagamento inteiro, e tal ou qual compensação.

Artigo 1832.

Art. 1832. Entrando um navio em um porto de arri-

Digitized by Google

bada forçada, e perecendo depois por um evento qualquer, o segurador não é obrigado a pagar alem da somma segurada. O mesmo tem logar, se o navio por diversos concertos estiver custando alem da somma segurada.

Nunca o segurador pode ser obrigado a pagar alem da somma segurada, porque não se obrigou a mais. Esta não é a disposição do artigo 1832, porque fora inutil converter em lei o que entra na essencia do contracto. Quer o artigo dizer, assim como o artigo 818 do codigo da Hollanda, redigidos ambos com a mesma concisão, que, por isso que o segurador não pode ser obrigado alem da somma segurada, todos os pagamentos, que fizer por conta d'esta somma, alliviam-n'o do onus nos pagamentos futuros, e absorvida a somma total extingue-se a responsabilidade. D'este modo, se por exemplo pagou para concertos ou para outras despezas em um porto de arribada forçada, e o navio ahi, ou tendo sahido, pereceu, só responde pelo resto da somma segurada, ainda que lhe seja superior o valor do navio; e se differentes concertos houverem absorvido uma parte da mesma somma, nem por isso deve pagar alem do que restar d'esta, ainda que muito alem esteja pelos concertos aquelle valor. Se tendo segurado por cem houver dispendido por conta do seguro em uma ou mais occasiões valor de quarenta, não pode ser obrigado a mais de sessenta, ainda que a perda ou avaria ultimamente reclamada seja de setenta.

Artigo 1834.

Art. 1834. Os seguradores do navio, do frete, e das mercadorias pagam de indemnisação cada um para a avaria commum tanto quanto estes objectos devem respectivamente contribuir nella.

A avaria grossa, a cuja compartição estiverem sujeitos o navio, o frete e os objectos carregados, ou o quinhão, que pode caber a uns na repartição da avaria acontecida a outros, pode ser segurada (artt. 1699 e 1706 not. pag. 66 e 84). O segurador só responde pela somma ou quinhão, que tocar na repartição ao respectivo objecto. O segurado pode exigir d'aquelle o valor, que pagou,— não mais, porque o seguro é, como fica dicto, apenas meio de indemnisação (not. pag. 61). Haviam por exemplo segurado a avaria grossa o carregador e o armador. O navio, varando, sofreu prejuizo de cem, para o qual tem de contribuir com o valor de vinte os objectos car-

Digitized by Google

regados: o segurador é responsavel por estes. Desencalhado e refeito, continúa viagem, mas para se abrigar a um porto careceu de alijar fazendas, em cuja perda o navio ha de contribuir com trinta; estes são a cargo do segurador.

O principio é evidente, e deduz-se da propria natureza do seguro. Mas, assim como pelo artigo 1830 e pelo do codigo da Hollanda 713, feito seguro em parte sómente do valor do navio, o segurador só responde pela avaria particular na proporção da somma segurada (not. pag. 61 e 68), tambem na distribuição da avaria grossa só deve caber-lhe em analogas circumstancias um quinhão de responsabilidade «en proportion, diz o artigo 720 do codigo da Hollanda, de la partie assurée (du navire) avec celle, qui ne l'est pas». Este e o artigo 713 são mais explicitos do que os correspondentes 1830 e 1834 do codigo portuguez.

Artigo 1833.

Art. 1833. O segurador não é obrigado a pagar avarias algumas nem grossas, nem particulares, sendo a sua importancia abaixo d'um por cento da somma segurada sem comprehender as despezas da avaliação e julgado da repartição, salva estipulação das partes em contrario.

Pode a apolice determinar a cifra do seguro da avaria, ou não dispor cousa alguma a esse respeito. O maximo da responsabilidade é no primeiro caso, como nos demais seguros, a cifra ajustada, por exemplo a avaria até dez por cento; no segundo caso o do valor ou somma segurada. Em umas e outras avarias, communs ou particulares, o minimo da responsabilidade é de um por cento da avaria ou da somma segurada a titulo de avaria. Por exemplo, seguradas as avarias em 2.000$000 réis, o segurador não responde pela que for inferior a 20$000 réis. Tambem por analogia de circumstancias os artigos 1761, 1762 e 1763 haviam dispensado o segurador de pagamento de prejuizos, que se devessem considerar como quebra natural dos objectos segurados (not. pag. 115).

A lei determina d'este modo os limites da responsabilidade do segurador, que não deve ser encommodado com a exigencia de qualquer pequena quantia. Nem d'ahi resulta prejuizo, que o segurado possa com razão attribuir á lei, porque tem plena liberdade para ajustar o que lhe a esse respeito convier, e por tanto para restringir os direitos do segurador. Nem poderá em muitos casos convir-lhe o recurso contra este, porque as despezas judiciaes, a serem

Digitized by Google

necessarias, tornarão illusorio o seu direito, todas as vezes que forem, como é possivel, eguaes á somma exigivel.

Quando a avaria for superior a um por cento da somma segurada, nem por isso responde o segurador só pelo excesso, por 10$000 réis naquelle exemplo, se em 30$000 foi arbitrada, mas pela totalidade. Tão importante é, em face da lei, a avaria, que excede o minimo da responsabilidade, como insignificante, quando inferior a este.

A não haver expressa convenção em contrario, não podem as despezas da liquidação e repartição addicionar-se ao valor da avaria grossa para o effeito de responsabilizar o segurador, tornando-a de insignificante importante. O segurado não pode exigir a indemnidade, allegando que o prejuizo realmente existente, de 19$000 réis por exemplo, excedeu um por cento da somma segurada de 2.000$000 réis, porque as despezas da liquidação e repartição, 6$000 réis, o elevaram a 25$000 réis. Esta a disposição da lei. Não vemos todavia por que deva separar-se a avaria dos meios de verifical-a. A avaliação dos objectos, que sofreram avaria, e, se esta for grossa, a dos que tem de contribuir nella, e quaesquer despezas necessarias á liquidação, são cousas inseparaveis, porque o prejuizo augmenta nessa proporção.

Comprehende-se na disposição do artigo todo o seguro, ou seja um só o segurado e diversos os seguradores, ou só um o segurador e varios os segurados, ou tenham assignado os seguradores uma só apolice, ou se obrigasse cada um em titulo especial. A avaria d'um por cento calcula-se sobre a somma segurada, não sobre o interesse particular de cada um, segurador e segurado. Se por exemplo José segurou por 600$000 réis, Francisco por 500$000 réis, Antonio por 900$000 réis, e a avaria for inferior a 200$000 réis, nenhum é obrigado á indemnisação, com quanto em relação ao seguro de cada um exceda um por cento, porque não chega a um por cento da somma segurada.

Artigo 1835.

Art. 1835. Reguladas as avarias grossas e particulares, as contas e seus documentos justificativos devem ser entregues aos seguradores, que são obrigados a pagar as perdas dentro de seis semanas da entrega. Passado este termo são devedores de juros legaes da quantia devida.

Pelo artigo 1806 o segurador tem tres mezes para pagar a indemnidade, quando o objecto segurado lhe for abandonado (not.

Digitized by Google

pag. 147): para pagar as avarias tem apenas seis semanas de respiro, contadas desde que lhe forem entregues as contas e documentos ou da liquidação, se foram particulares, ou, sendo grossas, tambem da repartição. Em ambos os casos o pagamento de juros por falta de cumprimento entra na regra dos artigos 270 e 287 (not. pag. 23 e 34 do tomo 2.°).

TITULO XVI

DA EXTINCÇÃO DAS OBRIGAÇÕES EM MATERIA DE COMMERCIO MARITIMO

Artigo 1859.

Art. 1859. As prescripções, que não têm legislação expressa e particular, serão reguladas pelas disposições de direito civil.

Vej. da prescripção em geral, e os casos e tempo da de direitos em commercio terrestre notas pag. 171, 395 e seguintes do tomo 2.° Disposição egual á do artigo 1859 havia já estabelecido o artigo 895 (d. pag. 396).

Em commercio maritimo dá-se prescripção no tempo e casos seguintes:

— pelo artigo 500 fin. a de dois mezes desde a entrega do conhecimento para a rescisão da venda por vicios ou diversidade de qualidade das fazendas conduzidas por mar (pag. 209 do tomo 2.°);

— pelo artigo 1793 a d'um ou dois annos, segundo a viagem é para a Europa ou além d'esta, e a do dobro em caso de guerra maritima, contra os segurados, que nestes prasos não fizerem abandono dos objectos segurados, contados os prasos desde a sahida do navio, ou desde as ultimas noticias (pag. 143);

— pelos artigos 1307 e 1308 a de sessenta dias em favor do comprador do navio contra os credores privilegiados, contado aquelle praso desde a sahida do navio em nome e por conta do comprador (pag. 15 do tomo 4.°);

— pelo artigo 1597 a de dez annos em favor da fazenda nacional contra os proprietarios dos objectos salvos, que não reclamarem do deposito naquelle praso o producto da venda (pag. 210 do tomo 4.°).

Digitized by Google

Além d'estes dá-se prescripção nos casos e pelo tempo referidos nos seguintes artigos.

Artigo 1855.

Art. 1855. Toda a acção derivada de avaria grossa ou particular a cargo dos seguradores prescreve no termo d'um anno, desde que não houver noticia do navio depois da sua sahida para viagem na Europa, ou de dois annos para viagens mais dilatadas. Este termo será dobrado no caso de guerra maritima.

Não terá logar esta prescripção, tendo o segurador pago alguma cousa por conta.

1.° Do mesmo modo que o direito ao abandono pelo artigo 1793 (d. nota 143), prescreve pelo espaço d'um anno ou de dois, segundo a viagem é na Europa ou além d'ella, e dobrado o praso em tempo de guerra maritima, contados os prasos desde a sahida do navio, ou desde as ultimas noticias, toda a acção contra os seguradores por pagamento ou reembolso das avarias seguradas, quer sejam communs ou particulares. O segurado remmisso em exigir dos seguradores o que já pagou ou tem de pagar das avarias grossas, e o valor das particulares que sofrêra, não pode demandal-os depois d'esse tempo.

Interrompe-se esta prescripção, se os seguradores pagarem durante os mesmos prasos alguma quantia por conta do valor do seguro; não podem allegar contra o proprio facto (art. 896 not. pag. 398 do tomo 2.°).

Artigo 1856.

Art. 1856. São prescriptas:

todas as acções entre os cointeressados na contribuição para a avaria grossa, dois annos depois da viagem acabada;

todas as acções por pagamento de fretes, salarios e soldadas de officiaes, marinheiros e outras gentes da tripulação, um anno depois da viagem finda;—por sustento dado aos marinheiros por ordem do capitão, um anno depois da entrega;—por fornecimento de cousas necessarias á esquipação e victualhamento do navio, um anno depois dos fornecimentos feitos;—por salarios de operarios e

Digitized by Google

obras feitas para o navio, um anno depois do recebimento das obras;—por fornecimento de madeiras e outros objectos necessarios á construcção e concerto do navio, tres annos depois dos fornecimentos feitos. Estes termos são dobrados no caso de viagem para fóra da Europa e ilhas adjacentes.

2.° Dá-se prescripção de dois ou de quatro annos, segundo a referida distincção, contados do fim da viagem, em que teve logar a perda, em favor dos devedores na composição da avaria grossa contra os prejudicados, que não fizeram valer n'aquelles prasos seu direito a esta composição, deixando de promover competentemente o rateio e regulação das avarias:—

3.° de um ou dois annos, nos mesmos termos e com eguaes condições—

a) em favor dos affretadores pelos fretes não pagos, e dos armadores e capitães pelas soldadas e salarios de officiaes, marinheiros e demais gentes da tripulação, contado o praso desde o fim da viagem:—

b) em favor dos armadores pelos mantimentos suppridos á equipagem por ordem do capitão, e pelas cousas necessarias á esquipação do navio, e abastecimentos de provisões de boca, em uns e outros d'estes casos contados os prasos desde que foram feitos aquelles supprimentos e estes fornecimentos: —

c) em favor dos armadores pelos jornaes de operarios empregados em construcção ou concertos do navio ou por obra de empreitada no mesmo, contados os prasos do dia, em que foram despedidos, os operarios, ou a' obra foi entregue (cod. do Brasil. art. 449 n. 6).

Uns e outros dos referidos credores pelos objectos, trabalho ou obra não podem em nenhum dos mencionados casos, passado o praso, exigir dos armadores ou dos devedores o preço convencionado.

4.° de tres ou de seis annos nos mesmos termos, com eguaes condições, e tambem em favor dos armadores pelo preço das mercadorias e outros objectos, fornecidos para construcção e concertos do navio, contados os prasos, desde que os fornecimentos foram feitos.

Artigo 1857.

Art. 1857. O direito de preferencia sobre navio, fretes e fazendas, resultante do contracto de risco, extingue-se depois de seis mezes da chegada dos navios ao logar, onde a viagem termina, sendo o contracto concluido nos limi-

Digitized by Google

tes da Europa: e depois de dois annos em viagens mais remotas. Estes prasos dobram em caso de guerra.

5.º de seis mezes ou de dois annos, nos referidos termos e distincções (nota ant.), e dobrado praso em caso de guerra, em favor do tomador a risco contra o dador, que descurou de exercer o seu direito de preferencia sobre o navio, frete ou objectos hypothecados. Contam-se esses prasos, segundo o artigo 447 do codigo do Brasil, do dia, em que as obrigações forem exequiveis, ou, nos termos do codigo portuguez, desde a chegada dos navios ao logar, onde termina a viagem, porque desde então é exequivel a obrigação (not. pag. 6).

Pelo artigo 432 do codigo da França prescreve em cinco annos, contados da data dos respectivos titulos, todo o direito, que resultar dos contractos de risco e de seguro, qualquer que seja a extenção da viagem, ou á distancia a que se dirige o navio.

O principio adoptado pelo codigo portuguez é mais natural, e dá aos credores garantias maiores. Prescrevendo inalteravelmente dentro de cinco annos desde a data dos contractos os direitos do dador a risco, o retardamento da viagem por mais de cinco annos daria em resultado a extincção do contracto antes do termo legal d'elle, que pelo artigo 1621 (not. pag. 6) é o da chegada do objecto, sobre que fora feito o emprestimo,—o encontro de duas leis, uma determinando, como essencial ao contracto, a sua continuação até verificar-se o termo da viagem, outra dando occasião á sua extincção antes d'aquelle termo. O proprio commentador do codigo da França tão pouco natural achou esta disposição, que em vez de justifical-a limitou-se a commental-a nos seguintes termos geraes: — «Le delay est uniforme, et ne varie pas selon la distance et selon la longueur du voyage comme pour le delaissement (art. 373). On a pensé que cette uniformité était plus convenable, et qu'il fallait éviter la trop grande diversité des prescriptions».

Artigo 1858.

Art. 1858..... (*a*).

6.º em favor dos armadores, dos capitães e dos seguradores nos termos referidos com relação ao commercio terrestre (not. pag. 71 do tomo 1.º).

Com quanto comprehendido na legislação relativa ao commercio

(*a*) Pag. 70 do tomo 1.º

Digitized by Google

maritimo, o artigo 1858 contém, como fica dicto (not. d.), sancção commum a este, ao da terra e á navegação interna. Como regra geral, a entrega das fazendas transportadas e seguradas deve ser precedida do necessario exame e louvação de seu estado. Se o não for, cessa a responsabilidade dos conductores e dos seguradores, porque se presume que não houvera motivo para reclamação.

Artigos 896, 1860.

Art. 896.....
Art. 1860..... } (a).

Vej. notas pag. d. 366 e seguintes do tomo 2.º

(a) Pag. 397 e 398 do tomo 3.º

FIM DO TOMO QUINTO

Digitized by Google

Digitized by Google

APPENDICE AO TOMO V

D'entre os formularios do regulamento consular de 26 de novembro de 1851 transcrevemos os seguintes (*a*):

Escriptura do contracto de botomaria ou de cambio maritimo

Saibam quantos este instrumento de risco maritimo virem, que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesu Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de nesta chancellaria do consulado da nação portugueza em compareceram de uma parte como tomador de dinheiro a risco, capitão do (*b*) portuguez denominado actualmente surto neste porto de aonde entrou arribado por força maior, tendo sahido do porto de com destino ao de conduzindo uma completa carga de o que melhor consta de seus protestos feitos em devida fórma, e de outra parte como dador a risco (*c*)

E disse o tomador que, sendo-lhe necessaria a quantia de não só para occorrer ás despesas do dicto navio pela sua arribada forçada a este porto de mas tambem para fazer as suas expedições a fim de poder seguir a viagem do seu destino, pretendêra tomar a sobredicta quantia por

(*a*) Acompanhamos os formularios d'algumas das notas, que se encontram a proposito de cada um na respectiva collecção de legislação, e d'outras, que para differença d'aquellas vão em grifo.

(*b*) Deve dizer-se a qualidade, nome e nacionalidade do navio.

(*c*) O nome do dador, emprego e residencia para a identidade de pessoa.

Digitized by Google

emprestimo de cambio a risco maritimo a quem por menor premio o fizesse, e commettidas as diligencias d'este contracto ao corretor de numero por intervenção d'este, que o pozera em leilão na bolsa do commercio d'esta praça, fôra arrematado por elle dador no dia sob as condições declaradas na certidão do mesmo corretor, que fica fazendo parte d'este instrumento, sendo o premio do contracto por cento sobre o capital. E por quanto elle tomador tem já recebido do dador o dicto capital de em moeda por este instrumento se obriga tres dias depois da chegada a salvamento ao porto de do sobredicto navio de que elle tomador é capitão, a pagar a elle dador ou á ordem d'este, pela primeira via d'este instrumento, que serve de letra de risco maritimo (não o tendo feito pela segunda ou terceira) a dicta quantia de de capital, e a de do premio de por cento sobre o mesmo capital, o que tudo será pago na moeda corrente do porto, aonde se destina, e o premio, que se vence, ao cambio de (*a*) prefazendo tudo (capital e premio) a somma de o qual premio é estabelecido por todos os riscos de mar, fogo, corsario, inimigo, falso amigo, e os mais riscos maritimos, que ao dador ficam correndo sobre o mesmo navio, desde que levantar ancora para seguir sua viagem até fundear no porto do seu destino. E ao pagamento de tudo, nesta conformidade, o tomador obriga e hypotheca a carga, navio, seus pertences, aprestos, apparelhos e fretes. Em certeza do que me pediu lhe lavrasse o presente, que o dador acceita, exigindo se lhe passasse por tres vias, das quaes, uma cumprida, a outra não terá effeito; sendo testemunhas presentes etc.

N. B. . . . . .

. . . . . Commummente os contractos de risco maritimo ou botomaria fazem-se, quando qualquer navio vae arribado por força maior a porto, aonde não ha correspondente, nem fundos do proprietario para supprir as despezas causadas e inevitaveis; neste sentido vae o formulario. Contudo pode tambem dar-se o caso de

(*a*) Sendo a moeda corrente, aonde se toma o dinheiro, differente d'aquella aonde se ha de pagar, é preciso regular o cambio para evitar contestações.

Digitized by Google

que sem ser por causa de arribada um navio, que esteja em algum porto, precise para a sua esquipação antes da viagem, que tenha a emprehender, por alguma circumstancia superveniente fundos, que queira tomar a risco; e neste caso nenhum inconveniente ha que lhe obste.....

Escriptura de fretamento

Saibam quantos este instrumento de carta de fretamento virem que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de nesta chancellaria do consulado da nação portugueza em compareceram de uma parte como fretador (*a*)
e de outra parte como afretador (*b*)
E disseram, que tinham contractado o fretamento redondo do (*c*)
actualmente surto e ancorado no (*d*)
de que é (*e*) o primeiro d'elles; embarcação, que mede (*f*) toneladas portuguezas; e isto debaixo das condições seguintes: 1.ª que o fretador dará a embarcação sobredicta prompta e apparelhada, estanque de quilha e costado, com a tripulação, petrechos, aguada, e mantimentos competentes, em tudo capaz de emprehender a viagem concordada; 2.ª que immediatamente fará receber a bordo, e arrumar pela gente da sua equipagem, de sorte que fique bem acondicionada, a carga que o afretador lhe mandar, sendo legal; 3.ª que logo que esteja carregada, e não sobrecarregada, dadas as ordens. sendo expedido e o tempo favoravel, sahirá de barra-fóra, e seguirá viagem em direitura ao porto de (*g*) aonde é sua direita descarga, e aonde descarregará, logo que tenha dado entrada na res-

(*a*) Nome, emprego e residencia.
(*b*) Idem.
(*c*) A qualidade da embarcação, nome e sua armação.
(*d*) Nome do porto.
(*e*) Proprietario, capitão ou mestre, ou consignatario.
(*f*) O numero de toneladas, que constitue o porte da embarcação.
(*g*) A designação do porto do seu destino, e a da potencia, a que pertence.

Digitized by Google

pectiva alfandega; 4.ª que unicamente é exceptuado do fretamento a camara, os logares da tripulação, dos mantimentos, aguada e mais petrechos da embarcação; sendo nesses mesmos logares reservados prohibido ao fretador carregar fazenda alguma sem licença por escripto do afretador; 5.ª quo o fretador (*a*)

os conhecimentos do estylo, e se compromette não tocar noutro porto, que não seja aquelle do seu destino, salvo sendo constrangido por tempo ou força maior, o que em tal caso será provado por documento em fórma; 6.ª que para carregar e descarregar ficam concedidos (*b*) dias uteis, sendo os da descarga contados, desde que a embarcação der entrada na respectiva alfandega, e os da carga, logo que o fretador fizer sciente ao afretador qne se acha apto para a receber a bordo; 7.ª que os dias, que excederem aos conccdidos, serão pagos pelo afretador na razão de (*c*) por cada um; 8.ª que todas as despezas de carregar e descarregar são por conta do afretador; e as ancoragens e mais despezas dos portos são por conta do fretador; 9.ª que em caso de avaria grossa ou ordinaria, e mais casos não previstos, se regulará segundo as leis e usos mercantis; 10.ª que o afretador se obriga a pagar ao fretador a quantia de (*d*)

pelo frete d'este contracto, logo que no porto do seu destino se haja concluido a descarga; e alem d'isso pagará ao capitão da embarcação, a titulo de chapeu ou gratificação (*e*)

E tendo sido propostas e acceitas mutuamente as sobredictas condições, cada uma das partes, na que lhe toca, se obriga ao seu fiel cumprimento, respondendo uma para com a outra pelos prejuizos, perdas e damnos, de que for causa por falta da sua exacta observancia; obrigando como obrigam e hypothecam, o fretador a embarcação com seus pertences, aprestos, apparelhos e fretes, e o afretador a carga e todos os seus bens em geral. E

(*a*) Se obriga a assignar, sendo o capitão da embarcação; ou se obriga a fazer assignar pelo capitão.

(*b*) O numero dos dias, que podem ser uteis ou correntes, á vontade das partes, para assim se consignarem.

(*c*) É essencial que se marque o quanto se ha de pagar pelas sobre-demoras.

(*d*) Sendo o frete redondo é preciso taxar não só a quantia, mas a especie de moeda, em que deverá ser pago: pode tambem ser um tanto por tonelada, mas neste caso, como o afretador pode deixar de metter uma inteira carga, dever-se-ha estipular que pagará o vazio por cheio, salva a convenção em contrario.

(*e*) Ser o afretador obrigado a pagar ao capitão ou mestre a gratificação ou chapeu depende da convenção das partes para se estipular ou não.

Digitized by Google

este instrumento depois de lavrado a pedimento das mesmas partes foi lido e por ellas confirmado, sendo a tudo testemunhas presentes que aqui assignam com os contrahentes. Em etc.

Escriptura de fretamento da camara ou beliches

Saibam etc.

E disseram que tinham contractado o fretamento da camara do navio actualmente surto no porto de para transportar pessoas para o porto de aonde é sua direita descarga, sob as condições seguintes: 1.ª que o fretador fará os repartimentos necessarios para a decente separação e accommodação das pessoas conforme a condição d'ellas, e avisará o afretador de estarem promptos com a conveniente antecipação, a fim de embarcarem as pessoas que hão de ser transportadas; 2.ª que até ao dia ha de estar a embarcação despachada e corrente para emprehender a viagem do seu destino, sahindo nesse dia barra-fóra, permittindo-o o tempo; 3.ª que receberá a bordo, e fará arrumar pela gente da equipagem, aonde mais bem acondicionado for, a seguinte mobilia 4.ª que pelo frete d'esta mobilia e passagem d'aquellas pessoas, comprehendidas as comedorias, que o fretador fica obrigado a prestar na mesa de ré aos passageiros, de que se tracta, desde o dia do embarque até ao do desembarque, servidos de bons e abundantes alimentos, pagará o afretedor a quantia de em moeda de feito o pagamento em 5.ª que havendo demora na sahida da embarcação serão pagas na razão de por dia, pelo afretador ao fretador, ou por este áquelle, conforme o que for o causador d'ellas. E assim têm feito o seu contracto, etc.

N. B. Os fretamentos têm muitos variantes..... *aquelles são o modelo geral.*

Fazem-se fretamentos redondos e para uma só viagem, que são os mais communs: para elles é que vae o formulario. Fazem-se

Digitized by Google

para viagem de ida e volta: de parte da embarcação: para navegar por conta do afretador aos mezes; mas neste caso é preciso taxar o tempo que ha de durar, e a que portos é permittido ir, para poder o fretador fazer os seus seguros: é egualmente preciso prevenir o modo do pagamento do frete, se ha de ser em cada porto que descarregar, e a quem, e por quem; se no fim do contracto; sendo porém o afretador ou seu consignatario obrigado a prestar ao capitão ou mestre da embarcação, por conta dos fretes, as quantias, que este precisar para as despezas d'ella nos differentes portos a que for, marcados no contracto.....

Escriptura de compra e venda de navio

Saibam quantos este instrumento de venda de navio, quitação do preço e obrigação virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de na chancellaria do consulado da nação portugueza em compareceram, d'uma parte, como vendedor e d'outra parte, como comprador

E disseram que estavam convencionados, o primeiro a vender, e o segundo a comprar o (*a*) que se acha surto e ancorado no porto de e que pertence ao vendedor por seus justos titulos, a que se referem; e que levando a effeito o seu contracto, por este instrumento vende e plenamente transfere, elle nelle o sobredicto com todos os seus pertences, aprestos e apparelhos constantes do inventario respectivo, já entregue pelo vendedor ao comprador, e por este conferidos e verificados, tudo pela quantia de e porque o vendedor está já completamente pago do convencionado preço d'elle, dá plena e geral quitação ao comprador, o qual consequentemente poderá dispor da embarcação vendida como sua,

(*a*) Deve declarar-se a qualidade da embarcação, se escuna, brigue, barca, etc., etc., o nome, a nacionalidade, a sua lotação, e as mais circumstancias, que possam identifical-a bem.

Digitized by Google

que fica sendo, e que assim lhe vende, cede e trespassa com todo o direito, acção, dominio e posse, que nella tem ovendedor, havendo-lhe este desde já por dada e transferida a posse da mesma embarcação, seus pertences, aprestos e apparelhos, per clausulam constituti; assim como lhe promette fazer boa, livre e desembaraçada de dividas, ou outros quaesquer encargos a referida embarcação, prestando-lhe a evicção de direito nos termos e pelo modo que haja logar, ao que obriga seus bens.

E pelo comprador foi dicto que assim o acceita; e declara que a embarcação até hoje denominada passa a denominar-se E d'este contracto fiz lavrar o presente instrumento, a que foram testemunhas presentes que comigo, e com as partes o assignaram depois de ser perante todos lido e confirmado como exacto. E eu

N. B. Pode a venda ser de muitos a um só; ou, vice-versa, de um a muitos. Pode ser de partes: e em qualquer dos casos fazer-se de navio ancorado no porto, ou em viagem; mas neste segundo caso é preciso que o vendedor e comprador fixem bem clara e positivamente a quem ficam pertencendo os fretes, e a inherente obrigação do pagamento das soldadas, etc., etc.

.....

Escriptura de compromisso

Saibam quantos este instrumento de compromisso virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de na chancellaria do consulado da nação portugueza em compareceram F. e F. (seus empregos e residencias)

E disseram que se tinham suscitado questões entre ambos ácerca do ajustamento de suas contas, provenientes de diversas transacções (ou de tal transacção), que entre si tiveram, e do abono

Digitized by Google

de alguma de suas addições. Que para as terminar sem recorrer aos termos judiciaes estavam concordados em as submetter á decisão de arbitros, instaurando-se o processo arbitral nesta chancellaria (ou em Portugal, para onde estão de partida, no tribunal do commercio de primeira instancia da cidade ou villa de); e para isso pelo presente compromisso desde já nomeavam, o primeiro outhorgante para arbitro por sua parte a F. e o segundo outhorgante, para arbitro por sua parte a F. e ambos convinham que os dois arbitros entre si nomeassem o terceiro para desempate, quando haja empate. Que ambos os outhorgantes se compromettem a fornecer aos seus respectivos arbitros os documentos, que tenham para sustentar os seus direitos, acompanhados de um relatorio demonstrativo d'elles. Que o laudo vencedor dos mesmos arbitros será por elles outhorgantes acatado e cumprido, como se fosse sentença passada em julgado, por isso que a elle desde já se submettem e sujeitam, renunciando, como renunciam, a qualquer recurso, que podessem intentar, favorecidos pelas leis.

E de como assim o disseram, pediram e outhorgaram, lavrei o presente, a que foram testemunhas presentes etc., etc.

Escriptura de mutuo mercantil

Saibam quantos este instrumento de mutuo mercantil virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de na chancellaria do consulado da nação portugueza em compareceram, de uma parte como mutuante F. e de outra parte como mutuario F.

E disse o mutuario, que tinha recebido do mutuante a quantia de em moedas de para converter no giro do seu commercio; e que consequentemente por este instrumento, e na melhor fórma de direito, elle mesmo mutuario se constitue e confessa devedor ao mutuante da mencionada

Digitized by Google

quantia de e dos juros convencionados de por cento ao anno (ou ao mez), que o referido capital fica vencendo desde hoje até real entrega; e promette satisfazer-lhe o capital em e os juros em (isto é, em epocas vencidas ou adiantadas), e ao pagamento de tudo obriga e hypotheca geralmente seus bens presentes e futuros, e o melhor parado d'elles; e em especial (havendo hypotheca especial deve designar-se e confrontar-se). E pelo mutuante foi dicto que acceita este instrumento e contracto, como fica exarado. Em testemunho do que o lavrei a pedido de ambas as partes, sendo testemunhas presentes que comigo e com as mesmas partes o assignam depois de ter sido por mim lido perante todos. E eu

N. B. O contracto de mutuo civil não differe do mercantil se não em quanto a juros, pois que sómente se podem estipular de 5 por cento ao anno ou menos; quando no mutuo mercantil são ou os da convenção das partes, ou no silencio da convenção os de 6 por cento ao anno.

Quando ao mutuo mercantil se prestar como garantia o penhor de alguns objectos, o titulo do instrumento deverá ser — Contracto de mutuo e penhor mercantil —, e deve ter-se em vista as disposições dos artigos **314** e seguintes do codigo commercial portuguez (*a*) para sua validade.

Pode tambem o emprestimo, sob hypotheca de navio, fretes ou carregamento, ser um mutuo mercantil diverso do de risco, quando ao mutuante não corram riscos alguns de mar. No caso de ser o navio e fretes, cabe accrescentar-se ao titulo do instrumento — e hypotheca — ..... No caso de ser o carregamento total ou parcial, cabe accrescentar-se ao titulo do instrumento — e penhor mercantil — fazendo o mutuario entrega dos conhecimentos ao mutuante.

(*a*) *Pag.* 47 *do tomo* 2.º *das* — *Annotações.*

Digitized by Google

Escriptura de sociedade em conta de participação (*a*)

Saibam quantos este instrumento de sociedade em conta de participação virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de na chancellaria do consulado portuguez em compareceram F.
e F (empregos e residencias, sendo preciso que o socio ostensivo pelo menos seja commerciante).

E disseram que estavam associados (numa ou mais operações commerciaes, que deverão ser especificadas)
e que as condições do seu contracto são as seguintes:

1.ª que para esta sociedade entra o socio F.
com e o socio F. com

2.ª que as negociações, que d'ella são objecto, serão feitas pelo socio F. em seu nome individual, obrigando-se sómente como socio ostensivo para com terceiros, com quem negociar;

3.ª que elle F. como socio tacito, limita a sua responsabilidade ao quinhão da sua entrada;

4.ª que os lucros ou perdas d'esta negociação serão divididos entre elles socios em metades eguaes (ou em taes proporções);

5.ª que o socio ostensivo fica obrigado a dar contas justificadas ao socio tacito de todas as negociações e seus resultados, findas que sejam, ou quando o mesmo socio tacito lh'as exigir;

6.ª que os lucros sociaes serão divididos em (taes epocas) e os fundos no fim das operações commerciaes, sobre que versa a sociedade;

7.ª que no caso de se suscitarem duvidas, estas sómente poderão ser decididas por arbitros commerciaes, nomeando cada socio um, e os dois arbitros assim nomeados o terceiro para desempate. O que os arbitros decidirem será fielmente observado como sentença passada em julgado sem outro algum recurso, a que renunciam.

(*a*) ..... Este formulario pode servir para os dois casos — Sociedade em conta de participação, ou em commandita — Parceria mercantil.

Digitized by Google

E de como assim o disseram, outhorgaram e acceitaram, lavrei este instrumento, a que foram testemunhas presentes etc., etç.

N. B. Este modelo confunde a associação em conta de participação com a parceria maritima (not. pag. 267 do tomo 2.° das — Annotações).

Escriptura de sociedade com firma

Saibam quantos este instrumento de sociedade mercantil com firma virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de na chancellaria do consulado portuguez em compareceram F. e F. etc. (empregos e residencias).

E disseram que estavam accordes em estabelecer entre si uma sociedade mercantil, cujo objecto e condições, que a hão de reger, entre elles discutidas e approvadas, se reduzem ao presente instrumento na fórma seguinte:

1.ª que o objecto social é o estabelecimento de e todas as negociações accessorias d'elle (ou o commercio licito em geral);

2.ª que o domicilio da sociedade é em (o local que se designar);

3.ª que os fundos sociaes são de réis para os quaes fornece o socio F. e o socio F.

4.ª que a sociedade subsistirá por annos, que hão de começar em e acabar em (ou por tempo indefinido, ficando ao arbitrio de qualquer socio dal-a por finda, uma vez que d'essa sua resolução dê aviso ao outro socio mezes antes);

5.ª que a firma social é de — — da qual ambos os socios poderão simultaneamente usar (ou aquelle que convencionarem);

6.ª que os lucros ou perdas serão divididos ao meio ou em taes

Digitized by Google

partes, das quaes pertencerá ao socio F. e ao socio F.

7.ª que o caixa da sociedade é o socio F. com as attribuições, que nesta qualidade lhe competem;

8.ª que a gerencia dos negocios fica commettida a ambos (ou a todos os socios sendo mais de dois) simultaneamente; mas as transacções e especulações de maior vulto não poderão ser levadas a effeito sem o accordo de ambos os mesmos socios (ou de todos);

9.ª que a escriptura será feita simples (ou por partidas dobradas); mas toda no estylo mercantil, limpa, e com a clareza propria da boa fé: a sua direcção fica a cargo do socio F. tendo comtudo o outro socio (ou os mais sócios) direito de a ver e examinar, sempre que queira;

10.ª que a firma social sómente poderá ser empregada nas transacções relativas á sociedade, e não em letras de favor, nem em outros objectos a ella estranhos, pois que por esses abusivos usos sómente responderá o socio, que os praticar;

11.ª que cada socio sómente poderá receber da caixa para suas despezas particulares a quantia de mensalmente;

12.ª que a admissão e dispedida do guarda livros e caixeiros, e a estipulação dos seus vencimentos, só terá logar com o accordo de ambos (ou de todos) os socios;

13.ª que se darão balanços annuaes (ou nas epocas que se designarem) com assistencia dos socios, ou de seus propostos, quando algum esteja impedido. Nessa occasião resolverão se os lucros hão de ser levantados, ou deixados no fundo social;

14.ª que na dissolução da sociedade, sendo por morte de algum dos socios, o superstite será o que deve fazer a liquidação; e sendo na vida de ambos (ou de todos) serão elles, ou aquelle que entre si então escolherem;

15.ª que dissolvida a sociedade, e feita a sua liquidação, a partilha terá logar do seguinte modo:

16.ª que as duvidas que se suscitarem entre os socios, ou com seus herdeiros, quando algum seja fallecido, ou sejam occorridas na permanencia da sociedade, ou na sua dissolução e liquidação, sómente poderão ser decididas por arbitros commerciaes, nomeando cada socio um, e os dois arbitros o terceiro para o desempate. O que os arbitros decidirem terá execução como de sentença passada em julgado, sem outro algum recurso, a que desde já renunciam.

Digitized by Google

E de como assim o disseram, outhorgaram e acceitaram, compromettendo-se a cumpril-o, lavrei o presente, a que foram testemunhas presentes etc.

. . . . . .

N. B. Serve este e o anterior modelo, mutatis mutandis, para as demais associações mercantis.

Escriptura de dissolução de sociedade

Saibam quantos este instrumento de dissolução de sociedade e mutua quitação virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de nesta chancellaria do consulado da nação portugueza em compareceram F. e F. E disseram, que haviam tido entre si uma sociedade mercantil, cujo objecto versava em a negociação de da qual eram ambos gerentes, e girou a mesma sociedade debaixo da firma de Tendo porém de mutuo accordo resolvido dal-a por extincta no dia procederam á sua liquidação e ajustamento de suas contas, o que assim têm concluido na melhor boa fé. E porque se acham inteirados do que a cada um pertencia, assim o declaram por este instrumento, pelo qual hão não só a dicta sua sociedade por dissolvida, mas por justas e saldadas as suas contas, de que se dão mutuamente plena e geral quitação. E de como assim o disseram, lavrei o presente, etc., etc.

N. B. Este formulario é feito para a hypothese, que elle comprehende: outras muitas se dão na dissolução das sociedades, para cada uma das quaes não era possivel dar as formulas, porque dependem de circumstancias peculiares, que as partes só podem indicar: por exemplo o caso de determinarem a dissolução, reservando para depois a liquidação e ajustamento das contas; o de nomearem um d'entre si, ou ainda um terceiro, para fazer a liquidação; e o de regularem o modo de como se deva a ella proceder;

Digitized by Google

o caso de que feita a liquidação haja alcance de um para outro, estabelecendo o modo de elle se solver, em que deve eliminar-se no titulo do contracto, e no seu texto as palavras — quitação, etc., etc.

Escriptura de concordata de devedor com credores

Saibam quantos este instrumento de concordata virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de na chancellaria do consulado da nação portugueza em compareceram, d'uma parte F. e d'outra seus credores F. F, etc. (empregos e moradas de todos).

E disse o primeiro outhorgante F. que transtornos em seu commercio, occasionados por perdas em algumas de suas especulações, por faltas de remessas de seus correspondentes, por fallencia de alguns de seus devedores, e outras causas não provadas, mas infelizmente existentes (*a*), o têm collocado nas tristes circumstancias de suspender os seus pagamentos, e de convocar os segundos outhorgantes seus credores para uma reunião, que ultimamente tivera logar, e na qual elle devedor lhes fizera ver o estado activo e passivo da sua casa num inventario e balanço, que lhes apresentára, acompanhado da sua escripturação; o que tudo elles credores disseram terem visto e examinado. E disseram mais elles mesmos credores que, attendendo á boa fé d'elle seu devedor, e pelo quererem por isso auxiliar para que possa continuar o seu giro commercial, com elle concordaram no seguinte. 1.° que lhe fazem um abatimento de por cento em seus creditos. 2.° que os restantes por cento lhes serão pagos no praso de annos, em prestações de cada anno (ou cada semestre ou trimestre, etc.) com vencimento em taes epocas. 3.° que faltando o devedor a alguns d'estes pagamentos não só se haverão por vencidos os restantes, e caducará o be-

(*a*) Estas causas vão aqui, como para servirem de exemplo; porque tanto ellas, como as estipulações do contracto estão subordinadas ás circumstancias, que se derem, e ás respectivas convenções das partes.

Digitized by Google

neficio do abatimento ou perdão feito, mas se abrirá legalmente a fallencia do devedor para a sua massa ser liquidada e dividida pelos credores proporcionalmente, e segundo a natureza e privilegio dos creditos, até onde chegar. 4.° que os credores fiscalisarão, por dois que d'entre si nomearem, a direcção que o devedor levar na gerencia da sua casa, e no modo de a ir liquidando, e apurando os meios de solver as obrigações aqui contrahidas com tanto beneficio e equidade. Estes fiscaes ficam com plenos poderes auctorisados para examinar os livros, correspondencias, e mesmo dar balanço á casa do commum devedor, sempre que queiram e o julguem conveniente. Quando verifiquem que marcha, ou por delapidação do devedor, ou por outra causa culpavel, a uma inteira ruina, neste caso poderão tambem abrir-lhe fallencia para os effeitos do artigo precedente. 5.° que esta concordata é (marchando as cousas regularmente) transcendente na sua obrigação e cumprimento a todos os herdeiros, testamenteiros, e representantes dos concordantes e concordado. 6.° que os credores desde já nomeam para fiscaes, na conformidade do artigo 4.° a F.

e F. e fica outrosim mui expressamente estipulado que, quando o devedor faça qualquer opposição aos actos fiscaes dos mesmos credores, estes poderão ipso facto abrir-lhe a fallencia, como se se désse qualquer dos casos prevénidos nas condições 3.ª e 4.ª

E de como assim o disseram, estipularam, e mutuamente acceitaram, lavrei o presente, a que foram testemunhas presentes etc., etc.

N. B.....

Digitized by Google

Manifesto de carga

Manifesto da carga qne conduz d'este porto de para o de o navio portuguez denominado da lotação de toneladas, de que é capitão F. e proprietario F.

N.os dos conhecimentos	Carregadores	Recebedores	Marcas	Numeros	Quantidade e qualidade dos volumes (por extenso)	Peso brnto dos volumes (por extenso)	Designação das mercadorias (por extenso)	Valor das mercadorias	Origem das mercadorias
1	F.	F.	T.	1 a 10,	Dez caixas				
2	F.	F.	RA.	24	Uma barríca				
3	F.	F.	PNA.	305 e 306	Dois fardos				

(Segue o reconhecimento).

(Assignatura do capitão).

F. consul da nação portugueza em certifico que a assignatura supra é a propria e verdadeira de F. capitão do navio portuguez denominado o qual declarou ser este o proprio e verdadeiro manifesto da carga, que conduz para o porto de consulado da nação portugueza em aos de de 18

F.

(Sello)

Consul.

N. B. Só é permittida a reexportação de mercadorias, quando os manifestos trouverem os nomes dos carregadores e recebedores.

Digitized by Google

Attestado que deve acompanhar o manifesto da carga

F. consul da nação portugueza em

Attesto que os documentos, que acompanham a carga do navio portuguez denominado capitão ou mestre F. que d'este porto segue viagem para e que a este vão cosidos, numerados, rubricados e sellados com o sello d'este consulado, na conformidade das reaes ordens, são os seguintes:

1.° manifesto da carga, que consta de volumes com diversas mercadorias, sendo (designar o numero) de origem estrangeira a este paiz;

2.° tantos conhecimentos de n.° 1 a

3.° manifesto da carga, que leva para e que consta de volumes de varios generos;

4.° declaração de toneladas de lastro de pedra, areia ou saibro.

E tendo communicado ao dicto capitão ou mestre no acto de se despachar a sua embarcação os artigos 73 a 93 do regulamento consular, de que ficou sciente, e havendo elle cumprido em tudo o mais com o que se acha determinado pelas reaes ordens, e jurado não ter a seu bordo outros generos e mercadorias além das constantes dos documentos acima mencionados e as comedorias e sobrecellentes para a sua viagem, assignou comigo este attestado, que passei para constar, e ser tudo apresentado na alfandega de E vae sellado com o sello d'este consulado aos de de 18

(Sello) F.

Consul.

(Assignatura do capitão ou mestre).

Reg. a fl. do livro competente.

Digitized by Google

Certificado no manifesto da carga de navio estrangeiro

F. consul da nação portugueza em

Certifico que este manifesto é o proprio e verdadeiro, com que despachou nesta alfandega o navio capitão F.

E para constar aonde convier passei o presente, que vae por mim assignado e sellado com o sello d'este consulado, aos de de 18

(Sello) F. (Consul).

Declaração de um navio em lastro

F. consul da nação portugueza em

Certifico que por declaração, que me foi feita pelo capitão F. do navio denominado que d'este porto segue viagem para consta que o mesmo navio conduz para o dicto porto toneladas de lastro de pedra, areia ou saibro.

E havendo o referido capitão cúmprido em tudo o mais com o que se acha determinado pelas reaes ordens, e jurado não ter a seu bordo genero algum alem do designado, assignou comigo esta declaração, que deverá ser apresentada na alfandega do seu destino, sob pena de alli pagar a mulcta imposta pelo decreto de 10 de julho de 1834 e os emolumentos que pertencem a este consulado na fórma ordenada no artigo 88 do regulamento cousular. Em fé do que passei a presente, que vae por mim assignada e sellada com o sello d'este consulado, aos de de 18

(Sello) F. (Consul).

(Assignatura do capitão).
Reg. a fl. do livro competente.

N. B. Esta declaração, assim como um dos manifestos da carga, será remettida em officio fechado ao chefe da alfandega do porto do destino.

Digitized by Google

Matricula e rol da equipagem

Consulado da nação portugueza em

Matricula e rol da equipagem do navio de que é mestre (ou capitão) F.
e proprietario F. que segue viagem para com passaporte registrado a fl.
do livro competente

Numeros	Emprego	Nomes	Edade	Estado	Naturalidade	Estatura	Côr de		Soldadas ajustadas	Quantias pagas	Sustento e ração que cada homem deve receber por semana em tempos ordinarios
							cabello	olhos			
1	Mestre ou capitão										
2	Primeiro piloto										
3	Segundo piloto										
4	Contramestre										
5	Carpinteiro										
6	Cosinheiro										
7	Marinheiro										
8	Dicto										
9	Dicto										
10	Dicto										
11	Dicto										
12	Moço, etc.										

F. (Mestre ou capitão).

Nesta chancellaria do consulado da nação portugueza em foi matriculada, e registada a tripulação do navio portuguez denominado de que é mestre (ou capitão) F. cuja assignatura supra reconheço por veridica, o qual declarou ser esta a propria e verdadeira matricula do mesmo navio. Em fé do que e para constar onde convier mandei passar a presente, que vae por mim assignada e sellada com o sello d'este consulado, aos de de 18

(Sello)

F. (Consul).

Digitized by Google

Condições especiaes.....
Obrigações mandadas trasladar neste logar pelo artigo III titulo VIII do codigo commercial portuguez..... } (a).

Visto na matricula de navios estrangeiros

F. consul da nação portugueza em

Certifico que esta matricula, assignada por F. é a propria e verdadeira, com que despacha o navio capitão F. Consulado em etc. etc.

(Sello) F.

Consul.

Passaporte provisorio de navio

F. consul da nação portugueza em

Faço saber aos que este passaporte provisorio virem que o subdito portuguez F. comprou por sua propria conta a F. negociante da praça de o navio a que poz o nome de em que vae por mestre F. com tenção de navegar do porto de para o de tudo o que me fez constar o dono ou mestre pelos seguintes documentos annexos, a saber: 1.° escriptura de compra feita no consulado geral de (ou em tal logar); 2.° descripção e medida do dicto navio, contendo duas cobertas, dois mastros, comprimento da pôpa á prôa de largura na parte mais larga, de altura, entre os dois mastros, de sua arqueação de toneladas, com pôpa quadrada e figura na prôa; 3.° juramento de ser unicamente proprie-

(a) *Vej. o modelo do decreto de* 17 *de setembro de* 1836 *pagg.* 28 *e* 29 *do tomo* 6.° *das — Annotações.*

Digitized by Google

dade sua; 4.° fiança idonea ao pagamento dos direitos, que dever; 5.° matricula e ajuste de soldadas dos officiaes e marinheiros; 6.° attestado do consul geral F. achando-se em regra a sobredicta compra, e por mim rubricados os referidos documentos. Em fé do que, e para constar que o dicto dono, mestre e tripulação são portuguezes, e que o mencionado navio é propriedade portugueza, não tendo parte pessoa alguma estrangeira; e egualmente para fazer constar que o comprador e dono do mesmo navio tem conhecimento da lei de 14 de julho de 1848, assim como das condições, que sua magestade fidellissima manda impreterivelmente observar em todos os portos para maior facilidade dos navios, que navegarem na Europa, se passou o presente. E porque na sua ida pode o dicto navio ser encontrado em quaesquer mares ou portos pelos commandantes e officiaes das embarcações de guerra do mesmo reino; ordena sua magestade fidellissima lhe não ponham impedimento algum, e recommenda aos das armadas, esquadras, e mais embarcações dos reis, principes, republicas, potentados, amigos e alliados da nação portugueza lhe não embaracem seguir viagem, antes para a fazer lhe dêem todo o auxilio e favor, de que necessitar; na certeza de que aos recommendados pelos seus principes se fará o mesmo e egual tractamento.

Por tudo ser verdade se lhe passou o presente com as declarações, que assignei e fiz sellar com o sello d'este consulado aos dias do mez de de 18

(Sello) F.

Consul.

Reg. a fl. do livro competente.

Visto no passaporte real

Visto: bom para seguir viagem para (com esta ou aquella escalla). Consulado da nação portugueza em aos dias do mez de de 18

(Sello) F.

Consul.

Digitized by Google

Attestado para obter o passaporte provisorio de navio estrangeiro comprado por subdito portuguez

F. consul da nação portugueza em

Attesto que perante mim compareceu F. negociante e subdito de sua magestade fidelissima, residente em o qual me apresentou a escriptura de compra do navio que na chancellaria d'este consulado lavrei, como consta do livro a fl. (ou por arrematação em hasta publica, como consta do competente auto), e desejando navegar o dicto navio para requeria o registo da matricula da tripulação com ajuste dos officiaes e marinheiros, fiança idonea ao pagamento dos respectivos direitos, e arqueação e descripção do mesmo navio. E achando-se exactos e correntes os mencionados documentos aqui annexos passei a presente legalisação para com ella poder regularmente obter o passaporte provisorio para o dicto seu navio que pretende navegar para Em fé do que passei o presente.

(Sello) F.

Consul.

Reg. a fl. do livro competente.

Attestado para obter o passe da alfandega

F. consul da nação portugueza em

Certifico que o navio portuguez capitão F. de toneladas, ancorado neste porto, está prompto a seguir viagem para levando pessoas de tripulação. E para constar onde convier man-

Digitized by Google

dei passar o presente, que vae por mim assignado e sellado com o sello d'este consulado aos dias do mez de de 18

(Sello) F.

Consul.

Rol da equipagem

Consulado da nação portugueza em

Rol da equipagem do navio portuguez denominado capitão (ou mestre) F. que segue viagem para

Numero	Emprego	Nação	Nomes

Certifico que a presente é cópia verdadeira do rol da equipagem do navio

Consulado da nação portugueza em aos de de 18

(Sello) F.

Consul.

Digitized by Google

Termo de deposito de salvados

Saibam quantos o presente termo de deposito virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de tendo eu F. consul da nação portugueza em comparecido no sitio de aonde naufragou o navio denominado capitão F. de toneladas, na sua viagem de para como do protesto datado de e de cuja carga se poderam salvar os generos constantes do inventario juncto, bem como a parte do apparelho, que do mesmo consta, os fiz inventariar e pôr em boa arrecadação por conta de quem pertencerem, e notifiquei a F. (emprego e residencia), para que d'elles houvesse de tomar conta como fiel depositario, os quaes recebeu pelo mesmo inventario, obrigando-se por sua pessoa e bens, havidos e por haver, a responder, a todo o tempo que lhe sejam pedidos, por todos os dictos objectos (ou por parte); sendo testemunhas F. e F.

(Sello) F.

F. depositario. Consul.

F. } testemunhas.
F. }

Termo de fiança idonea ao pagamento dos direitos de compra de navio

Aos dias do mez de de mil oitocentos e nesta chancellaria do consulado da nação portugueza em compareceu F. (emprego e residencia), que reconheço ser o proprio, e por elle me foi dicto que por sua livre vontade, e sem constrangimento, se obriga a pagar em os direitos exigidos pelo navio denominado comprado por sua propria conta, como pela escriptura,

Digitized by Google

que me foi apresentada. E debaixo do juramento dos Sanctos Evangelhos, que lhe deferi, declarou que a propriedade do mesmo navio era unicamente sua, e nelle não tinha interesse pessoa alguma estrangeira; pretendendo navegal-o com bandeira e tripulação portugueza. E sendo presente F. negociante estabelecido e idoneo d'esta praça, e de mim conhecido, por elle foi dicto que garantia e afiançava a firma do dicto proprietario F. sobre o pagamento dos mencionados direitos. Em fé do que lhes tomei o presente termo, que assignaram. E eu F. o escrevi e assignei.

F. F.

Proprietario. Consul.

F.

Fiador

Termo de responsabilidade de não se empregar o navio em trafico de escravatura

Aos dias do mez de de mil oitocentos e nesta chancellaria do consulado da nação portugueza em compareceu F. mestre do navio denominado proximo a seguir viagem para e por elle foi dicto e declarado na presença das testemunhas F. e F. abaixo assignadas, que o dicto navio se dirige aos portos de sem que por nenhuma fórma seja sua intenção ou destino empregar-se no trafico da escravatura, que se acha totalmente abolido pelo decreto de 10 de dezembro de 1836; sujeitando-se no caso de contravenção ás penas marcadas no artigo 13 do mencionado decreto, e impostas a todos aquelles que fizerem o trafico de escravos, ou que os conduzirem a seu bordo debaixo de qualquer pretexto ou motivo alem do que se acha prescripto no artigo 3 do citado decreto; obrigando-se egualmente a trazer a bordo o mencionado

Digitized by Google

decreto para melhor regular o cumprimento de todos os seus artigos na parte que lhe disser respeito. E eu F. o escrevi e assignei.

(Sello) F.

Consul.

F. mestre.
F. } testemunhas.
F. }

Termo de fiança da dicta responsabilidade

Aos dias do mez de de mil oitocentos e nesta chancellaria do consulado de Portugal em compareceu F. mestre do navio denominado e declarou que, tendo já assignado neste consulado o necessario termo de responsabilidade de não receber a bordo do mesmo navio na presente viagem, que vae fazer ao porto de escravos alguns, que não sejam aquelles que pelo artigo 3 do decreto de 10 de dezembro de 1836 lhe são permittidos, vinha agora ratificar aquelle termo, apresentando por seu fiador a F. negociante, morador na rua de n.º E pelo mesmo fiador foi declarado que promette responder por todas as faltas, que possa commetter o referido mestre, se infringir por qualquer fórma o citado decreto, recebendo a bordo do mesmo navio neste porto objectos, que possam formar algum indicio dos marcados na tabella annexa ao referido decreto; e depois da sahida e na sua chegada ao porto de egualmente se compromette a responder por toda e qualquer infracção, que o afiançado F. possa commetter pelo que toca ao carregamento de escravos a bordo do mesmo navio, sujeitando-se no caso de contravenção ás penas marcadas no artigo 13 do mencionado decreto, impostas a todos aquelles que fizerem o trafico de escravos, ou que os conduzirem a seu bordo. E sendo-lhe lido este termo a tudo se sujeitou, em firmeza do

Digitized by Google

que o assignou junctamente com o referido mestre e com as testemunhas presentes F. e F. e eu F. o escrevi e assignei.

(Sello) F.

Consul.

F. mestre.
F. fiador.
F. } testemunhas.
F. }

Termo de vestoria a bordo

Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e aos dias do mez de a bordo do navio denominado de que é proprietario F. e capitão F. em viagem do porto de para o de arribado a este porto de em aonde eu consul da nação portugueza vim a requerimento do dicto capitão para proceder a vistoria no mesmo navio, estado de ruina em que se acha, motivo de que a mesma procede, e fabrico de que necessita para seguimento de sua viagem, sendo presentes F. e F. peritos da arte competente para taes exames, a estes deferi o juramento dos Sanctos Evangelhos, e lhes encarreguei que debaixo do mesmo juramento com boas e sãs consciencias sem dolo ou malicia entrassem no dicto exame, e vendo bem o casco e mastreação declarassem a natureza da avaria, em que se achava o navio; se era grossa, se procedêra de tempo, se de descuido ou negligencia do capitão; se podia o mesmo sem reparo seguir viagem, ou se fora indispensavel arribar; e sendo por elles acceito o juramento, o prometteram cumprir. E entrando no exame, depois de tudo verem e examinarem, declararam que a avaria era no casco (ou na mastreação, ou no panno, ou que sem perigo podia seguir viagem para o porto do seu destino, etc.). E porque affirmaram ter preenchido os deveres da sua arte, e nada mais terem a ver

Digitized by Google

nem a declarar, dei a vistoria por concluida, e lavrei este auto, a que foram testemunhas presentes F. e F. (empregos e residencias), que depois de o ouvirem ler comigo e com os louvados o assignaram.

Em fé do que passei o presente por mim assignado e sellado com o sello d'este consulado.

(Sello) F.

Consul.

F. } louvados.
F. }

F. } testemunhas.
F. }

Reg. a fl. do livro competente.

Termo de vestoria de fazendas em terra

Aos dias do mez de do anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e havendo eu na qualidade de consul da nação portugueza em sido requerido por F. (declare-se se este requer por si ou com procuração de outrem) para que houvesse de proceder e presidir ao exame de compareci na rue de armazem n.° e sendo ahi presentes os louvados F. e F, (suas occupações) lhes deferi o juramento dos Sanctos Evangelhos para conscienciosamente examinarem os volumes ou fardos (e se forem mercadorias avariadas acrescente-se: — e declararem a avaria que soffreram, sua causa, qual a diminuição por ella produzida no valor primitivo das mercadorias, e se tal perda poderia ter sido evitada pelo capitão). E tendo elles procedido ao exame requerido pela maneira a mais minuciosa, declararam (segue-se o resultado do exame).

Digitized by Google

Havendo assegurado que nada mais tinham a acrescentar, e sendo-lhes lido este termo, comigo o assignaram e com F. que requereu o dicto exame, e com as testemunhas F. e F.

Em fé do que lavrei o presente, que vae sellado com o sello d'este consulado.

(Sello) F.

Consul

(Assignatura dos louvados)
(Assignatura de quem requereu o exame)
(Assignatura das testemunhas)

Termo de nomeação de louvados para vestoria de mercadorias avariadas

Aos dias do mez de de mil oitocentos e nesta chancellaria do consulado da nação portugueza em compareceram de uma parte F. recebedor da carga do navio denominado e da outra F. capitão do mesmo navio, e de commum accôrdo convieram, na conformidade da prática estabelecida nesta praça, que a avaria grossa, que o dicto navio soffreu na sua presente viagem, vindo do porto de para o de seja regulada por dois juizes arbitros, para o que nomeavam o recebedor da carga a F. negociante d'esta praça, e o capitão do dicto navio a F. tambem negociante na mesma; e lhes concediam toda a faculdade necessaria, para que á vista dos documentos, que lhes serão exhibidos, e na conformidade da lei, usos e costumes maritimos mais geralmente adoptados, e prática particular d'esta praça, hajam de examinar e decidir o que dos damnos padecidos e das despezas feitas for pertencente á avaria, havendo de a regular segundo acharem justo e de razão. E no caso de serem os dois discordes nos seus votos a

Digitized by Google

auctoridade competente nomeará um terceiro para o unico fim de os desempatar. O que assim for regulado querem que tenha em tudo o seu devido effeito, e valha como sentença definitiva, e que tanto esta convenção como o regulamento, que em sua consequencia se fizer sendo necessario, seja julgado por sentença em juizo competente, para o que desde já se davam por citados. E para cumprimento de todo o referido e do pagamento obrigavam reciprocamente a carga, o navio, e o frete vencido; e de como o disseram foram testemunhas presentes F. e F. que todos assignaram.

Em fé do que, etc.

(Sello) F.

Consul

F. } testemunhas F. } arbitros F. recebedor
F. } F. } F. capitão

Termo de mudança de capitão

Perante mim F. consul da nação portugueza em pessoalmente compareceu aos dias do mez de do anno de mil oitocentos e F. consignatario ou proprietario do navio portuguez denominado surto neste porto, e pelos poderes que me apresentou de F. residente em subdito de sua magestade fidelissima, e proprietario do referido navio, disse que em virtude dos sobredictos poderes pretendia fazer mudança de capitão ou mestre em F. por assim convir aos interesses do mencionado proprietario (ou que fazia a nomeação por se haver despedido ou fallecido o que existia), para o que recorria a este consulado a fim de lhe approvar tal nomeação; e achando tudo conforme com as leis e regulamentos em vigor a approvei effectivamente, havendo neste acto declarado F. subdito de sua magestade fidelissima,

Digitized by Google

que acceitava a nomeação, sujeitando-se em tudo ás citadas leis e regulamentos.

E para constar aonde convier lavrei o presente, que ambos comigo assignaram.

(Sello). F.

Consul

(Assignatura do consignatario)
(Assignatura do capitão ou mestre)

Termo de protestos contra demoras (*na descarga*)

Saibam quantos este publico instrumento de protesto virem que perante mim compareceram na chancellaria d'este consulado da nação portugueza em F. capitão do navio portuguez denominado da lotação de toneladas, pertencente ao porto de e F. primeiro piloto do dicto navio, os quaes declararam que, achando-se o dicto navio fretado por F. e F. residentes em para conduzir uma carga de a este porto, aonde chegou no dia do mez de tinham pela sua carta de fretamento dias correntes para a descarga do sobredicto navio na conformidade do mesmo fretamento. Que por um dos conhecimentos, datado de no dia do mez de os dictos F. e F. consignaram a F. e F. volumes com a marca á margem, que elle capitão lhes pedíra houvessem de mandar buscar a bordo para pagarem o competente frete, o que elles têm recusado fazer, demorando assim a dicta embarcação com grande damno de seus proprietarios; e que portanto elle capitão me declarava querer protestar, como com effeito protesta, contra os dictos F. e F. ou contra quem de direito for, pela falta de cumprimento do dicto fretamento por todas as perdas e despezas, que tenham occorrido

Digitized by Google

ou hajam de occorrer, e por não terem pago como deviam o dicto frete na conformidade do ajuste. Em fé do que, etc., etc.

(Sello) F.

F. capitão
F. primeiro piloto Consul

Reg. a fl. do livro competente.

Termo de protesto e ratificação d'outro feitc em mar (*contra vento e mar* (*a*))

Saibam quantos este publico instrumento de protesto virem que perante mim pessoalmente compareceram nesta chancellaria do consulado da nação portugueza F. capitão do navio denominado da lotação de toneladas, pertencente ao porto de F. primeiro piloto do dicto navio, F. e F. marinheiros; os quaes cada um de per si declararam que o dicto navio recebêra uma carga de (especificar a carga) no dia de e que achando-se prompto de apparelhos, estanque de quilha, e com todos os mantimentos precisos, e de tudo completamente preparado para seguir viagem, se fez de vella no porto de com destino directamente para o porto de Que ao dicto navio no decurso de sua viagem no dia do dicto mez em long. e latit. sobreviera uma violenta tempestade, e furioso vento de (declarar o que tiver occorrido, extrahido do termo de mar e da derrota), sendo tão impolado o mar, que frequentes vezes passou por cima da tolda, levando-lhe bitacula, fogão e lancha, continuando até ao dia do dicto mez; e que não podendo o navio com (taes) vellas, se ferraram, e se largaram (taes) nos terceiros rizes, etc. Que apesar de todos os esforços o

(*a*) *Not. pag.* 89 *do tomo* 4.º *das—Annotações.*

Digitized by Google

navio não poude nem mesmo com este panno, vendo-se elle capitão obrigado a dar a pôpa ao vento, e correr em arvore secca; depois do que, acalmando mais o vento, e sondando para achando-se que o navio fazia polegadas de agua, tendo-se rasgado (taes e taes) vellas; vendo-se emfim na necessidade de arribar ao porto mais proximo, fizeram rumo para este porto aonde chegaram e fundearam ás horas do dia d'este presente mez. Que durante a sua viagem elle capitão, officiaes e marinheiros fizeram todos os esforços possiveis para preservar o dicto navio e sua carga de qualquer avaria. Pelo que elle capitão me pediu lhe tomasse este solemne protesto contra mar e vento, ou contra quem de direito for, declarando que todos os damnos, avarias e perdas, que tenham havido no dicto navio e sua carga, devem ser por conta dos interessados no navio e carga, ou seguradores (por via de rateio ou de outra qualquer fórma), tendo acontecido os dictos transtornos, como acima fica mencionado, e não porque o navio se achasse em máu estado, quando sahiu do porto de ou por negligencia d'elle capitão e tripulação. Em consequencia dos dictos acontecimentos os comparecentes me requereram um auto, que servisse para elles e todos os interessados, aonde e quando lhes for necessario; e por isso, em virtude do dicto seu requerimento, lhe ratifiquei o presente protesto, que elle capitão e todos os mais comigo assignaram.

Em fé do que, ect.

(Sello) F.

F. capitão
F. primeiro piloto
F. contramestre
F. } marinheiros
F. }

Consul

Reg. a fl. do livro competente.

Digitized by Google

Termo de protesto contra piratas (*a*)

Saibam quantos este publico instrumento de declaração e protesto virem que perante mim pessoalmente compareceram nesta chancellaria do consulado da nação portugueza em F. ultimo capitão do navio denominado de toneladas, pertencente ao porto de e F. ultimo piloto do dicto navio, os quaes declararam ter sahido com o dicto navio do porto de em de do mez passado com carga de com destino para o porto de e que na sua viagem no dia achando-se em long. e latit. foi o dicto seu navio forçosamente roubado e tomado pelo corsario de pessoas de tripulação, commandante F. pertencente a

Que achando-se á vista do dicto corsario elle capitão teve ordem do commandante para ir a bordo com os seus papeis, e ahi fora retido; que elle capitão, piloto, contramestre, etc., foram mandados para bordo do dicto corsario, e para bordo do seu navio foi mandado um capitão de prêsa, e marinheiros com ordem de o conduzir ao porto de

Que horas depois d'este acontecimento se avistou um navio, que deu caça ao dicto corsario; que elle capitão teve ordem de voltar para bordo do seu navio, e foi posto com sua gente no bote, que ainda estava ao portaló, e lhe foram dados os seus papeis; achando-se elle capitão no bote, e a meia distancia do seu navio, foi chamado do corsario, e ahi o retiveram de novo com todos os seus papeis; que o navio, que havia apparecido, continuou a dar caça ao corsario; mas que, em razão de se approximar a noite poude escapar-se. levando-os a elles comparecentes a bordo até o porto de onde desembarcaram; que elle capitão pediu ao commandante e aos donos do corsario os seus papeis, que lhe foram recusados, não lhe sendo possivel fazer seu protesto, porque nem tinham os necessarios meios de subsistencia. Por tanto

(*a*) *Vid. pag. 89 do tomo 4.º das Annotações.*

Digitized by Google

elle capitão, qne foi do dicto navio, por si e em nome de seus donos, e de todos os interessados na carga do mesmo, solemnemente protestam contra o dicto corsario, seu commandante, officiaes e marinheiros, sua artilheria, apparelho, ou contra quem de direito possam protestar, por assim terem tomado o dicto navio, sua carga, gente e papeis, e por terem mandado o capitão de prêsa para seu bordo; por todas as perdas e damnos, que causaram, assim como pelas despesas, que tem occorrido e occorrerem. E eu F. solemnemente lavrei este protesto pela maneira acima dicta, para que os donos do dicto navio e carga sejam completamente embolsados de quem o deverem ser; e porque os comparecentes me requereram um auto, que servisse para elles e os mais interessados, onde lhes conviesse, por isso em virtude do seu requerimento tomei o presente protesto, que elles, capitão e piloto, comigo assignaram.

Em fé do que, etc.

(Sello) F.

F. capitão Consul
F. piloto

Reg. a fl. do livro competente.

Termo de protesto contra fogo (*a*)

Saibam quantos este publico instrumento de protesto virem que perante mim compareceram na chancellaria d'este consulado da nação portugueza em F. capitão do navio portuguez denominado de tonelladas, pertencente ao porto de e F.

(*a*) *Not. pag.* 89 *do tomo* 4.º *das —Annotações.*

Digitized by Google

primeiro piloto, e F. contramestre do dicto navio, os quaes declararam que o dicto navio havia recebido um carregamento (de taes) fazendas ou generos, fazendo parte d'esta mesma carga pipas de aguardente de França; que estando prompto de apparelhos, estanque de quilha, e com todos os mantimentos precisos, e de tudo completamente preparado para seguir viagem, se fez de vella no porto de com destino ao porto d'esta cidade, aonde chegou no dia do presente mez; que no dia seguinte ao da sua chegada a este porto, depois de ter dado a sua entrada na alfandega, começou a descarga do seu navio; que no dia ás horas da tarde, indo o contramestre furar uma barrica de rum para tirar a quantidade, que precisava para uso da tripulação, na acção de pôr um torno de páu no furo, que havia feito na barrica, correu imprevistamente uma grande porção do dicto rum, que logo se inflamou com o lume de uma vella, que o moço da camara tinha na mão, o qual estava a (tal) distancia da barrica; que o fogo cresceu com tanta violencia, que, posto se fizessem todos os esforços possiveis para o extinguir durante o tempo que foi possivel ficar a bordo e resistir á violencia das chammas, e apesar da assistencia que prestaram as lanchas e gente dos mais navios fundeados neste mesmo porto, se tornaram infructuosas as diligencias, e a actividade da tripulação e da gente dos outros navios, que acudiram; que ás horas da mesma tarde o fogo foi tão intenso, que já era impossivel, sem perigo de vida, continuar a demorar-se alguem a bordo do dicto navio, achando-se o fogo já muito perto do payol, esperando-se a todo o momento a destruição geral do navio; que em consequencia veiu a tornar-se de absoluta necessidade, para salvação das vidas abandonar o dicto navio, e que para se fazer a diligencia de salvar ainda parte da carga e algum resto de apparelho achou-se ser prudente cortar as amarras, para que o navio viesse á costa; que ás horas da noite o fogo chegou ao payol, e a explosão foi tão extraordinaria, que logo parte da pôpa, coberta, etc., se fez em pedaços, continuando o incendio nas partes do navio, que ainda existiam; que em consequencia do exposto elle capitão protesta contra quem de direito for, seguradores, carregadores e interessados pelo exposto neste protesto; e me requereram um auto, que servisse para elles e todos os mais interessados, onde e quando lhes for necessario; e por isso em virtude do seu requerimento

Digitized by Google

lhes tomei o presente protesto, que elle capitão e todos comigo assignaram.

Em fé, etc.

(Sello) F.

Consul

F. capitão
F. primeiro piloto
F. contramestre

Reg. a fl. do livro competente.

Visto no diario da navegação

Certifico que este diario do navio me foi apresentado pelo capitão F. dentro do praso marcado nos §§ 1405 e 1407 do codigo commercial, tendo sido cumpridas no mesmo diario (ou tendo deixado de ser cumpridas) as disposições ordenadas no § 1377 do dicto codigo. Consulado da nação portugueza em aos de de 18

(Sello) F.

Consul.

Digitized by Google

Resalva aos marinheiros para andarem em terra, sendo pedida pelos capitães

F. (edade, filiação, naturalidade, estado, etc.) pertence á tripulação do navio portuguez denominado capitão F. ancorado neste porto.

E para que não seja molestado para o serviço estrangeiro, lhe passei a presente, que só valerá, em quanto o navio não seguir viagem, e o mesmo marinheiro estiver ao serviço d'elle.

Consulado, etc. etc.

(Sello) F.

Consul

Gratis

N. B. Á sahida do navio o capitão deve entregar no consulado estas resalvas, para que os marinheiros não possam cedel-as a outros.

Esta resalva deve ter ao lado a traducção da lingua nacional do porto, onde o navio se achar.

Digitized by Google

INDICE

DO

LIVRO UNICO DA PARTE SEGUNDA

TITULOS XIII—XVI

		Pag.
TITULO XIII	—*Dos contractos de risco*	5
TITULO XIV	—*Dos seguros*	48
Secção I	*Do contracto de seguro, sua natureza, objecto e fórma*	50
Secção II	*Das pessoas, que podem segurar, e dos objectos, que podem ser segurados*	64
Secção III	*Da avaliação dos objectos segurados*	92
Secção IV	*Do começo e fim dos riscos*	98
Secção V	*Dos direitos e obrigações do segurador e segurado*	104
Secção VI	*Do abandono*	139
TITULO XV	—*Das avarias*	152
Secção I	*Das avarias em geral*	
Secção II	*Da repartição e da contribuição na avaria grossa ou commum*	170
TITULO XVI	—*Da extincção das obrigações em materia de commercio maritimo*	207
Appendice		213

Digitized by Google

Digitized by Google

CORRECÇÕES E ADDIÇÕES

Pag.	*Texto*	*Correcção*
57 nota linha 11	not. pag.	not. pag. 115
59 nota linha 14	not. pag.	not. pag. 86
64 nota linha 14	not. pag.	not. pag. 81
76 nota linha 2	not. pag.	not. pag. 55
79 nota linha 12	not. pag.	not. pag. 92
» nota linha 27	not. pag.	not. pag. 128, 132
» nota ao art. 1680 linha 11	not. pag.	not. pag. 132
107	Artigo 1774	Artigo 1784
» Artigo 1784	estorva	estorna
108 nota linha 6	1751 pag.	1751 pag. 130
111	1756.	1756
»	1757.	1757
114 nota linha 20	collision	collusion
211 nota (*a*)	tomo 3.º	tomo 2.º

Digitized by Google

Digitized by Google

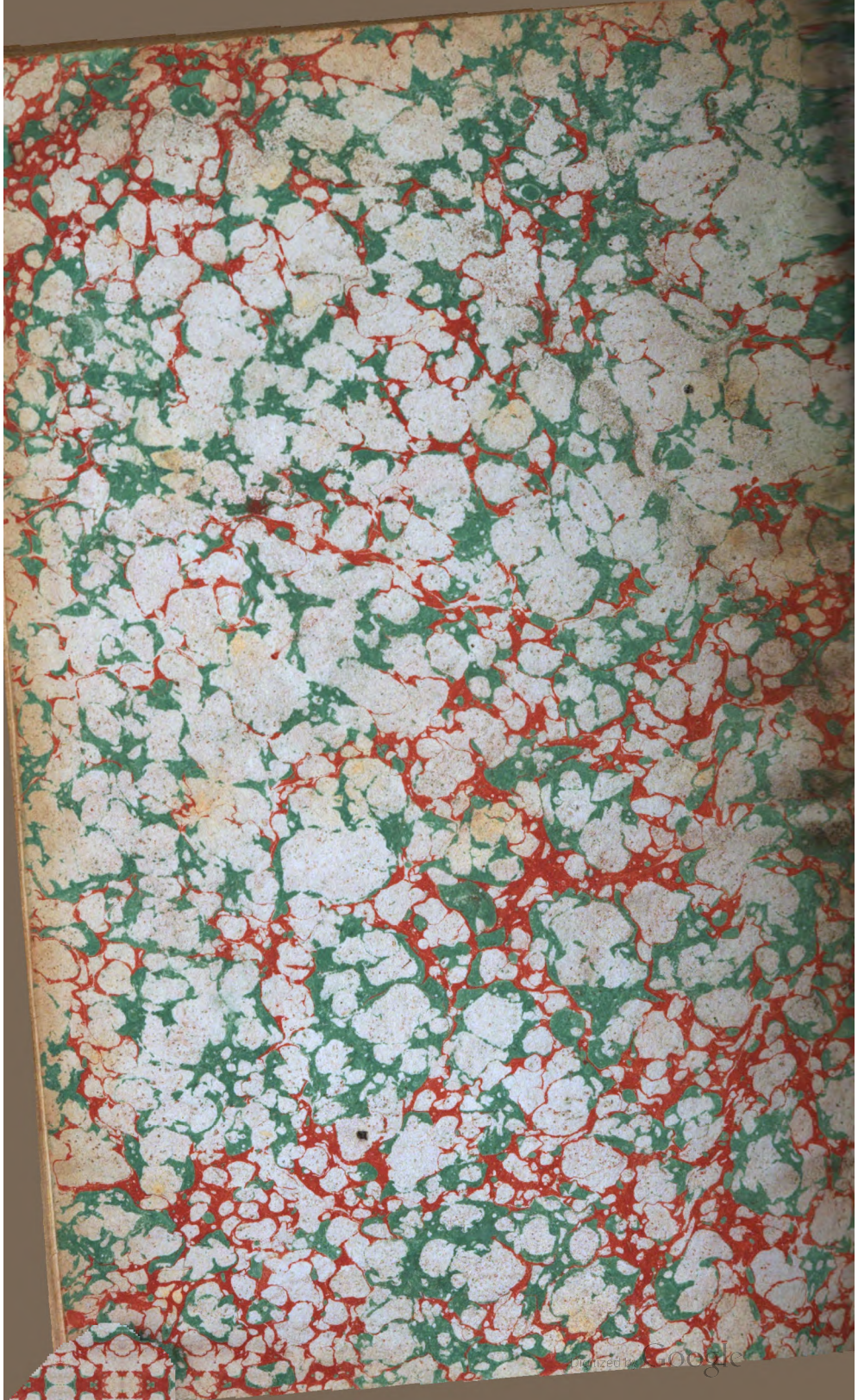
Digitized by Google

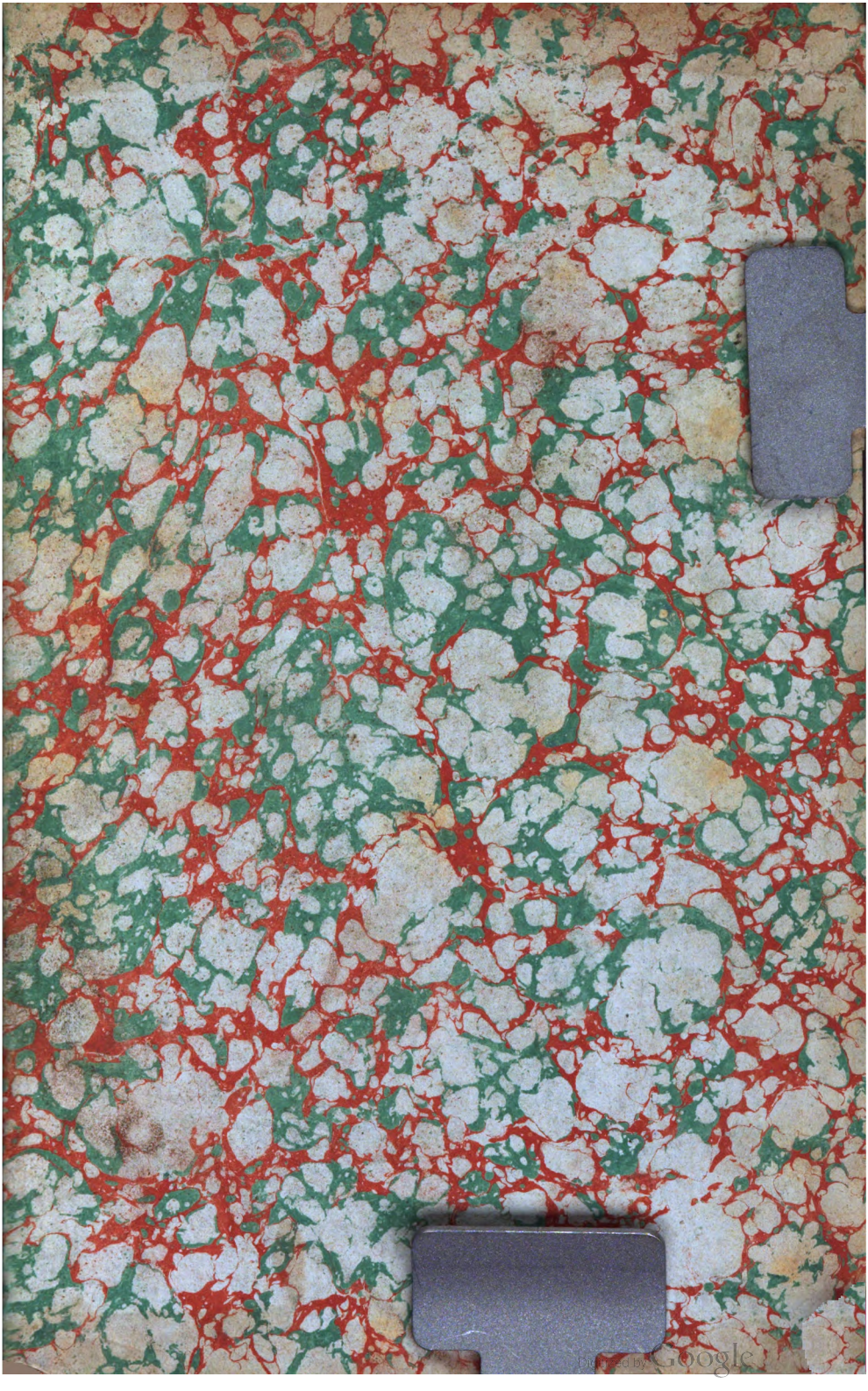
Digitized by Google

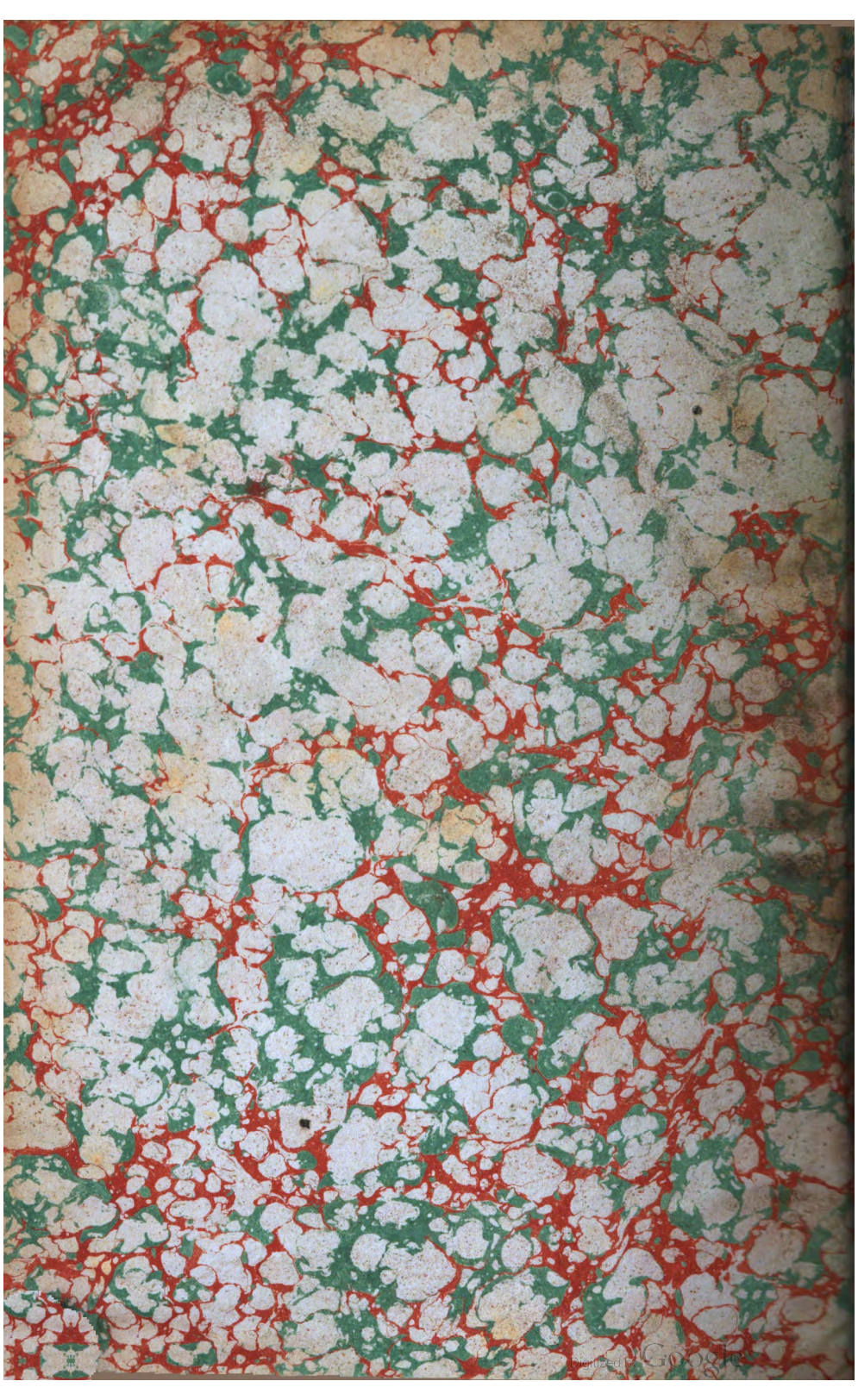
Digitized by Google

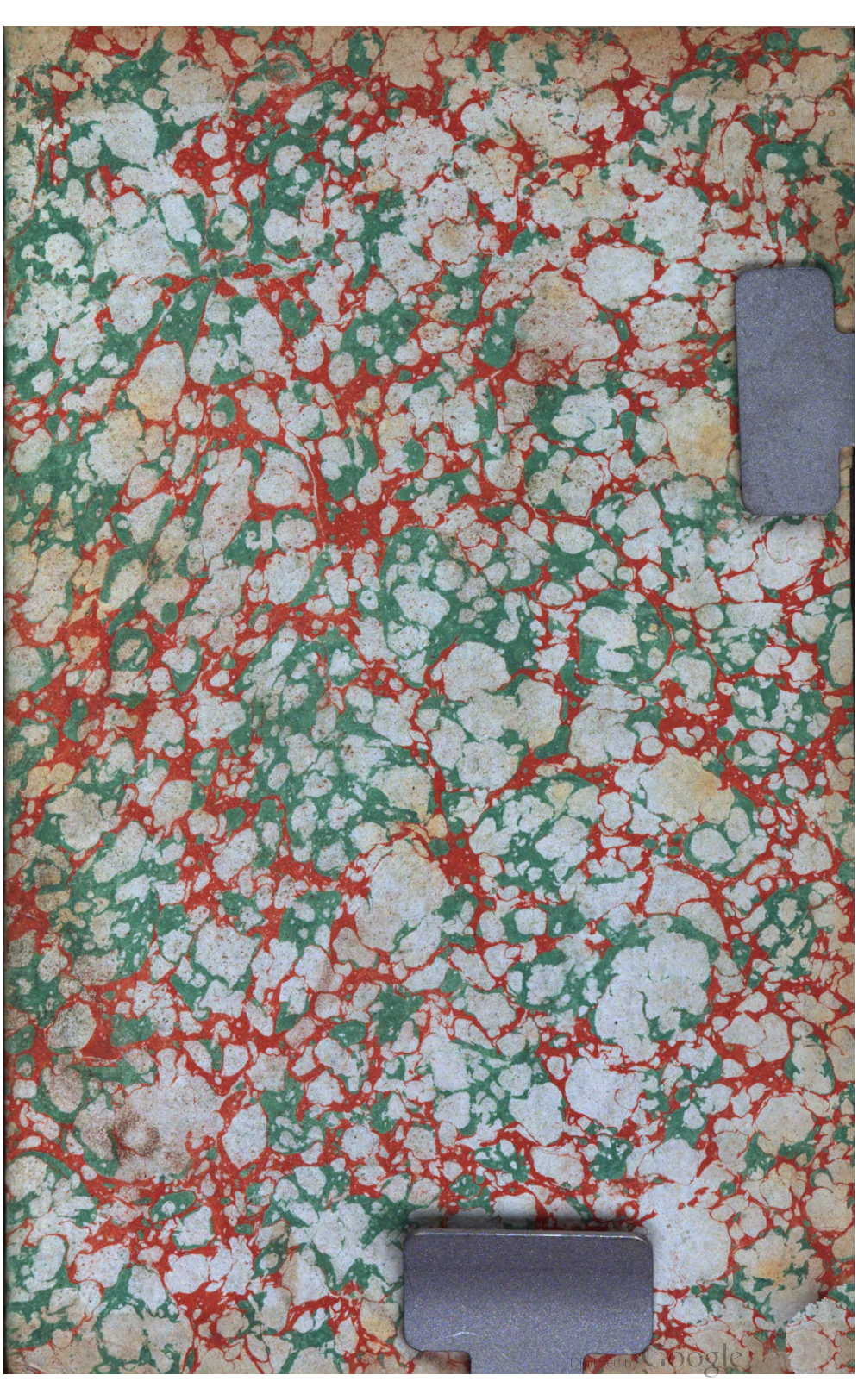
Digitized by Google

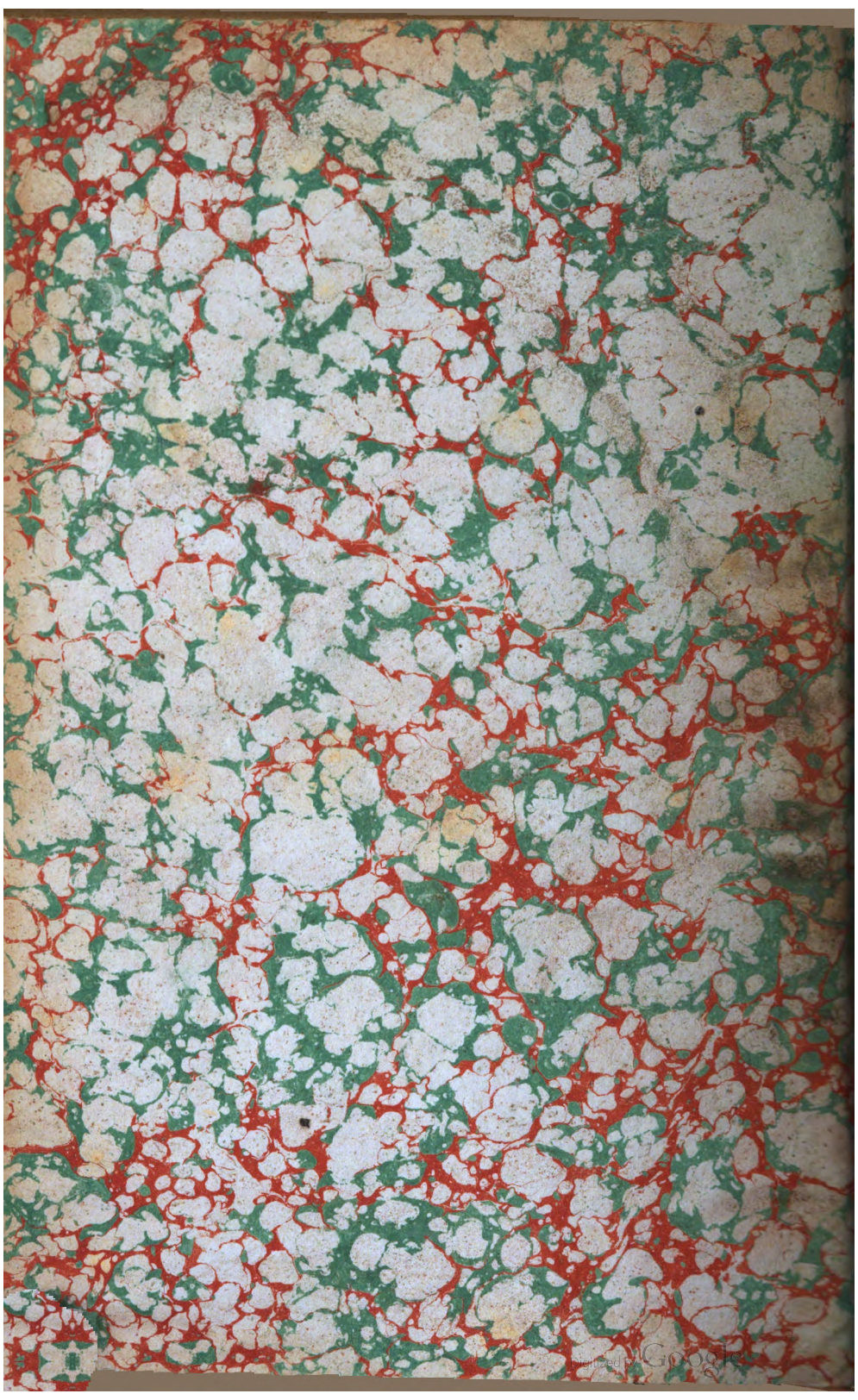
Digitized by Google

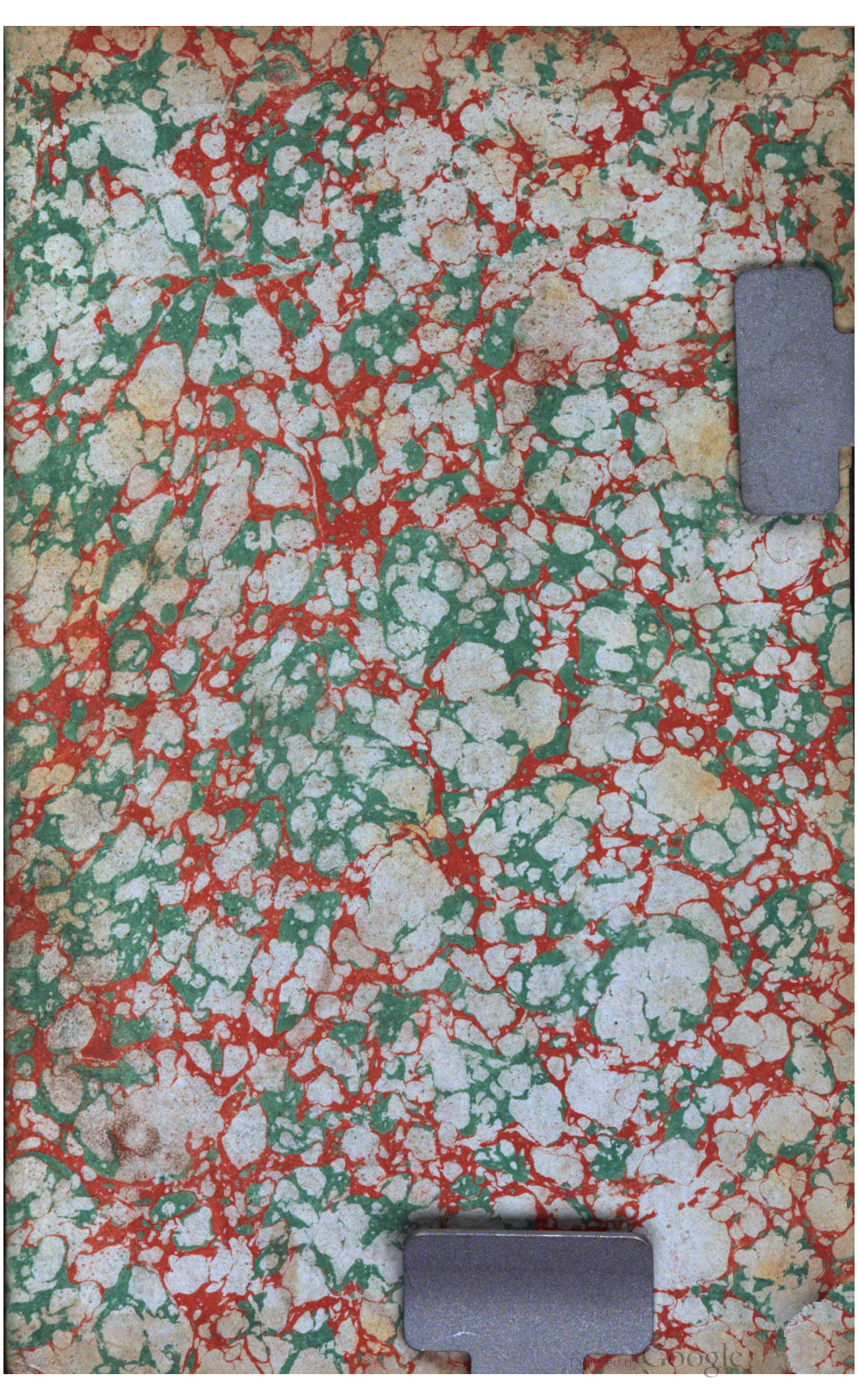

Digitized by Google

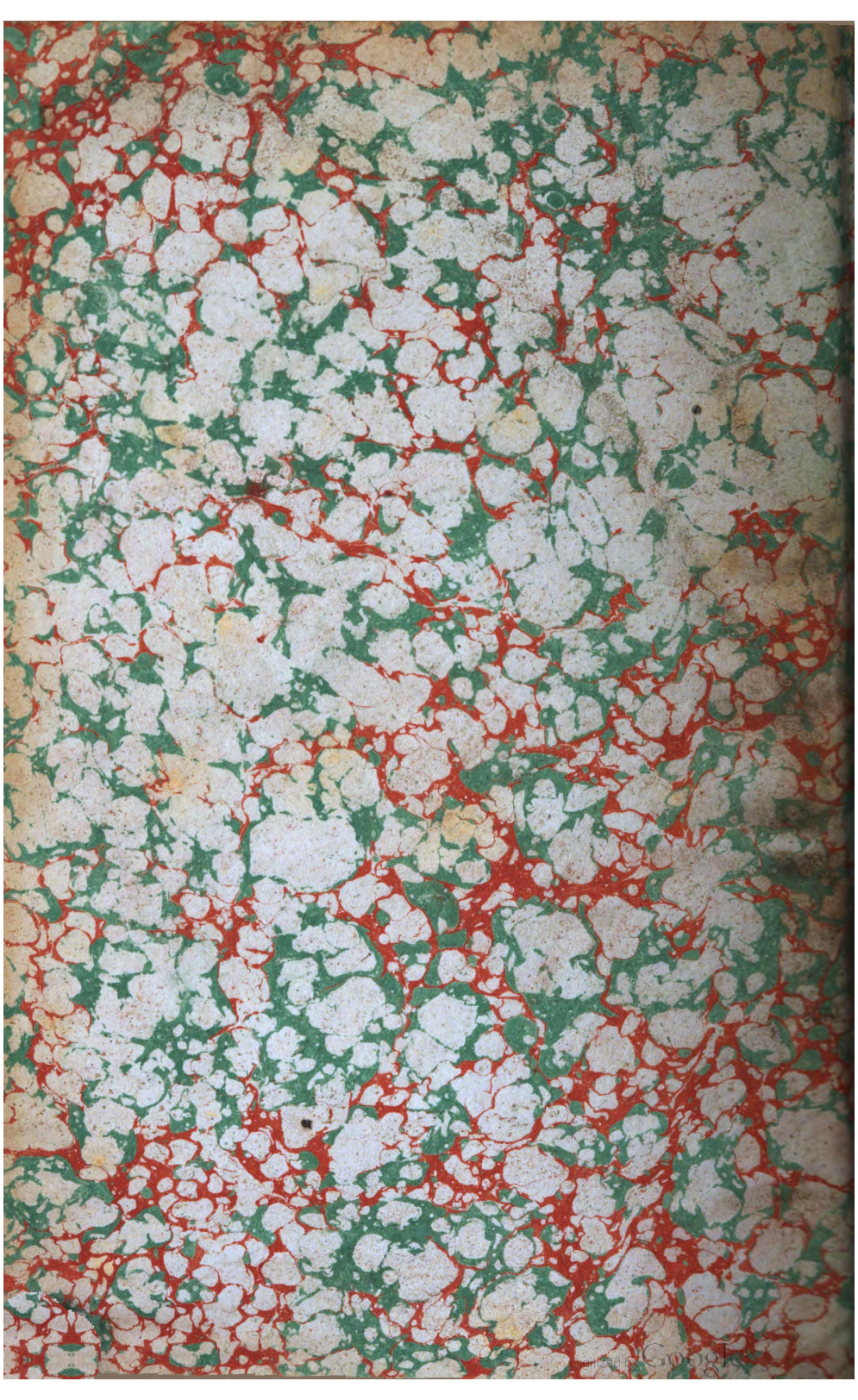

Digitized by Google

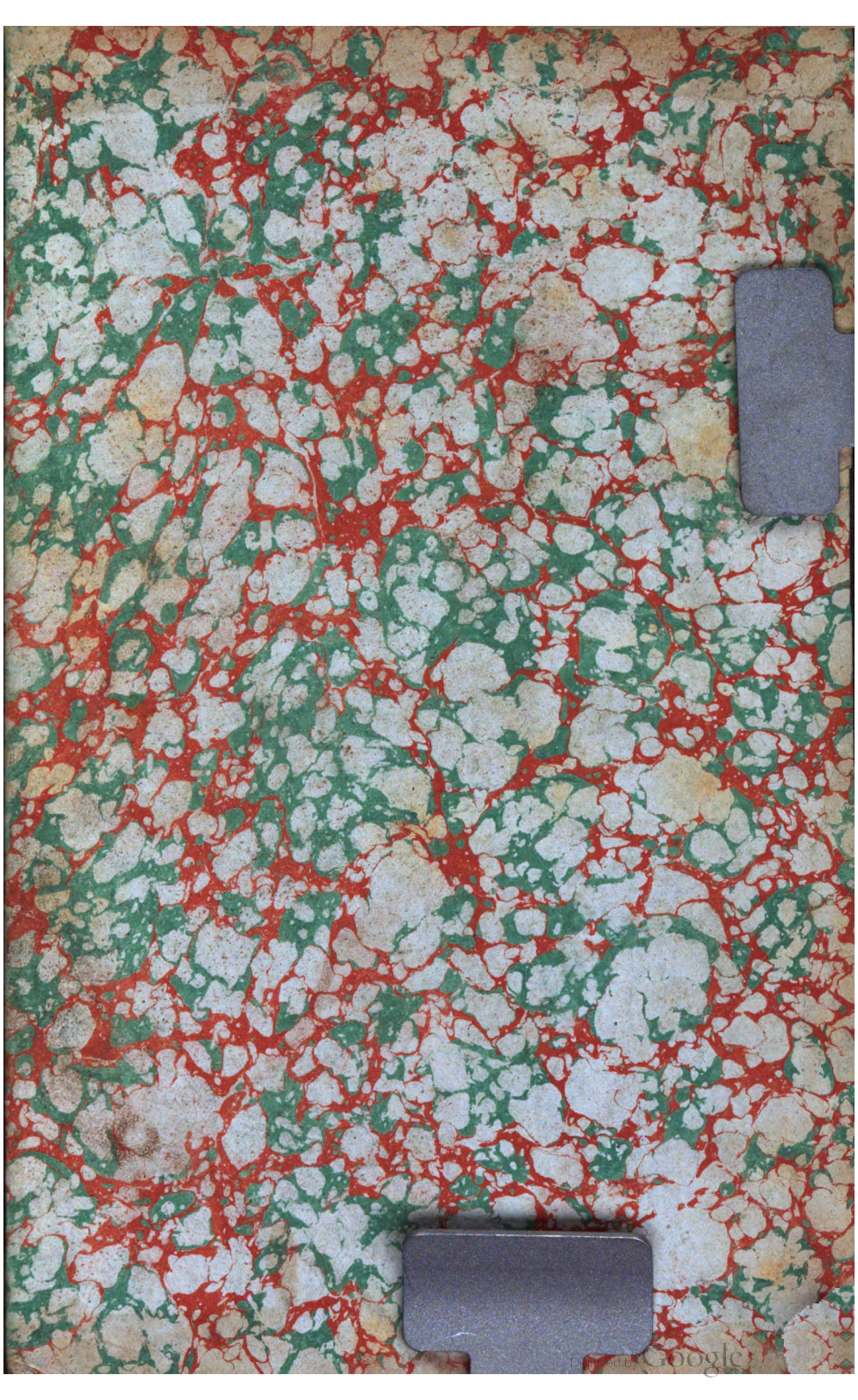

Digitized by Google


Digitized by Google


Digitized by Google


Digitized by Google


Digitized by Google


Digitized by Google

Digitized by Google