

7. Volume 2

le ne fay rien
sans

Gayeté

(Montaigne, Des livres)

Ex Libris
José Mindlin

Portence esta obra a favor de Antonio da Silva
da Ter comprada a Antonio Ferr^a d'Alv^a, Sena
Este negocio de Manoel Joao da Silva, como se
achou esta natureza de Fidejussor meo Jo^o e parte da
Ter^a por um favor esta de claracao. Bahia 20
de Jho^o de 1759. Agostinho da Silva Paranhos

Agui esta a
Formula da Apolice
do Seguro

PRINCIPIOS
DE
DIREITO MERCANTIL,
E
LEIS DE MARINHA

PARA USO

DA MOCIDADE PORTUGUEZA, DESTINADA AO COMMERCIO,
TRATADO III.

DAS AVARIAS.

DE ORDEN

DE

SUA ALTEZA REAL,
O PRINCIPE REGENTE NOSSO SENHOR,

POR

JOSÉ DA SILVA LISBOA,

DEPUTADO, E SECRETARIO DA MEZA DE INSPECÇÃO DA AGRICULTURA,
E COMMERCIO DA CIDADE DA BAHIA.

T O M. III.



LISBOA,

NA TYPOGRAPHIA CHALCOGRAPHICA, TYPOPLASTICA,
E LITTERARIA DO ARCO DO CEGO.

ANNO M. DCCCI.

*Quod minus adferre maius melius ve reipublicae possumus . quam si
docemus et erudimus juventutem.*

P R O L O G O.

A MATERIA das Avárias he essencialmente connexa com a dos Seguros, ou antes constitue parte integrante da mesma, só differindo em alguns dos effeitos, e na quantidade do damno soffrido; tendo esta por objecto a perda total, ou quasi total do Navio, e catregação, e aquella a perda parcial de huma, e outra cousa, ou de ambas simultaneamente. Como porém seja huma das mais implicadas, e frequentes em controversias Mercantias, e em que os Escriptores sobre questões juridicas de Commercio, e ainda os Regulamentos Maritimos de varias Nações, se explicão em geral com pouca ordem, e muitas superfluidades, pareceo-me conveniente ser a sua doutrina proposta neste Tratado distincto, em que procurei, com a menor prolixidade, e maior clareza possível, fixar os principios, que devem em taes casos reger os Negociantes de boa fé, para mutua utilidade, e satisfação da justiça.

Ainda que a presente Obra seja destinada para os principiantes na carreira Mercantil, com tudo pôde servir de subsidio aos que se destinão ao ministerio da Advocacia, e Judicatura, supposto não possa encher, e menos faltar a sua curiosidade literaria.

A doutrina das Avarias he conhecida desde o tempo dos Gregos, e Romanos; e a legislação maritima sobre o modo de se regular, e contar dáta de mui alta antiguidade, ainda que não debaixo deste nome, que he presentemente commum, ou semelhanté em muitas Nações. Ignora-se a etymologia da palavra *Avaria*, mas a sua significação he recebida em uniforme sentido entre todos os Commerciantes, e Mareantes. Os Inglezes a chamaõ *Average*; e segundo o senhor Thonson no seu Diccionario, este termo he da Lingua Teutonica, sendo corrupção da palavra *halvezage*, que quer dizer *companhia*; porque os damnos maritimos, feitos para bem, e

P R O L O G O .

salvação commum, entraõ em Avaria , isto he , em contribuição dos companheiros , ou interessados na mesma aventura maritima.

O primeiro Regulamento conhecido nesta materia deve-se á Cidade de Rhodes , Ilha d'Asia Menor , célebre pelo portentoso Colosso de 70 covados de altura, havido por huma das sete maravilhas do mundo ; a qual hoje pertence ao Graõ Senhor do Imperio Ottomano. Os povos desta Ilha floreceraõ desde os primeiros seculos da civilisação da Grecia , e tiveraõ por muitos tempos o Imperio do mar. Pela vasta extensaõ do seu commercio, principalmente no Mediterraneo , e Archipelago , foraõ dotados de vastos conhecimentos da Navegação, e estabeleceraõ legislação privativa aos objectos, e accidentes maritimos, que foi depois adoptada pelos Romanos debaixo do nome de *Direito Naval dos Rhodios*; e pela sua excellencia foraõ sempre respeitadas , e tidos como *Direito das Gentes* , para decidir controversias sobre negocios nauticos , e até os Imperadores Romanos lhe deraõ o nome de *Lei do Mar* , e a fizeraõ compilar no corpo da Jurisprudencia civil , que se vé no *Digest. Tit. de Leg. Rhod. de jactu* , e em outros fragmentos da mesma legislação collegidos por Peckio , insigne commentador della.

As Nações Maritimas da Europa , depois do restabelecimento do commercio , naõ tem alterado substancialmente , em seus Regulamentos sobre Avarias ; as disposições da Lei Rhodia , que se achaõ tambem abundantemente explanadas por muitos Authores , que escreveraõ sobre o Direito civil. As pessoas , que quizerem aprofundar a presente materia , acharaõ de que instruir-se nas obras que indicamos no Tratado dos Seguros. Como porém as theorias , e legitimos usos do commercio saõ nestes tempos mais bem entendidos , e firmados por Ordenanças positivas de alguns Estados , sendo diminuta a legislação patria sobre tal objecto , penso naõ ser alheio da razão , antes commodo aos curiosos , offerecer-lhe por Appendice deste Tratado a parte das Ordenanças de Marinha de França , Hespanha , e Russia , que tem geral estimação entre os doutos , e versa sobre materias de Avarias. Póde-se tambem ler com proveito o Tratado sobre este objecto de Quintim Weitsen , que se acha incorporado nas Obras de Casaregis.


TRATADO III.
DAS AVARIAS.

CAPITULO I.

Da Natureza da Avaria.

AVARIA toma-se em dous sentidos: Ora em geral significa todo o damno parcial acontecido ao Navio, ou carregação: Ora entende-se pela contribuição ao mesmo damno, isto he, pela obrigação de contribuirem para elle em rateio os Interessados no casco, e carga.

Quanto ao primeiro sentido: Se abalroando hum Navio com outro, succede quebrar hum verga, arrebentarem as enxarcias, cortar-se a amarra, ou causar-se outro damno, costuma-se dizer, que o Navio *tivera Avaria*. Igualmente, se por tempestade, ou outro accidente, fez agua o Navio, e damnificou-se a carga, diz-se que o Navio *traz Avaria*. Semelhantemente, se as mercadorias carregadas no Navio, por vicio proprio, ou tendencia á deterioração, se desfizerão e arruinárao como são todos os saes, mantimentos, liquidos, substancias oleosas, e outros effeitos facilmente alteraveis, e corruptiveis; ou se, por ter o Navio aberto agua, recebêrao damnificamento, he vulgar dizer-se, que *a carga está avariada*.

Quanto ao segundo sentido: Se por tormenta, raio, fogo, ou outro infortunio semelhante, se alijou carga ao mar, ou se fez alguma arribada para evitar o perigo de naufragio, ou preza, costuma-se dizer, que os Interessados no Navio, e mercadorias *entrao em Avaria*; que he o mesmo que dizer, devem concorrer em rateio para indemnisação dos prejuizos occasionados por aquelle accidente, á proporção do respectivo interesse. He de notar, que este segundo sentido só tem applicação nos casos de avaria grossa. O primeiro sentido porém comprehende toda a especie de avaria.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 1. assim definem a avaria.

„ Toda a despeza extraordinaria, que se fizer com os Navios e mercadorias, conjuncta ou separadamente; e todo o damno que lhes acontecer desde a sua carga, e partida até o seu retorno e descarga, se reputarao avarias.

As mesmas Ord. no Liv. 3. Tit. 6. Art. 46, distinguem as avarias propriamente ditas dos outros danos procedidos de accidentes maritimos, que

se chamaõ *sinistros maiores*, que vem a ser a preza; naufragio; varaçãõ ou encalhe de Embarcaçãõ com fractura; arresto ou detençaõ de Principe, e finalmente a *perda inteira* dos effeitos segurados: e depois de terem feito a enumeraçãõ destes *sinistros maiores*, acrescentaõ, e todos os outros *damnos não seraõ reputados senaõ avarias*. Vejaõ-se as Orden. Liv. 2. Tit. 1. Art. 20., Liv. 3. Tit. 3. Art. 16. e 20. Tit. 4. Art. 20., Tit. 5. Art. 16., e Tit. 7. Art. 8. e 9.

Ainda que os *sinistros*, tanto aquelles maiores (a que se deve accrescentar a *innavegabilidade*, equiparada ao naufragio) como os menores denominados *avarias*, sejaõ objecto do seguro maritimo; com tudo, acontecendo elles, os segurados não tem contra os Seguradores o mesmo genero de acçãõ; porque, verificados os *sinistros maiores*, tem lugar a acçãõ do abandono: nas *avarias* porém, ou *sinistros menores*, não excedendo o damno ametade do valor da cousa segurada, os Seguradores não são obrigados a tomár a si a propriedade *sinistrada*, mas sómente indemnisar ao segurado da real perda soffrida, compondo-lhe o prejuizo, com o desconto da chamada *avaria ordinaria*, conforme os Capitulos da Regulaçãõ da casa dos seguros, ou termos especiaes da Apolice, se he que nesta se não estipulou a *clausula livre de avaria*, como se dirá no Cap. 22.

Supposto a definiçãõ de *avaria*, que se lê nas citadas Ordenanças, seja das mais exactas que se encontraõ nos Authores, e Regulamentos de algumas Nações, com tudo ainda não tem a generalidade necessaria; porque comprehende unicamente os *damnos*, e *despezas extraordinarias* dos Navios desde a sua carga, e partida até o seu retorno, e descarga; no que parece excluir os ditos *damnos*, e *despezas* acontecidos depois da descarga do Navio, quando aliãõ frequentemente acontecem *avarias* a Navios estando ancorados no porto, depois de descarregados; como são as chamadas *avarias reciprocas* no caso de *abordagem*, *abalroamento*, etc. das quaes se dirá no Capitulo 21; com a differença porém, que estas *avarias* já não pertencem aos Seguradores, cujos riscos, segundo as *ordinarias clausulas* da Apolice, findaõ vinte quatro horas depois de ancorado o Navio no lugar da amarraçãõ; e vem por tanto a recahir a responsabilidade dos *damnos* posteriores dos Navios taõ sómente sobre os respectivos proprietarios, Mestres, ou Equipages, intervindo culpa destes.

Pelo que, abrangendo todos os casos, definiremos á *avaria todo o damno parcial* acontecido ao Navio, ou *carregaçãõ*, no porto, ou em *viagem*; e bem assim toda a *despesa extraordinaria* feita em consequencia do mesmo *damno*.

Diz-se a *avaria todo o damno* acontecido ao Navio, e *carregaçãõ*: porque, em senso mercantil, e frase commum no commercio, chama-se *avaria* qualquer *damnificamento*, e *prejuizo* que sobrevem a alguma *Embarcaçãõ*, seus *apparelhos*, e *mercadorias* a bordo, *seja qual for a causa*.

Diz-se *damno parcial*, para distinguir-se a *avaria* dos acima referidos

sinistros maiores, em que se verificão as clausulas das Apolices de seguro, e os riscos ordinarios a cargo dos Seguradores, declarados nas Ordenanças Liv. 3. Tit. 6. Art. 26., acontecendo o damno ou perda total, ou quasi total, do Navio e carga; o qual se considera, *quando o prejuizo excede a metade do valor da propriedade exposta aos riscos do mar*; ou quando esta se reduzio a estado tal, que não vale as despezas do recobramento, e salvação, nem ficou já mais própria para encher o seu destino; a saber: se he Navio, para seguir a sua viagem; e se são effeitos, para entrarem no mercado, segundo fica exposto no Tratado dos Seguros Part. 3. Cap. 6. do *Abandono*.

Diz-se *conjuncta, ou separadamente*; porque o damno pôde sobrevir, ou só ao Navio, e seus apparelhos, ou só á carga, ou a huma, e outra cousa simultaneamente. Além de que, nos casos em que tem lugar a contribuição, paga a avaria ainda aquelle, cuja propriedade não soffria damno. Por exemplo: ha huma tempestade, que obrigou a alijar-se carga ao mar, ficando aliás o Navio saõ e salvo depois da alijação. Neste caso, ainda que o damno recahia tão sómente sobre a carga, com tudo entra para elle o valor do Navio com o frete para indemnisar aos proprietarios dos effeitos alijados, como dizemos no Cap. 7.

Ao contrario, se o Navio, para escapar a naufragio, ou preza, vára em terra, ou faz huma arribada, de que lhe resultaõ damnos, e despezas extraordinarias, supposto a carga não tivesse nisso detrimento algum, e o prejuizo cahisse unica, e separadamente sobre o Navio, e seus apparelhos, com tudo os proprietarios, e os Seguradores entraõ com a respectiva parte no dito damno, e despezas.

Diz-se *no porto, ou em viagem*: porque chama-se avaria, e como tal se paga, e regula todo o damno parcial acontecido ao Navio, e effeitos a bordo, tanto no curso da navegação, como estando no porto da carga, ou descarga, antes, ou depois de ancorados, estando carregados, ou descarregados.

Diz-se tambem avaria *toda a despeza extraordinaria* feita com o Navio e mercadorias: porque, sendo tal despeza hum gravame, e desembolso effectivo dos proprietarios, e aliás dispensavel, senão acontecesse o accidente que a occasionou, vem-lhes a ser hum damno, e perda real, que por isso justamente se qualifica de avaria.

Entende-se por *despeza extraordinaria* toda a que não he necessitada pela natureza do Navio, carga, e viagem, para encher o seu destino. Assim ninguem conta por avaria a despeza feita com a queróna, calafeto, e concertos usuaes do Navio, não occasionados por tempestades, bombardeamento, abordagem. Tambem não se reputa avaria toda a despeza feita com as mercadorias, a fim de pô-las em estado de serem levadas, e carregadas a bordo, e entrarem no mercado do lugar para onde se transporta. Mas se v. g. o Navio abalroou com outro na viagem, ou no porto, e soffréraõ damno

os mastros, e apparatus, a despeza feita para reparallo, sendo extraordinaria, justamente se considera avaria. Do mesmo modo se por tempestade o Navio fez agua, e dahi resultou molhar-se a carga, e para evitar o naufragio foi necessario arribar a algum porto, as despezas do concerto do Navio, e bem assim a paga de armazens para se arrecadarem os effeitos que fosse necessario descarregar, e o beneficio que se lhe fizesse para prevenir a sua deterioração total, he avaria, e como tal em senso mercantil deve ser indemnizada por contribuição dos Interessados no casco, e carga, segundo os Regulamentos Maritimos, que logo exporemos no Cap. 11.

He de notar que, havendo-se, no progresso desta discussão, frequentemente de fallar nas avarias dos Navios, devem, se ellas taõ bem entender das que simplesmente acontecem aos seus apparatus, armamentos, e utensis. Chamaõ-se *apparhos do Navio* todos os aprestos necessarios para a velejação, em que se comprehendem os sobrecellentes, lanchas, chalupas, escaler, e bote, que fazem como parte integrante do mesmo Navio, sendo necessarios para a carga, descarga, e expediente da viagem: *armamento*, tudo o que serve para a defeza naval, como artilheria, e mais pertences: *utensis*, tudo que he se faz indispensavel para o serviço economico do Navio, como a cozinha, pipas, bombas, baldes, etc.

Valim, commentando as Ordenanças acima citadas, observa, que se diz despeza extraordinaria do Navio toda a que he necessitada por força maior: por exemplo, se o Capitão conduz, sem urgencia, o Navio a algum porto, em que fosse precisado a pagar alguns direitos, esta despeza não entra em avaria por conta tambem dos carregadores; mas o seria, se a arribada fosse occasionada pelo perigo de naufragio, ou preza.

C A P I T U L O II.

Das Causas das Avarias.

AS Avarias podem proceder: 1.º de vicio proprio do Navio e carregação: 2.º de facto dos Proprietarios: 3.º de falta, ou fraude do Mestre, Equipagem, e mais pessoas a bordo: 4.º de méra fortuna de mar, e força maior.

A Avaria, que procede de vicio proprio do Navio e carregação, he a que se deriva da sua natureza perivel, ou intrinseca tendencia a deteriorar-se, e corromper-se; como por exemplo, se o Navio, por mal construido, e muito ronceiro, ou por velbo, e arruinado nas suas partes essenciaes, não podesse aguentar, governar, e avançar; antes, com mediocre, e ordinario golpe de vento, adornasse, ou abrisse agua, ou se demorasse excessivamente na viagem, e dahi se damnificasse a carga, ou lhe fosse preciso fazer arribada. O mesmo he, se os effeitos a bordo não chegáõ a seu destino no estado, em que se embarcáõ, deteriorando-se no transporte mari-

timo, em razão da sua qualidade facil a alterar-se, corromper-se, ou esvahir-se, como são todas as sortes de grãos, mantimentos, saes, licores espirituosos, substancias oleosas, e inflammaveis, e sujeitas á fermentação interior, e insensivel; e em geral todos os liquidos que continuamente revém, e se evacuaõ pelos póros, ou fendas das vasilhas, ou pipas.

A Avaria, que procede de facto dos Proprietarios, he toda a que resulta da incuria, e improvidencia dos mesmos, ou seus agentes, assim no costeio, e apparelho do Navio, como no enfardamento, encaixotamento, e envasilhamento dos effeitos levados a bordo. Assim v. g., se o Navio, por não ter sido querenado, ou competentemente reparado, e calafetado, fez agua, e dahi proveio damno á carregação; se, por estar mal provido de apparelhos, e de sobrecellentes, se reduzio a impossibilidade de manobra, e velejação activa para seguir seu destino, e foi por isso forçoso arribar a algum porto para o devido concerto, e fornecimento do necessario; todos os prejuizos, e despesas que dahi nasceraõ, são avarias com razão attribuidas ao facto do Proprietario do Navio, como causa originaria, e efficiente, posto que se derivassem, como motivo proximo, de alguma tempestade que depois sobreviesse: pois sempre he imputavel o prejuizo a quem foi a causa primitiva d'elle, não devendo o Navio ter sido exposto á navegação sem estar devidamente apparelhado, e em estado de fazer as devidas funções, e encher o seu destino, resistindo ás tempestades, golpes de mar, e outros accidentes ordinarios.

Semelhantemente, se os effeitos, e fazendas seccas, ou molhadas, soffreraõ damno, por mal enfardadas, encaixotadas, e embarricadas, posto fossem postas nas cobertas em bom acondicionamento, e regular arrumação, esta avaria se entende derivada do facto dos Proprietarios, que a deviaõ prevenir, levando-as a bordo em fardos, caixotes, e barricas devidamente preparadas.

Pela mesma razão se reputa avaria desta classe, quando o dono das mercadorias as introduz clandestinamente a bordo, ou as leva sobre a coberta, e lugar improprio, e lhes sobrevem damno por resalto das ondas, alijação, ou outro accidente.

Avaria que procede da falta, ou fraude do Mestre, e Equipagem, e mais pessoas, he toda a que resulta da irregularidade, descuido, ou barataria do Chefe do Navio, ou embarcação, gentes do mar, passageiros, e quaesquer navegantes, no que toca ao bom acondicionamento das cobertas, integridade das estivas, manifesto, e arrumação da carga, apparelhos da navegação, e observancia da disciplina, e economia maritima. Assim por exemplo, se as cobertas estavaõ mal limpas; se não se metteo o lastro competente á lotação do Navio; se foi mal arrumada a carga, não se pondo em lugar proprio, ou não collocando-se os generos com justa contiguidade, e ordem, mas confundindo-se huns com outros de diversas qualidades, e até as fazendas solidas com as liquidas, e por isso, e pelos choques do mar,

desatracando os volumes, se quebrassem, inficionassem, e corrompessem: igualmente se, por não estarem bem fechadas as escotilhas, e calafetado o convéz, se introduzio agua, que deteriorou os effeitos; ou se, por não terem-se os gatos necessarios a bordo, apparecerão os fardos roídos, e damnificados pelos ratos; todos estes prejuizos tem por causa o Capitão, e lhe são a cargo, como negligente em seu officio.

Pertencem á mesma classe os furtos, extravios, arrombamentos de fardos, ou caixas, esvasiamento de barris, e outras mal feitorias do Mestre, e Tripalação: a mudança voluntaria de derrota, e de viagem: a arribada, e alijação desnecessaria, e irregular: a abordagem ou abalroamento de Navios por impericia, ou teima dos Mestres, ou por não acodirem os marinheiros ao serviço: em fim, os damnos que resultão do abandono, ou deserção das gentes de mar na occasião do perigo; ou levantamento dos mesmos, ou dos passageiros, como por exemplo, de tropa militar, de criminosos degradados, de escravos de transporte, etc. Avaria que procede de mera fortuna de mar, caso fatal, e força maior, he todo o damno que sobrevem ao Navio, seus apparelhos, e carga, ou da irresistivel acção da natureza, ou da violencia dos homens em estado de hostilidade, justa ou injusta; bem entendido, que isto se entende, quando não interveio, ou a elle deo causa, facto ou culpa dos Proprietarios do casco, e carga, ou das gentes de Mar: aliás esta avaria, quanto a seus effeitos, e responsabilidade, segue outras regras, como diremos no Cap. 18. Estas avarias são as que acontecem por tempestade, ventos contrarios, correntezas, fogo, varação, preza, pirataria, embargo ou detenção de Príncipes, declaração de guerra represalias, e geralmente por todos os casos fortuitos em consequencia dos riscos marítimos.

C A P I T U L O III.

Das especies de Avarias.

Rescindindo de divisões superfluas, que os Authores costumão fazer da avaria em maior, e menor, propria, e impropria, ordinaria, e extraordinaria; e esta em fortuita, voluntaria, ou mixta, simplificaremos a presente exposição, a fim de evitar confusão de idéas, propondo unicamente a distincção das avarias, que se vê nas Ordenanças da Imperatriz da Russia Catharina II. §. 229, cuja generalidade he comprehensiva de todos os generos de avarias.

Ha quatro sortes de avarias: 1.º Avaria simples, ou particular: 2.º Avaria grossa, ou commum: 3.º Avaria miuda, ou pequena: 4.º Avaria reciproca, ou de mutuo prejuizo.

Avaria simples, ou particular he todo o damno, e despeza extraordinaria.

aria; (mas inútil ao bem commum) que acontece, *por qualquer causa que seja*, ou sómente ao Navio, ou sómente ás mercadorias, ou a huma, e outra cousa simultaneamente. Diz-se *avaria simples, ou particular*, porque vem a recahir simples, e particularmente sobre o proprietário respectivo; salvo o seu recurso contra o que foi a causa do mesmo damno, se interveio culpa de alguém.

Avaria grossa, ou commum (que tambem se chama avaria geral) he todo o damno, e despeza extraordinaria, feita *deliberada, regular, e utilmente*, para o bem da salvaçãõ commum do Navio, e carregaçãõ; e que deve consequentemente ser indemnizada por contribuiçãõ dos interessados no casco, e carga, entrando cada hum com a relativa parte salvada.

O caracter especifico, e privativo da avaria grossa he, que ella acontece por *deliberada, e justa resoluçãõ do Mestre do Navio a fazer, ou sofrer algum damno parcial, ou despeza extraordinaria, com o unico fim, e objecto do bem, e salvaçãõ geral do Navio, Navegantes, e Mercadorias a bordo*, como no caso da alijaçãõ, e arribada, para evitar o imminente perigo de naufragio, ou preza.

Distingue-se a avaria grossa da avaria simples, naõ em razãõ da quantidade, mas sim do motivo, e fim, que lhe deo occasiãõ. A avaria simples pôde ser incomparavelmente maior que a avaria grossa: Por exemplo, se o Navio, por se achar podre, e arruinado nas suas partes essenciaes, abriu agua, e causou damno á maior parte da carga, ou foi condemnado por in-navegavel, o damno que dahi lhe resulta pôde ser total, ou exceder a metade do valor do casco, e carga. Com tudo, esta avaria he simples, e recae unicamente sobre os respectivos proprietarios, sem contribuiçãõ dos interessados. Porém se, por evitar o imminente perigo de naufragio, ou preza, o Navio arriba a algum porto, as despezas do necessario retardamento saõ avarias grossas, que devem ser rateadas pelo dono, e carregadores do Navio, que receberãõ o beneficio da arribada, oujas despezas podem ser pouco consideraveis a cada hum.

Avaria miuda, ou pequena he todo o desembolso, e despeza ordinaria, que o Mestre do Navio he obrigado a fazer á entrada, ou sahida de qualquer porto, *segundo a necessidade, policia, e costumes do lugar*. Por exemplo: as despezas com a paga do Piloto, ou Práticos da barra, ou Barqueiros, e Embarcações para descarregar fóra da mesma os effeitos, a fim de alliviar o Navio que demanda mais agua; ou para lhe dar reboque e hal-la-lo ao fio d'agua, onde se faz precisa essa cautéla; saõ avarias procedidas da necessidade do local do porto. A satisfaçãõ das licenças, visitas, ancoragem, peagem, boias, balisas, faróes, franquia, baldeaçãõ, portos francos, despachos dos Tribunaes, salarios de Guardas, e Officiaes públicos, que intervem no mancio da Marinha, e expediçãõ do Navio: e finalmente todos os Direitos Reaes, ou Senhoreaes do Soberanno, ou Donatarios, de qualquer denominaçãõ, e titulo que seja, saõ avarias miudas da policia, e costumes.

tume do porto: por estas avarias, que se chamaõ miudas, não respondem os Seguradores, Ord. Liv. 3. Tit. 6. Art. 3o.

Chama-se *miuda*, ou pequena esta avaria; porque, de ordinario, são tenues as despezas, ou desembolsos que dellas resultaõ, comparadas com a totalidade do valor do Navio, e carga; ainda que em alguns portos podem ser consideraveis; como v. g. o imposto, e contribuição de cinco ou dez por cento dos fretes dos Navios, e ainda de mais, que se paga em certas Praças, a titulo de Avaria, e qué constituem o fundo, ou consignaçaõ das despezas do Consulado, ou Tribunaes de Commercio, e Marinha do lugar.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 8. e 9. só qualificaõ de *avaria miuda* as despezas da necessidade do porto, mas não as da policia, e costume do mesmo, acima indicadas; antes declara que não se devem reputar por avarias. Porém semelhante distincçaõ he de simples questaõ de nome: humas e outras são avarias impropriamente ditas: com tudo, podem-se denominar taes, em quanto se consideraõ (como verdadeiramente são) hum prejuizo, desembolso, e encargo real aos proprietarios do casco, e carga, que as devem pagar; a saber: cada hum de per si, quanto a estas ultimas; ou por contribuição de certas quotas, no que respeita ás primeiras. Por tanto entraõ justamente na generalidade da definiçaõ da avaria, que se lê nas mesmas Ord. Art. 1.; pois vem a ser danos, e despezas, que nem são annexas essencialmente á natureza do Navio, e carga, para encherem o seu destino, nem taõ pouco se derivaõ da sorte da Navegaçaõ em geral, mas são occasionadas *accidentalmente* pela situaçaõ, qualidade, e expediente do porto em particular.

A *avaria reciproca*, ou de mutuo prejuizo he a que acontece no caso de abordagem, encontro, ou abalroamento de hum Navio com outro, em viagem, ou no porto, sejiõ as embarcações da mesma qualidade, ou seja huma de maior, e outra de menor lote. Chama-se avaria reciproca, ou de mutuo prejuizo; porque de ordinario, se as Embarcações se esbarraõ, encontraõ, abordaõ, ou atracaõ huma com outra, he forçoso que da collisaõ, choque, abalroamento, e embaraço das enxarcias, ou amarras, resulte damno reciproco, ficando ambos maltratados, e os respectivos proprietarios soffrendo mutuo prejuizo.

Estas noções são sufficientes; porém como os Authores tem multiplicado as divisões de avarias, e até nas Apolices de seguros, e Regulaçaõ da casa delles em Lisboa, acha-se a qualificaçaõ de *avaria ordinaria*, *parcial*, e *universal*, deve-se notar, que semelhantes denominações não alteraõ substancialmente as acima prefixas.

Entende-se por *avaria ordinaria* os descahimentos em quantidade, e qualidade das cousas corruptiveis por natureza, que, sem embargo do seu melhor estado, e bom acondicionamento, costumaõ de ordinario ter damnificaçaõ no transporte maritimo. Tambem se entendem por avaria ordinaria as despezas do costume do porto a entrada, e sahida, que acima cha-

mamos avaria miuda. Vej. Ord. Mar. de Fr. Liv. 1. Tit. 7. Art. 8. Liv. 2. Tit. 1. Art. 20. Liv. 3. Tit. 3. Art. 16. e 20. e as do Consulado de Bilbao infra Cap. 25. Art. 1. Vej. Valim as Ord. Liv. 3. Tit. 7. Art. 9.

211 Chamaõ avarias parciaes , geraes , ou universaes quaesquer que não provém da natureza , ou vicio intrinseco do Navio , seus appparelhos , e carga ; mas sim de accidentes maritimos de força maior , ou de qualquer motivo : differençaõ-se as parciaes das geraes , ou universaes , em que naquellas , o damno sobrevem ou sómente ao Navio , ou sómente á carga ou parte della : nestas porém , o damno acontece a huma e outra cousa , ou deve ser supportado conjunctamente pelos respectivos proprietarios.

C A P I T U L O IV.

Da differença , e effeitos da Avaria simples , e Avaria grossa.

A Essencial differença entre a avaria simples , e avaria grossa , e que em consequencia determina os seus diversos effeitos , he que na avaria simples , o damno , e despeza procede de vicio da cousa , culpa de homem , ou de caso fortuito , inopinado , e irresistivel ; e por isso recahe unicamente sobre a propriedade damnificada , ou perdida , sem que os respectivos donos tenhaõ direito de reclamar indemnidade pelo valor das cousas salvas : na avaria grossa porém o prejuizo he premeditado , voluntario , e unicamente destinado para o bem , e salvaçaõ commum : e por essa causa tem lugar a contribuiçaõ , para se resarcir em rateio o damno soffrido pelos que estavaõ como em sociedade , e communicaçãõ temporaria dos bens , correndo igual sorte , e perigo da navegaçaõ , e padecerãõ prejuizo util aos outros interessados no casco , e carga do Navio , que aliãz tiverãõ a boa fortuna de ver salvo o que lhes pertencia.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 2. e 3. , estabelecem a regra Capital nesta materia. ,, As avarias simples serãõ supportadas , e pagãs pela ,, cousa que tiver soffrido o damno , ou causado a despeza : e as grossas , ,, ou communs , isto he , as despezas extraordinarias feitas , e o damno soffrido para bem , e salvaçaõ commum das mercadorias , e do Navio , ca- ,, hirãõ tanto sobre o Navio , como sobre as mercadorias , e serãõ regula- ,, das sobre o total , soldo a livra.

Esta regra (quanto á primeira parte) he geral , e comprehende todos os danos maritimos , e despezas que vieraõ em consequencia , de qualquer causa que procedaõ esses danos , huma vez que não se verifique a circumstancia de terem sido feitos expressa , e devidamente para o bem , e salvaçaõ commum. Nem faz-se distincçaõ , se o prejuizo se originou do vicio proprio do Navio , e cousa deteriorada , ou de culpa do dono do mesmo Navio ou das gentes do mar , ou ainda de caso fatal , e força maior , que

se não pudesse precaver, e resistir; sem outra differença mais do que, nos casos em que intervem culpa de alguém, os que soffreraõ o damno, tem seu direito resguardado para requerer indemnisação contra as causas do infortunio: se procederão de facto proprio, a si o devem imputar os seus Authores (1): se proveio de caso fatal, e de força maior, não tem lugar a contribuição dos Interessados no casco, e carga, por ser huma calamidade particular do proprietario dos bens, sobre que recahe o damno, e segre consequentemente o principio geral, *que a coisa perece para seu dono*; sendo absurdo, não tendo alguém feito sacrificio deliberado pelo bem dos outros, pertender que hajaõ estes de contribuir para resarcimento de hum damno que lhes foi inutil, e occasionado por vicio proprio da cousa avariada, ou simplesmente pela acção dos elementos, ou violencia, e culpa alheia.

Pelo que, se em huma tempestade desarvoráraõ os mastros, foraõ pelos ares as vélas, quebráraõ-se as bordas, foraõ arremessadas ao mar pelo balanço as peças de artilheria, a lancha, escaler, e sobrecellentes do Navio, ficando a carga intacta, o damno recache sómente sobre o Navio, e os carregadores consequentemente nada tem que contribuir. Se cahindo hum raio, parte hum mastro, queima as enscaras, e faz estragos em alguma porção da carga, cada hum soffre o prejuizo da sua propriedade damnificada; e os que não tiveraõ lesaõ, devendo unicamente á sua boa fortuna o não receberem detrimento, nada devem por este beneficio aos que soffreraõ prejuizo. Pela mesma razão, se naufragando hum Navio, huns tem a felicidade de salvar as suas mercadorias, outros as vem perecer, o bem, e o mal he só proprio de seu dono. Nem em taes casos, e outros semelhantes, em que o damno não foi procurado utilmente para o bem, e salvação commum, ha razão de se interpór a Lei civil para remediar os caprichos, ou desigualdade da fortuna, ou verdadeiramente, dos destinos da Providencia, que dirige com sabedoria, e rectidaõ os successos do Universo: antes cada hum deve resignar se a Ordem e Justiça Eterna, que distribue os bens e os males na exacta medida, que a fraqueza do entender humano não he capaz de conhecer, e entender.

C A P I T U L O V.

Da Avaria simples.

Todos os damnos, e despesas extraordinarias por accidentes sobrevindos ao Navio, e carregação, conjuncta, ou separadamente, em viagem, ou no porto, *de qualquer causa que procedaõ*, são avarias simples, ou par-

(1) L. 155. ff. de reg. jur.

particulares, ainda que se derivassem unicamente de fortuna de mar, e força maior, não sendo procurados *de proposito, regular, e utilmente* para salvação *commum*; pois então esses mesmos danos passam á classe das avarias grossas, como he expresso nas Ord. Mar. Fr. Tit. das Avarias Art. 2.

Diz-se *de qualquer causa que procedaõ*, porque a origem do damno (não sendo feito deliberadamente para bem, e salvação *commum*) não altera a natureza do prejuizo soffrido, nem por consequencia o constitue indemnizavel por contribuiçãõ geral dos que não tiverãõ beneficio na perda alheia. A differença unicamente consiste, em que, se o damno proveia *pura, e simplesmente de fortuna de mar*, e força maior dos elementos, ou da violencia de embarcações de guerra, os que o soffreraõ, não tem recurso contra a acção da Natureza, e das Potencias superiores, que fizeraõ força em guerra justa, ou injusta.

Porém se elle pôde ser attribuido a facto, e culpa do Proprietario, ou Mestre do Navio, e mais pessoas a bordo, fica salvo, aos que receberãõ prejuizo, seu regresso juridico contra aquelle de quem procedeo, para requererem a indemnisação competente; pela regra geral, que deve compôr o damno quem foi causa do mesmo, como mais extensamente indicaremos no Cap. 18.

Em virtude deste principio seria desnecessario enumerar aqui todas as circumstancias particulares das Avarias simples, que podem diversificar em muitos modos: com tudo, para maior clareza, e facilidade da applicação da regra aos casos praticos, proporemos os exemplos mais obvios, á que se achãõ especificados nas Ordenanças de Marinha das principaes Nações commerciantes, e são os seguintes.

O naufragio, encalhe, ou varaçãõ em terra; o encontro, ou toque do Navio em algum escolho, por temporal, correntezas, ou difficuldades, e perigos da Costa, e Porto, ou por impericia, e culpa do Mestre, e Equipagem.

As despesas para salvar o Navio, e as mercadorias do ditõ naufragio, encalhe, e mais accidentes, precedidos de *méra fortuna de mar*.

A varaçãõ da barra e porto do destino por violencia dos ventos, correntezas, e accidentes maritimos, ou por impericia, e temeridade do Mestre.

O incendio no Navio e sua carga por fogo de taio, polvora, balas vermelhas, descuido das luzes ou cozinhas; esquentamento e inflammação de lans, açafraõ, e outros generos mal estivados, e sujeitos a fermentação intestina.

A abertura d'agua extraordinaria, o soçobro do Navio por velho, mal construido, desapparelhado, ou abatido e destroçado por tufões, e impetuosidade das ondas, ou adornado por correr a carga a hum lado, pela má arrumaçãõ.

O damnificamento interior, e exterior do Navio pelo vicio proprio do mes-

mesmo, furo dos insectos, e vermes, ferrugem dos pregos, qualidade das madeiras, demora nos portos, introdução de humidades, attrito, e consumo progressivo de suas partes pelo uso, e exercicio proprio do destino.

A corrupção e damnificamento das mercadorias a bordo, seja por vicio proprio, seja por temporal que fizesse desatracar os volumes, abater as aduelas dos toneis, pipas, e barricas, arrebentar os fardos, e arrojar as caixas humas contra as outras.

A derramação dos liquores das barricas, e suas alterações em quantidade, e qualidade, seja pelo máo estado das vasilhas, e natureza dos fluidos sujeitos a reverem, seja por falta da devida arrumação, ou por fraudulento esvasiamento das mesmas feito pelo Mestre e Equipagem, seja pelos extraordinarios golpes do mar, sem embargo de estar a carga em boa ordem, e acondicionamento.

A morte de escravos por doença, desesperação, levantamento, e combate.

A perda de quaesquer cousas postas sobre a coberta e tombadilho, damnificadas, ou arrojadas ao mar pelo vento, balanço do Navio, resalto das ondas, ou outra causa.

A perda, rompimento, destruição dos mastros, vergas, vélas, enxarcias, cordas, lemes, lanchas, chalupas, botes, sobrecellentes, e mais apparelhos, armamentos, e utensis do Navio, por tempestade, bombardeamento, ou outro accidente maritimo.

A perda de ancoras, e amarras nos portos, bahias, e surgidores, por temporal, e correntezas.

A preza ou simples depredação por Piratas, Corsarios, e Embarcações de Guerra.

A extracção forçada dos effeitos a bordo, ainda feita por Potencia amiga no mar, ou em algum porto.

Os furtos, e extravios commettidos pelo Mestre, e Equipagem, e pessoas a bordo.

A alijação das mercadorias carregadas sem manifesto e conhecimento do Capitaõ, ou feita contra a lei do mar, que se exporá no Cap. VIII.

Os danos, e despezas da mesma alijação, posto que feita em regra, e para o bem e salvação commum do Navio, e carga, se esta effectivamente se não conseguiu.

Os danos, e despezas *ordinarias* das arribadas forçadas, para concerto do Navio, e provimento de viveres, em razão de tempestade, incendio, excessiva demora de viagem por correntezas, ventos contrarios, ou outro accidente de mera fortuna de mar, e força maior.

As arribadas arbitrarías, ou não procedidas meramente de fortuna do mar; salvo aos prejudicados o seu recurso contra o Capitaõ do Navio, e quaesquer pessoas, que dessem causa á mesma arribada, e mais danos em consequencia.

Os danos derivados do abandono do Navio, deserção, e falta de serviço da Equipagem na occasião do perigo; e em geral todos os prejuizos que nascem da barataria das gentes do mar.

Quaesquer pagas de direitos de entrada, e sahida, e mais despezas de despachos de Tribunaes, (salarios de officiaes públicos da policia, expediente, e costume do porto.

Quanto aos furtos e extravios de Navios, he notavel o §. 5. da Ordenação do Reino, Liv. 3. Tit. 32. E sendo provado contra algum que he ladrao, ou roubador de alguma casa, ou navio, ou d'outra cousa semelhante, e for dado juramento ao roubado, ou forçado sobre ás cousas, que lhe foraõ tomadas, e o ladrao, ou roubador, ou forçado for condemnado conforme ao dito juramento, ainda que depois seja achada escritura pública, por que se mostre o juramento não ser verdadeiro, não será por tanto a sentença revogada, ainda que o juramento fosse dado ao roubado contra vontade do roubador, e ladrao; porque assim he determinado por Direito em odio do roubador, e ladrao, pelo furto, e roubo que fez da cousa alheia.

As citadas Ord. de Mar, depois de terem definido no Art. 2.º que as despezas extraordinarias feitas só com a Embarcação, ou só com as mercadorias, e o damno que lhes acontece em particular, são avarias simples, e particulares, passaõ nos Art. 4. 5., e 7. a pôr os exemplos de taes avarias, comprehendendo todas as causas, de que ellas possaõ provir, que indicamos no Cap. II.

Art. 4. „ A perda dos cabos, ancoras, vélas, e mastros, e maçames, causada por tempestade, ou outra fortuna de mar, e o damno acontecido ás mercadorias pela falta do Mestre, ou da Equipagem, por não ter bem fechado as escotilhas, amarrado o Navio, fornecido de boas guindas, e cordas, ou por outro motivo, são avarias simples, que cahirão sobre o Mestre, o Navio, e o frete. „

Art. 5. „ Os danos acontecidos ás mercadorias pelo vicio proprio, preza, naufragio, ou vasação; as despezas feitas para as salvar, e os direitos impostos, e costume, são tambem avaria simples por conta dos Proprietarios. „

Art. 7. „ O sustento, e soldadas das gentes de mar de hum Navio de tido em viagem por ordem do Sóberano, se he fretado a viagem, seraõ a cargo só do Navio como avaria simples. „

A decisaõ destes Artigos não só he applicavel aos propostos exemplos, se não tambem a todos os outros accidentes maritimos, que não tiverão por objecto a salvação commum, e não foraõ deliberadamente procurados para esse effeito, *felizmente realizado*, ou se derivassem, como causa immediata, dos meios ou expedientes tomados para geral beneficio, como se dirá mais circumstanciadamente no Cap. seguinte. A regra geral he que a

cousa perece para seu dono, principio este de senso commum, adoptado na Ord. Liv. 4. Tit. 8. §. 1. e seguintes.

No caso de naufragio, e incendio, salva quem póde aquillo que lhe pertence, e he proverbio trivial = *quem salva, salva; quem perde, perde.* = Esta regra he estabelecida pela Lei Rhodia (1).^a Veja-se o Cap. VIII. a respeito do naufragio acontecido, naõ obstante o alijamento, ou baldeação feita para evitallo. Pela mesma razão he avaria simples o damno do Navio, quando se parte algum mastro, rompem-se as velas, cahe ao mar alguma cousa do mesmo por caso fortuito, ou lhe sobrevem outro damnificamento pelos golpes das ondas, ventos, etc.

A preza, pirataria, e pilhagem do Navio e suas mercadorias, he avaria simples, que recae unicamente sobre os respectivos Proprietarios, ou aliás sobre os seguradores; se aquelles se achão munidos com as suas Apolices de seguros. Ainda que o Corsario ou Pirata saqueando o Navio haja escolhido por preferencia, ou mera casualidade, as mercadorias que acha mais promptas, nem por isso o damno deixa de ser avaria simples; nem o infortunio de quem o soffreo, exige indemnisação por parte daquelles, que tiverão a felicidade de naõ se lhes tocar no que era seu. A Lei Rhodia prevenio o caso, fazendo distincão entre o que se dá aos Piratas para resgate da preza, e o que elles tiraõ ou roubaõ por violencia sem nenhum previo ajuste: alli he avaria grossa, e tem lugar a contribuição dos interessados; aqui he avaria simples, e cada hum soffre a sua particular perda (2). Nas mesmas circumstancias está o extravio e furto commettido a bordo, e outras operações semelhantes, salvo o regresso dos prejudicados contra a causa do damno.

O damno vindo ao Navio por bombardeamento, fogo, e a bordagem de inimigo, he avaria simples; pois hum encontro semelhante, procedendo de fortuna do mar, está no mesmo caso que o derivado de tempestade; ou outro accidente de força maior. Porém se o Capitaõ, vendo-se atacado pelo inimigo, faz alijamento, ou qualquer outra operação, que lhe occasiona hum prejuizo util para o fim de escapar da preza, e effectivamente o consegue, este prejuizo será avaria grossa (3).

A

(1) *Amisæ navis damnum, collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio libera-
verunt; nam hujus æquitatem tunc admitti placuit, cum jactus remedio, cæteris in communi periculo,
salvâ navi consultum est. L. 5. ff. de Leg. Rhod. Cum depressa navis, aut dejecta esset, quod quis-
que ex eâ suum servasset, sibi servare respondit, tanquam ex incendio L. 7. ff. eod. Nave, vel arbo-
re, vi tempestatis amissâ, vectores ad contributionem non tenentur; nisi ipsis arborem salutis causâ erue-
ntibus, navis salva sit. Julius Paulus, lib. 2. sentent. tit. 7. Navi depressâ adversâ tempestate, ictu ful-
minis deustis armamentis et arbore, et antenâ. Quæsitum est, an hi, quorum onus fuit, nautæ pro
damno conferre debere? Respondit non debere. L. 6. ff. eod.*

(2) Si navis a piratis redempta sit Servius, Ofilius, Labio, omnes conferre debere aiunt Quod vero prædones abstulerint, eum perdere, cujus fuerint; nec conferendum ei qui suas merces redemerit. L. 2, §. 3. ff. de Leg. Rhod.

(3) Emerigon Cap. 12. sec. 41. §. 8.

A morte dos escravos , que fazem a carregaçãõ de algum Navio , de qualquer causa que proceda , he avaria simples. Do mesmo modo o he a carregaçãõ de animaes. Huma e outra cousa entra na generalidade de perda procedida do vicio proprio do que he exposto aos riscos da navegacãõ (1) .

As doenças das gentes do mar , no curso da viagem , são avarias simples por conta sómente dos proprietarios do Navio , que , além disto , são obrigados a pagar-lhes a soldada inteira. Tal he o Direito Maritimo adoptado pela Ord. Mar. Fr. Art. 11. (2) Isto he coerente á regra da Jurisprudencia civil = entende-se estarem no nosso serviço aquelles , que , desejando servir , são impedidos por enfermidade = (3) .

C A P I T U L O VI.

Da Avaria grossa.

A Avaria grossa , como já se definiu no Cap. 3. , he todo o damno , e despeza extraordinaria do Navio , e Mercadorias , que se fez *deliberada* , *regular* , e *utilmente* , no justo receio de perda total , por mero accidente maritimo de força maior , para o bem , e salvaçãõ commum.

Diz-se damno , e despeza que se fez *deliberadamente* ; porque se não foi procurado voluntariamente em consequencia de conselho , e resoluçãõ do Mestre , e pessoas a bordo , como no caso da alijaçãõ , e arribada , para evitar o imminente perigo do naufragio , vasaçãõ , ou preza , mas sobreveio por força irresistivel dos elementos , e outros casos fortuitos , independente da vontade dos Navegantes , o mal que dahi resulta , he avaria simples.

Diz-se tambem *regularmente* : porque não basta que o damno naquellas circumstancias tenha sido feito de proposito , e deliberadamente , mas tambem he necessario que tudo se faça com a regularidade estabelecida pela Lei do Mar , e não tumultuariamente com precipitaçãõ , e desacordo , ou por pessoas incompetentes , e temerarias. O que todavia se deve entender nos termos de equidade ; pois muitas vezes o imprevisto ou subito accidente maritimo , que põe o Navio em imminente perigo da submersãõ ou naufragio , como incendio , tufaõ , etc. e que força a alijamento immediato , não dá lugar a expedientes regulares de salvaçãõ , como diremos no Cap. VIII.

Diz-se *utilmente* : porque se o damno , ou despeza feita para o bem , e salvaçãõ commum do Navio , e carga não aproveitou effectivamente , co-

mo

(1) Servorum qui in mari perierunt , non magis æstimatio facienda est quam siqui ægri in nave decesserint , aut aliqui se se precipitaverint. L. 2. §. 5. ff. de Leg. Rhod.

(2) Idem juris in eodem genere cogitationis observabimus si probatum fuerit , nautam morbo impeditum navigare non potuisset. L. 10. §. 1. ff. de Leg. Rhod.

(3) L. 4. §. 5. ff. de stat. lib. L. 38. ff. locati.

mo nos casos ditos da alijação, e arribada, antes ao contrario sem embargo desse expediente, o Navio se perdeu, salvando-se porém parte da carga, o prejuizo he avaria simples, e recabe unicamente sobre a propriedade perdida, sem que o dono tenha direito de exigir indemnidade por contribuição dos que tiverão as suas mercadorias salvas.

Diz-se *juste receio de perda total*: porque se o perigo não era imminente, nem a necessidade urgente, antes se provar que o Mestre, e Equipagem procedera com malicia, imprudencia, ou cobardia caracterisada, o damno ver a ser avaria simples; salvo o recurso dos prejudicados contra a causa do damno.

Diz-se *por mero accidente maritimo de força maior*: porque se procede de vicio proprio do Navio, ou por culpa do Capitaõ, e Equipagem, como causa immediata, ou original, como por exemplo, por ser o Navio podre, mal aparelhado, sobre carregado, etc., a avaria he simples, salvo o dito recurso dos que soffreraõ o prejuizo.

Diz-se *para o bem, e salvação commum*: porque este he, e deve ser o unico fim, e objecto do damno maritimo voluntario, para não só ter escusa, mas obrigar a contribuição aos que receberão por meio d'elle hum beneficio effectivo.

Os casos ordinarios de Avarias grossas, individuadas, e providas por Ordenanças de Marinha, são as acções voluntarias seguintes: 1.º O corte de mastros, amarras, e fusos de Navio: 2.º Alijação, e baldiação: 3.º Arribada: 4.º Mudança de Derrota: 5.º Embargo de Potencias: 6.º Encalhe: 7.º Resgate: 8.º Despezas de Comboi: 9.º Despezas qualquer para salvação, ou segurança do Navio, e sua carga. Vejaõ-se os exemplos nas Ordenanças de Bilbão, Art. 8. até 22.

C A P I T U L O VII.

Do Direito da contribuição, e requisitos necessarios na avaria grossa, para elle ter lugar.

A Lei do Mar do célebre Regulamento Nautico da Ilha de Rhodes, estabeleceo a principio de equidade, que foi adoptado por todas as Nações, e rege a presente materia, assim no caso da alijação alli expressamente declarado, como nas consequencias necessarias, que se derivaõ do mesmo principio, em que elle se fundou.

Este principio consiste, em que se deve indemnisar, por contribuição geral dos beneficiados, o damno que foi utilmente feito para bem, e salvação de todos: pois não se póde considerar cousa mais conforme a equidade, que sentirem commum detrimento os que, interessando na perda

acon.

acontecida , conseguirão pelo sacrificio dos queros o salvarem as pessoas , e propriedades.

Nenhuma pessoa racional , e de communs sentimentos de gratidão , e humanidade , póde em tal caso recusar contribuir para hum damno , ou despeza , de que percebeo assignalado beneficio : e se ha alguém , que resista a tão sagrado dever , a Justiça vem em assistencia do prejudicado , a fim de alliviallo proporcionalmente do mal que soffreo para o bem de todos , que corrião a mesma aventura maritima , e participárao da vantagem do sacrificio da propriedade alheia.

Este principio he derivado da regra fundamental de Direito = *ninguém deve lucrar da perda alheia* = *a calamidade de hum não deve ser convertida em ganho de outro* = *todos se presumem querer , e approvar aquillo que resulta em sua utilidade* = *o que obra , soffre , ou despende alguma cousa em real beneficio , e lucro de outro , tem justo titulo a indemnisação , ou recompensa*. Estas regras tem applicação em variedade de casos , e circumstancias muito frequentes na vida civil. Como por exemplo :

Se alguém possui em boa fé humas casas , ou terras , e faz bemfeitorias necessarias , e uteis , e depois apparece o proprietario , que as reivindica , e recobra , este he obrigado a indemnisar o possuidor de boa fé das despezas do melhoramento ; e aquelle tem o direito de retenção para não poder ser obrigado a abrir mão do que possui , em quanto não he pago das ditas bemfeitorias : aliás o senhor de taes bens perceberia a vantagem da perda do outro que beneficiou , e fez crescer o valor da sua propriedade ; o que não soffre a igualdade da Justiça , a qual protege a todos , e não favorece a pessoa alguma á custa alheia.

Pela mesma razão , se huma casa está em perigo de cahir , ou lhe sobrevem incendio , ou na ausencia do dono , se o vizinho interpõe-se , e acode a prevenir o damno total , repára , ou reedifica a propriedade , sem dúvida tem bom direito á indemnisação das despezas , que fez em tanta utilidade do outro , e até com preferencia a qualquer crédor , ainda hypothecario , pois com seu trabalho , e despendio salvou a causa da hypotheca , segundo se diz em Direito.

Semelhante justiça tem lugar no caso daquelle que procede como *negotiorum gestor* , v. g. se alguém vendo perigar os interesses do amigo ausente , se encarrega de tratar negocios , que lhe não foraõ commettidos , e não ha oportunidade de requerer em tempo commissão especifica , he incontestavel ter direito á justa indemnisação , pelo negocio util que fez ; e se o ausente tivesse a injustiça , e ingratição de recusar a recompensa , a Justiça sustentaria a demanda de quem o servio com a vantagem , para o forçar a cumprir com o seu dever. Tal , por exemplo , he o caso frequente no Commercio , quando alguém , para prevenir o descredito do Passador de huma letra recambiada , a acceita por honra da firma do mesmo Passador , ou dos Endossadores : nesta situação o Acceitante tem direito ao reembolso

da importancia da letra que pagou, e bem assim ao premio, e custos do reaque, como despezas feitas em beneficio do outro.

Pelo que, havendo identidade, e ainda maioria de razão, no caso da perda, e despezas feitas para salvar o Navio, e sua carga, vida e liberdade dos Navegantes, em imminente, ou provavel perigo de naufragio, preza, ou outro mal de não inferior consequencia, como a peste, a fome pela extrema falta, ou corrupção de viveres; e outros accidentes de mar, he de razão, que as pessoas que receberam beneficio pelo damno do outro, contribuão proporcionalmente ao seu interesse, a fim de indemnizarem o prejuizo soffrido para a vantagem geral.

Accresce que o bem da Humanidade, e da Navegação exige imperiosamente a estreita observancia desta regra; a fim de que, na occasião do perigo, onde muitas vezes não ha momento a perder, os passageiros, ou carregadores, e mais pessoas a bordo não se opponhaõ, ou vacillem no uso dos expedientes peremptorios, a que o Mestre do Navio he obrigado recorrer para a salvaçaõ commum, tendo todos a certeza de serem indemnizados, por geral contribuiçaõ, de qualquer damno que lhes provenha dos meios empregados para taõ necessario objecto: do contrario, muitas vezes o tempo se perderia em altercações e obstaculos, e seria inevitavel a ruina geral.

Para se qualificar de avaria grossa qualquer damno maritimo, e ter consequentemente lugar a contribuiçaõ dos interessados, he necessario que se verifiquem os requisitos seguintes.

1.º Que o Navio esteja em imminente ou provavel perigo de perda; e que seja por tanto evidentemente necessario sacrificar parte, e soffrer algum prejuizo, ou despeza, em ordem a salvar o resto, ou adquirir segurança.

2.º Que este perigo tenha procedido da mera fortuna de mar.

3.º Que para se usar dos meios de evitar o perigo, preceda conselho do Mestre com os principaes a bordo, se as circumstancias o permittem.

4.º Que fosse procurado o damno, e feita a despeza, com o unico fim do bem, e salvaçaõ commum.

5.º Que effectivamente se conseguisse o beneficio, e conservaçaõ destinada.

O primeiro requisito he a razão fundamental, que justifica os procedimentos, e despezas dirigidas ao bem, e salvaçaõ commum. O naufragio, varaçãõ, ou preza, são os perigos ordinarios, que occasionaõ as avarias grossas, por exemplo, das alijações, arribadas, resgate, pagas de comboi, etc. He porém de notar, que para ter lugar esta avaria, não he sempre necessario que o perigo seja imminente; como no caso da tempestade, que reduzio o Navio a evidente perigo de submersaõ, a não se alijar carga ao mar; ou no caso de preza, por caça de corsario, que emprôa sobre elle a todo o pano, e fosse necessario fazer força de véla para arribar a hum

por-

porto, ou refugiar-se debaixo d'alguma fortaleza; pois não he prudencia esperar-se pela extremidade, onde o caso he urgente, e os instantes preciosos, e arrisca-se na demora achar-se o Mestre sem recurso. Basta pois que o dito perigo seja provavel, e funde justo receio das pessoas cordatas para se pôrem os meios de prevenir. Assim, por exemplo, não deixa de ser avaria grossa, e haver necessidade de contribuiçãõ, o caso de arribada a hum porto a procurar comboi, ainda quando se não vé o Navio atacado immediatamente por inimigo, mas he notorio que infestaõ os mares, ou ha fundado temor de os encontrar nas paragens, e linha da derrota, que se tem de fazer, para se chegar ao destino. Os meios para salvaçãõ immediata, ou as medidas para segurança racionavel, se equiparaõ em natureza, e effeitos.

O segundo requisito he não menos substancial; porque se o perigo não aconteceo por fatalidade de força maior, mas resultou de vicio intrinseco, já preexiste no Navio ou por culpa, ou barataria do Mestre, e Equipagem, já o damno tem outra natureza; e sendo imputavel ao proprietario, e gentes do mar, he a avaria simples, como mais extensamente se dirá no Cap. XVIII.

O terceiro requisito he de summa importancia, para se evitarem as consequencias dos terrores panicos, imprudencia, e malfetorias das gentes de mar: aliás precipitadamente, a menor sombra de algum perigo, alijariaõ carga ao mar, ou fariaõ outro desatino, sem necessidade urgente, e sem ordem do Commandante, e interessados a bordo. Convem pois, que resoluções taõ ponderaveis, e de que se segue prejuizo de terceiro, se façãõ com regularidade, e acerto, *quando ha lugar á deliberaçãõ, e accordo, não sendo o perigo instantaneo, que exija providencia immediata, e não succeda o infortunio pelas demoras, e formalidades*; pois ás vezes verifica-se a sentença *em quanto se delibera, perde-se o negocio.*

O quarto requisito he o objecto principal dos prejuizos, e desembolços feitos para geral beneficio dos interessados na perda parcial, e he aconselhado pela prudencia de todos os homens em semelhantes circumstancias.

Se se teve em vista cousa diversa da salvaçãõ commum, a avaria he simples, e recae sobre o que soffreo o damno, ou foi causa delle.

O quinto requisito funda-se em rigorosa justiça, posto em apparencia não se conforma ás regras de equidade.

C A P I T U L O VIII.

Do Alijamento.

Alijamento, ou Alijação he o acto de se alijar, ou arremessar ao mar a carga, armamento, apparelhos e utensis do Navio, como lanchas, botes, etc. para alliviar o mesmo Navio, e evitar o imminente perigo de naufragio, varação, ou preza. A célebre Lei Rhodia tem nesta materia fixo as regras capitaes, que justificação aquelle expediente dos Navegantes para salvarem suas vidas, e propriedades, estabelecendo em tal caso a necessidade é direito da contribuição dos interessados no bem, e salvação commum (1). Todos os antigos e modernos Regulamentos Maritimos, copiando exactamente os principios e decisões daquella Lei, enumerão *o alijamento, e suas consequencias*, entre as avarias grossas, *quando he feito para salvação commum*, e se deriva *de mera fortuna de mar*, isto he, sem intervenção, ou precedencia de culpa, ou fraude dos Proprietarios, e Mestre do Navio, (2) havendo *a devida, e possivel regularidade* nas operações do mesmo alijamento.

Diz-se alijamento, *e suas consequencias*, porque não só reputa-se como avaria grossa os danos provenientes do alijamento para salvação commum, mas tambem aquelles, que se originaõ dos meios que o facilitaõ, ou a que elle dá occasiaõ, e saõ os resultados ordinarios, e inevitaveis do aperto, e necessidade de semelhantes operações violentas, e apressadas; por exemplo, os prejuizos, que vem á carga, pelas aguas superiores descidas pelas escotilhas; os furos feitos para desaguar o Navio, e extrahir das cobertas os volumes que haõ de ser lançados fóra de bordo, ou baldeados, e salvos em barcos; o arrombamento das barricas; o abatimento das aduêlas dos toneis no mesmo aperto, e precipitação do trabalho; o rompimento, e destruição das cordas, e cabos; quebra das bordas do Navio no acto de alijar pela perturbação das manobras, e embaraços na execuçaõ, segundo se especifica nas Ordenanças de Hespanha do Consulado de Bilbáo, Cap. 20. Art. 12. 13. Vide Valim com a Ord. Mar. Fr. Tit. 8. Art. 14. e 18.

O alijamento faz-se de dous modos; ou arrojando-se carga ao mar, ou baldeando-se a mesma em embarcações pequenas para alliviar o Navio, e poder entrar este no porto a salvamento,

Distinguem-se quatro sortes de alijamento, regular, e irregular; necessario, e evitavel; voluntario, ou fortuito.

O

(1) *Lege Rhodia cavetur, ut si levandæ navis gratia jactus mercium factus est, omnium contributione sarciantur, quod pro omnibus datum est. L. 1. ff. de leg. Rhodia de jactu.*

(2) *Cum id sine dolo et culpa nautarum factum est = Item dicemus, si navis ejus viticem fecerit sine dolo malo et culpa ejus.*

O *alijamento regular* he o que se faz com deliberação, e accordo, em tempo opportuno, para prevenir o perigo, que se aproxima, antes que seja impendente, e irremediavel. Então he que se toma o conselho dos Proprietarios a bordo, e da Equipagem. Tudo se opéra com ordem, e sem confusão.

O *alijamento irregular* he o que se faz no instante mesmo do perigo. Então as formalidades, e os discursos são fóra de proposito: todo o meio de salvação he legitimo: cada hum alija ao mar o que tem á mão. Este alijamento se equipára ao naufragio. Elle frequentemente acontece, porque de ordinario não se recorre a este expediente, senão na extremidade, ou quando sobrevem tal insulto de tufões, e mares, que não ha espaço para deliberação, e o pavor da morte imminente turba todas as operações dos Mareantes.

O *alijamento necessario* he o que se faz por força de necessidade imperiosa para remover o perigo do naufragio, ou preza, procedido de mára fortuna de mar: *alijamento evitavel* he todo aquelle que acontece por temor panico, ou culpa do Mestre e Equipagem, de qualquer principio que esta proceda; como por exemplo, por estar sobrecarregado, ou desapparelhado o Navio, etc. cujo accidente se poderia prevenir, e evitar, prevenendo-se o damno opportunamente.

O *alijamento voluntario* he o que se faz por deliberação do Mestre, etc.: *Alijamento fortuito* he o que acontece contra a vontade das pessoas a bordo por circumstancia casual.

Para se considerar o alijamento avaria grossa, ainda sendo procedido meramente de fortuna de mar, e ter consequentemente lugar a contribuição, devem concorrer os seguintes requisitos:

1. Que o caso seja de urgencia, isto he, que haja fundado receio de imminente, ou provavel perigo de naufragio, varação, ou preza.

2. Que preceda conselho do Capitão com os Proprietarios a bordo, passageiros, e principaes da Equipagem, e haja ordem, e lembrança na escolha das cousas alijadas, se as circumstancias o permittem, procedendo-se depois a inventario no livro do Diario da viagem.

3. Que os danos, ou despezas nesse acto, e por occasião delle, se jáõ expressamente feitos para facilitar o alijamento, ou se derivem dessa resolução.

4. Que o dito alijamento, e ditos danos, e despezas salvem effectivamente o Navio.

5. Que o Mestre faça o seu consulado dentro de vinte quatro horas, logo que chegar ao primeiro porto.

O primeiro requisito he racionavel: porque importa ao Estado, que as gentes de mar tenham toda a intrepidez, e coragem, para não desmaiarem com os perigos ordinarios da Navegação; antes se habituem a arrostar com severidade, e presença de espirito os multiplicados accidentes maritimos,

vencíveis com a promptidão, e pericia das manobras. Mas, como se notou no Cap. VII., não se deve chegar ás extremidades, que inutilisam todo o valor, e prudencia. A mesma Lei Rhodia não requer que o perigo seja imminente, basta que o Navio esteja em trabalho, ou em grave tempestade, e haja justo receio de soçobro, submersão, naufragio, ou preza, que faça necessario o alijamento para alliviar ao mesmo Navio, e obter-se a salvação commum (1).

O segundo requisito suppõe o caso do alijamento regular. A sobredita Lei Rhodia (2) requeria que elle fosse feito por consentimento, e vontade dos carregadores estando a bordo. As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 1. seguiaõ a mesma disposição.

„ Se por tempestade, ou por caça de inimigos, ou de piratas, o Mestre se considera obrigado a alijar ao mar parte da sua carga, cortar, ou forçar os seus mastros, ou abandonar as suas ancoras, fará sobre isso conselho com os Proprietarios, e principaes da Equipagem.

Este Art. e o 18. comprehende tambem o caso do córte, e forçamento dos mastros, abandono de ancoras, abertura do Navio, de que se tratará no Cap. X., e estabelece a mesma disposição de consultar o Mestre aos Proprietarios, (se estiverem a bordo) e aos principaes da Equipagem. Esta providencia he fundada em boa razão, a fim de que nem os marinheiros alijem cousa alguma ao mar, ou façam outro damnificamento sem ordem de quem os commanda; nem este ordene o alijamento, e mais operações despoticamente, mas se dirija com prudencia, e acordo dos interessados na salvação de suas vidas, e propriedades, quanto o permittir a natureza, e imminencia do perigo.

Havendo opposição de pareceres, o do Mestre deve ser seguido, e obedecido, porque assim cumpre a ordem, e disciplina maritima, salva a responsabilidade do mesmo aos prejudicados, se poderem provar, que o alijamento fora desnecessario, ou fraudulento, de que não faltaõ exemplos; pois tem havido Capitães malvados, que havendo commettido furtos no Navio, ou não tendo levado para bordo a carga, que haviaõ recebido de seus donos, eraõ faceis em ordenar alijamentos, para encobrirem as suas malfetorias.

Valim eberva, que, pelas Leis Maritimas, o Capitão do Navio não deve preterir o Conselho dos principaes da Equipagem em toda a resolução de importancia, e que se elle obra, ou se determina a alguma cousa de perigo contra o voto commum, fica responsavel por todos os damnos, e interesses que dali resultarem, e que, segundo as circumstancias, poderá ser accusa-

(1) Si laborante nave, jactus factus est = tempestate gravi orta, necessario jactura facta = depressa navis, aut dejecta. L. 2. pr. e §. 2. L. 7. ff. de Leg. Rhod. = propter aliquem merum detrimentum factum sit, hoc ipsum sarciri oportet d. L. §. 1. in fin.

(2) Si voluntate vectorum, etc. d. L.

sado, e punido arbitrariamente, conforme o gráo da sua temeridade; o que he sem dúvida coherente á razaõ, e Regimento do mesmo Capitaõ, que se vê do liv. 2. tit. 1. art. 15. 22. 25. 26. 33., e tit. 2. art. 8.

Emerigon Cap. 12. sec. 4. §. 5. não achá exacta esta doutrina de Valim a respeito da responsabilidade no alijamento, quando o Mestre o faz contra o parecer commum dos Carregadores, e Equipagem, porque, diz elle, em tal caso, não se devem contar; mas pezar os votos. O Capitaõ he o Mestre, isto he, o Senhor temporario do Navio no Mar. Elle he obrigado a tomar conselho; mas a Lei não o força a submeter-se cegamente á opiniaõ das pessoas a bordo, se he máo, ou elle o considera tal nas circumstancias. Sem embargo porém destas reflexões, a doutrina de Valim he racionavel. O Mestre tem o seu direito de preponderancia. He justo que o seu voto seja obedecido, não obstante qualquer opposiçaõ: porém já se vê que he nos termos habeis, salva á fraude, e affectaçãõ de independencia, que elle pertenda arrogar-se em prejuizo dos Proprietarios do casco, e carga.

Quando os Proprietarios a bordo, ou os Passageiros impugnaõ o alijamento, e as mais operações forçadas, as ditas Ordenanças art. 2. determinãõ, que se haja de seguir o parecer do Mestre, e o da Equipagem. Esta providencia he necessaria para prevenir que individuos sordidos se opponhaõ com importunidade, e desvarios ás medidas essenciaes á salvaçaõ, e segurança geral, em que muitas vezes hum momento de irresoluçaõ decide da calamidade de todos.

A ordem do alijamento he prescripta nas citadas Ord. art. 3. 4.

Os utensis do Navio, e as outras cousas menos necessarias, mais peçadas, e de menos preço, serãõ alijadas em primeiro lugar; e depois as mercadorias da primeira ponte; tudo porém á escolha do Capitaõ, e com parecer da Equipagem.

O Escrivaõ, ou quem fizer as suas vezes, escreverá no seu Diario, o mais breve que lhe for possivel, a deliberaçaõ; e a fará assignar por aquelles que tiverem dado o seu parecer; alias fará mençaõ da razaõ, pela qual elles não assignaraõ; e terá em lembrança, quanto for possível, as cousas alijadas, e damnificadas.

Esta disposiçaõ suppõe seu alijamento regular, e a deliberaçaõ praticavel. Mas se o perigo he immediato, e constar depois em terra da verdade, e circumstancia do caso, não ha dúvida que o alijamento entra em avaria grossa, e contribuiçaõ (1). Para o que se fá conveniente, que, passado o perigo, se faça logo hum processo verbal, ou *Termo Nautico*, assignados pelos Carregadores, (se ahi estiverem) Passageiros, e principaes da Equipagem, em

(1) Dubium non est, quia, si periculum in mora sit, indistincte oblatum quantum vis pretiosissimarum rerum, si proxime ad manum ex sint, fieri possit jactus; recedimus enim hoc in casu a communibus regulis, et quod antea contradictione negari poterat, necessitas admittit. Vid. Struv. Exercit. 20. §. 17. not. (c).

em que atestem com juramento todo o successo , e depois o ratifiquem com seus depoimentos no Tribunal competente , ou Juiz ordinario do primeiro porto onde surgirem , como he determinado pelas citadas Ordenanças art. 5.

„ O Mestre , ao primeiro porto a que chegar , declarará perante o Juiz „ do Almirantado , se o houver no lugar , aliás perante o Juiz Ordinario , a „ causa , pela qual tiver feito o alijamento , cortado , ou forçado seus mas- „ tros , ou abandonado suas ancoras. „

Alguns Authores excitaõ a questaõ , se o que faz o alijamento , deve primeiro lançar ao mar os seus effeitos , do que o dos outros , que tenha em guarda , e á sua consignaçaõ. Este caso suppõe o alijamento regular , em que ha tempo , e acordo para fazer preferencias das cousas , que se haõ de alijar. Parece que não he reprehensivel attender cada hum antes ao seu interesse , do que ao alheio , no momento do perigo. Sem dúvida na occasiaõ do naufragio , a que o alijamento se assemelha , cada qual salva o que póde ; e esta delicadeza , e generosidade de deixar perder antes o seu , que o dos outros , he difficil de lembrar em occasiões de taes infortunios , onde a escolha de effeitos póde ser importuna , e talvez impossivel. Ainda que parece exigir a honestidade , que o depositario do alheio não tenha esse direito de preferencia no alijamento , para não entrar na tentaçãõ perigosa de violar a fé do deposito , consultando unicamente ao seu commodo , com tudo , esta maxima he subordinada á regra da caridade pessoal , e natural instincto , que impelle a cada hum , em taes circumstancias , a salvar a sua vida , e bens , sem contemplar os damnos dos outros.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 2. Tit. 1. Art. 26. obriga ao Capitaõ , em caso de perigo de naufragio , salvar consigo o dinheiro , e mercadorias as mais preciosas da carregaçãõ. Sem dúvida seria muito suspeito , e condemnavel o Capitaõ , que fizesse alijamento de dinheiro , joias , e outros effeitos preciosos.

Ainda que os escravos tenhaõ a desventura de não terem estado , e consideraçãõ civil , com tudo seria barbaro , e já mais excusavel na Justiça , alijallos ao mar nos casos ainda os mais desgraçados de accidentes maritimos , que legitimaõ o alijamento dos effeitos. Porque os direitos da natureza não se podem tolher por direito , ou antes iniquidade civil. Alguns Authores dizem , que em tal extremidade se deveria recorrer a Sorte. Com tudo Emerigon judiciosamente observa , que os que alijassem homens ao mar , livres , ou servos , por sorte , ou sem ella , seriaõ culpados de homicidio : porque já mais he permittido dar a morte a pessoas que não nos attacaõ , e isto sempre guardada a moderaçãõ devida. Com injuria , e horror da humanidade refere hum monstruoso exemplo Allam Park no seu Tratado dos Seguros , onde expõe o caso de hum Navio de carregaçãõ de escravos , de que se havia feito seguro , e que foraõ desapiadadamente alijados ao mar , por estar reduzida a Tripulaçãõ a maior extremidade de falta do necessario na sua passagem da Costa de Guiné para Jamaica.

O terceiro requisito no alijamento, que os *damnos, ou despesas sejaõ feitos expressamente para o facilitar, ou se derivem dessa resoluçãõ, he prevenido pelas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 14. ,, Naõ se fará contri-*
buicãõ alguma, em razãõ do damno acontecido a qualquer embarcaçãõ,
se naõ tiver sido feito expressamente para facilitar o alijamento. . . . e
Tit. 7. Art. 6. ,, Os prejuizos feitos ás mercadorias existentes no Navio,
fazendo-se o alijamento, saõ avarias grossas, e communs.

Estes artigos saõ coherentes ao Artigo 4. do dito Liv. Tit. 7. , em que se declaraõ por avarias simples, por conta sómente dos proprietarios, sem alguma contribuiçãõ, os *damnos que provem de mera fortuna de mar, ou de falta do Mestre do Navio; pois naõ sendo procurados por deliberaçãõ da companhia para bem, e salvaçãõ commum, entraõ na generalidade dos sinistros particulares.*

Porém para se qualificarem de avaria grossa os sobreditos *damnos, e despesas, naõ he necessario que sejaõ feitas expressamente para aquelle fim no caso do alijamento, (e por consequencia no da baldeaçãõ, que se lhe equipára), e bem assim em todos os outros actos forçados pela necessidade da conservaçãõ commum; basta que se façaõ na mesma occasiãõ, e derivem delle como hum resultado immediato, e inevitavel (1).*

Tal he a interpretaçãõ, que dá Valim, o qual põe os exemplos seguintes. Se na perturbaçãõ da manobra, agitaçãõ das ondas, tem sido rotos os cabos e cordas, quebradas, ou cahidas ao mar as vergas, ou se, alijando-se as peças de artilheria, foraõ damnificadas as bordas do Navio, naõ ha dúvida que estes *damnos devaõ ser reputados por avaria grossa, posto que naõ fossem expressamente feitas para facilitar o alijamento, mas antes ao contrario, tenhaõ succedido contra a intençãõ, e vontade dos que estavaõ a bordo, como he o exemplo que se vê nas Ord. de Bilbao, Cap. 20. Art. 13.*

Tambem he avaria grossa o *damno originado do alijamento, que se faça a força de temporal: se em aperto semelhante fosse necessario sacar barricaria, ou outra cousa de liquor; e recebendo esta algum golpe, e rompendo-se, se derramasse o que encerrava sobre as demais mercadorias, e ficarem e consequentemente o será, se ao sacar algum fardo de pezo, cahir sobre barricaria tambem de liquor, e por isso acontecesse derramaçãõ do mesmo liquor (2).*

Tom. III.

G

Es-

(1) Cum autem jactus de nave factus est, et alienius res, quæ in navi remanserunt, deteriores factæ sunt, videndum, an conferre cogendus sit: quia non debet duplici damno onerari, et collationis, et quod res deteriores factæ sunt? Sed defendendum est, hunc conferre debere pretio præsentis rerum. = Potest tamen dici etiam illa sententia: distinguentibus nobis deteriores ex quâ causa factæ sunt; id est, utrum propter jacta nudatis rebus damnum secutum est, an vero alia ex causa: veluti quod alicubi jacebant merces in angulo aliquo, et unda penetravit: tunc enim conferre debet. L. 4. §. 2. ff. de leg. Rhod.

(2) Quid interest, jactatas res meas amiserim, an nudatas deteriores habere cœperim? Nam sicut ei, qui perdidit, subvenitur: ita et ei subveniri oportet, qui deteriores propter jactum res habere cœperit: hæc ita Papius Fronto respondit. L. 4. in fin. ff. de Rhod.

Estas mesmas disposições se achão mais, ou menos circumstanciadamente nos Regulamentos das principaes Nações maritimas, entre as quaes se distinguem os das ditas Ordenanças de Bilbão, onde se vem as declarações seguintes no Cap. 20. Art. 18. „ Avaria grossa he aquella que se ori-
 „ gina dos meios que se interpõe para livrar o Navio, e sua carga de nau-
 „ fragio, como quando se arrojaõ ao mar alguns generos, mercadorias, e
 „ effeitos, e bote; ou quando se abandonaõ, ou córtão ancoras, cabos,
 „ mastros, manobras, cordualha, velame, e outros quaesquer aparelhos
 „ da Embarcação. „

Art. X. „ Assim bem se entende, e declara por tal avaria grossa, quan-
 „ do, achando-se hum Capitaõ em surgidouro, enseada, ou bahia, esperan-
 „ do occasiaõ de sahida de algum comboi, com o qual deva navegar; e por
 „ este motivo, e por causa de muita vaga de mar, ou outro legitimo obsta-
 „ culo, não podendo, ao fazer-se á véla, levantar a ancora a tempo, for
 „ necessario largar chicote por mão. „

Art. XI. „ Igualmente se terá por dita avaria grossa o cabo, e ancora
 „ que, achando-se hum Capitaõ com seu Navio em alguma Abra, com desi-
 „ gnio de entrar no porto, ou rio, se vir necessitado a largalla para provei-
 „ tar occasiaõ de entrada; bem entendido, que, se depois se poderem sacar,
 „ e recobrar a dita ancora, e cabo, entrarão para a dita avaria tão sómen-
 „ te os gastos que nisto houverem. „

Art. XII. „ Podendo succeder no rio, ou porto incendio em hum Na-
 „ vio, a que estejaõ mui vizinhos, e atracados outros com o mesmo perigo,
 „ e ser preciso para evitallo, destruir, ou metter a pique o que estiver mais
 „ immediato, como unico meio de salvaçaõ, se poderá fazer; e neste caso
 „ se ordena, que os de mais Navios, e suas carregações deveraõ contribuir
 „ para o pagamento do que assim se houver destruido, e resarcir o damno
 „ delle, e sua carga em rateio dos respectivos proprietarios pelo beneficio da
 „ conservaçaõ, que receberaõ em destruir o Navio incendiado. „

O quarto requisito, que o *alijamento salve o Navio*, he estabelecido pela Lei Rhodia, a qual, para obrigar aos interessados no casco, e carga do Navio á contribuiçaõ do prejuizo resultante do alijamento, requer que o Navio seja *effectivamente conservado* pelos expedientes tomados para bem, e salvaçaõ commum; porque, se não se obteve a salvaçaõ destinada, he como se tal alijamento não existira. Na verdade, se o exito não correspondeo ao destino, cessa a razãõ ou equidade da Lei, que fórça aos que tiveraõ a felicidade de ver salvo o Navio, e effeitos nelle existentes, a trazer á colhaçaõ o que se salvou, a fim de indemnisar aos que perdêraõ de boa vontade o que era seu para beneficio commum. Esta determinaçãõ he admittida em todos os Regulamentos Maritimos. As Ord. Mar. Fr. Tit. 8. Art. 15. fixa a seguinte regra.

„ Se o alijamento não salva o Navio, não haverá lugar a contribuiçaõ
 „ alguma; e as mercadorias que forem salvas do naufragio, não seraõ obri-

„ gadas ao pagamento, nem a indemnisação daquellas, que tiverem sido
 „ alijadas, ou damnificadas (1).

Esta regra não só procede no caso do alijamento por causa de tempestades, *para evitar o naufragio*, (que he o caso contemplado nesta Ordenança,) se não também quando he praticado no designio de escapar a hum corsario. Se a pezar desse expediente, ou de outro dirigido ao mesmo fim, como v. g., se por fazer-se desmedida força de véla, desarvorou o Navio, ou se despedaçaraõ os cabos, ou sobrevêio outro prejuizo; com tudo elle foi aprezado, mas a Equipagem depois, por sua bravura, ou industria, (nos termos e meios permitidos pelo Direito das Gentes) se livraráõ das mãos dos aprezadores, não tem lugar a contribuição; nem consequentemente he devida indemnidade alguma aos que perdéraõ pelo alijamento, e mais deliberações destinadas á salvação de todos. Em hum, e outro caso cada hum salva o que póde do naufragio, ou pilhagem, sem ser sujeito a alguma contribuição, a proveito daquelle, cujas mercadorias tiverem sido alijadas.

He de notar, que os effectos alijados ao mar, para salvação commum, não deixaõ por isso de pertencer a seus antigos donos, sendo recobrados, e a elles se devem restituir, pagas as despezas do recobrimento. Assim he de Direito commum, como se decide na L. 2. §. 8., e L. 8. ff. de Leg. Rhodia, e L. 9. §. 8. ff. de adquir. rerum dom. L. 7. ff. pro derelicto, §. 8. Inst. de rer. divis.

Se o Navio salvo pelo alijamento, depois de continuar a sua derrota, vier a naufragar, as mercadorias que se salvarem do naufragio devem contribuir para a indemnisação da perda, que resultou do alijamento feito no primeiro perigo; pois ainda que o Navio não chegasse a seu destino, he com tudo verdade, que elle fora salvo effectivamente pelo dito alijamento; e participando do seu geral beneficio todas as mercadorias entaõ existentes a bordo, subsiste a razão de equidade, que força aos respectivos Proprietarios a entrarem á proporcional contribuição. Assim se decide a L. 4. §. 1. ff. de Leg. Rhodia, seguida pelas Ordenanças de Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 16.

„ Se o Navio, tendo sido salvo pelo alijamento, e continuando a sua
 „ derrota, vem a perder-se, os effectos salvos do naufragio contribuiráõ ao
 „ alijamento

(1) *Amissæ navis damnum, collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio libera-
 verunt: nam hujus æquitatem, tunc admitti placuit, cum jactus remedio cæteris in communi periculis, sal-
 va navi, consultum est. L. 5. ff. de Leg. Rhod. Si conservatis mercibus deterior facta sit navis, apponit
 quid ex amaverit, nulla facienda est collatio: quia similis earum rerum causa sit, quæ navis gratia paren-
 tur, et earum, pro quibus mercedem aliquis acceperit: nam et si faber incudem aut malleum frerit,
 non imputaretur ei, qui locaverit opus. eorum enim merces non potuit videri servandæ navis cau-
 sa jactæ esse quæ periit. L. 2. e L. 4. §. 10. ff. eod.*

Valin no Comment. ás cit. Ord. assim se explica. Pour qu'il y ait lieu à la contribution, il
 faut que le jet ait été fait pour le salut commun, et qu' il ait opéré: *jactura rerum ex una parte, remo-
 vendi communis periculi causa, et conservatio rerum ex altera*, Duarenius ad Leg. Rhodiam, Cap. 3.

alijamento, segundo o seu valor no estado em que se acharem, fazendo-se o desconto das despesas da salvação, ou recobrimento.

Valim observa, que para ter lugar esta disposição, he necessario que o Navio tenha sido salvo absolutamente pelo alijamento, de maneira que cessasse a tempestade, e elle continuasse depois a sua derrota: porque se o mesmo Navio apenas recebesse algum allivio em razão do alijamento, e depois de algumas horas de interrupção ou diminuição do temporal, recommençasse este com igual violencia, e dahi resultasse o naufragio, ainda que muitos dias depois do alijamento, já não haveria lugar a contribuição alguma; pois não se verifica o caso de ter o alijamento salvo o Navio, que he o quarto requisito acima dito nas avarias grossas.

Coherentemente ás regras acima estabelecidas se dispõe nas ditas Ordenanças Art. 17. o seguinte:

Os effectos alijados não contribuirão em caso algum ao pagamento dos danos acontecidos no alijamento ás mercadorias salvas, nem as mercadorias ao pagamento do Navio perdido, ou naufragado.

Art. 22. Se os effectos alijados são recobrados pelos Proprietarios, depois de estarem repartidos, serão estes obrigados a repór ao Mestre, e aos outros interessados o que tiverem recebido na contribuição, abatendo-se a importancia do damno causado pelo alijamento, e igualmente as despesas do recobrimento.

C A P I T U L O IX.

Da Baldeação.

Baldeação he o acto de descarregar, e passar mercadorias de hum Navio para outro immediatamente, ou por meio de pequenas embarcações (o que he mais ordinario). Póde fazer-se para diferentes fins; ou por operações clandestinas, e por motivo de contrabando, ou para ficarem em deposito, e receberem beneficio de que precisem; ficando os Navios em franquia, como acontece nos Portos francos; pagando-se algum imposto, ou pensão pela guarda em Alfandega, ou Armazens dos particulares, ou para escusarem de pagar na Alfandega Direitos maiores, por beneficio do Governo a favor da reexportação dos effectos, ou finalmente para alliviar o Navio em perigo, e salvar assim a elle como a carga baldeada.

Aqui por ora consideramos unicamente a baldeação neste ultimo caso, que justamente se considera avaria grossa, e segue as mesmas regras; pois tem o identico objecto do bem, e salvação commum do Navio, e sua carga, quando está em perigo de perder-se por accidente maritimo de força maior.

Sobre esta materia as Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. assim dispõem no Art. 19. e 20.

„ Em

„ Em caso de perda das mercadorias postas nas barcas para alliviar o
 „ Navio, entrando em algum porto, ou rio, a repartição se fará sobre o
 „ Navio, e sua inteira cargação.

„ Mas se o Navio perece com o resto de sua cargação, não se fará
 „ alguma repartição sobre as mercadorias postas nas barcas, ainda que el-
 „ las cheguem a bom porto.

Valim explicando o Artigo 19. diz com razão, que este expediente he
 comparado ao alijamento no fim, e efeitos; pois que se recorre a elle,
 quando he urgente a necessidade de descarregar parte das mercadorias nas
 barcas, e chalupas, para alliviar o Navio, e pôlo em estado de evitar por
 este meio o naufragio a entrada de algum porto, ou rio. He pois justo,
 que, se estas mercadorias perecem nos barcos, e chalupas, em que foraõ
 baldeadas, se faça a repartição, ou contribuição do damno sobre o valor
 do Navio, e sua cargação, que tem sido salvas por tal precaução, e ne-
 cessaria medida. Esta decisão he exactamente a mesma que se acha na Lei
 Rhodia (1), seguida por todos os Authores, que tratáram do Direito Ma-
 ritimo. (2)

A decisão do citado Art. 20. não he menos justa, e coherente aos prin-
 cipios geraes da avaria grossa. Porque, se não obstante a cautela da baldea-
 ção o Navio se perdeu com o resto da carga, importa pouco que se tenha
 posto huma parte das mercadorias nas barcas, e que elles tenhaõ chegado
 a bom porto. Este caso vem a ser semelhante aquelle, em que estas mer-
 cadorias tivessem ficado no Navio, e o Proprietario fosse feliz em salvallas
 do naufragio. Elle as conservaria então sem ser obrigado a contribuir para
 indemnidade da perda do Navio, e das outras mercadorias. Deve pois tam-
 bem conservallas da mesma forma em seu exclusivo benefício, ainda que tie-
 vessem sido baldeadas nas barcas, que para este effeito se consideraõ co-
 mo parte do Navio. (3)

As Ord. da Imperatriz da Russia dispõem coherentemente a esta dou-
 trina nos Art. 243, e 244.

„ Se para prevenir o perigo, ou para salvar, ou alliviar o Navio, ou
 „ Embarcação, ou para fazer entrar na Cidade ou porto, ou surgidoro, for
 „ necessario alugar hum barco, ou outro Navio de transporte, será isto re-
 „ putado avaria grossa, e pago conjunctamente pelos coproprietarios. Se
 „ para evitar o perigo, ou para salvar, e alliviar o Navio, ou Embarcação,
 „ Mercadorias, ou Cargação, he delle tirada parte da carga, e posta so-
 „ bre hum barco, ou batel de transporte, e acontecer que este venha a en-
 Tom. III. (4)

(1) Navis onusta levandæ causa, quia intrare flumen vel portum non potuerat cum onere, si quædam merces in scapham tractæ sunt, ne aut extra flumen periclitetur, aut in ipso ostio vel portu; eaque scapha summersa est, ratio haberi debet inter eos, qui in nave merces salvas habent, cum his, qui in scapha perdidierunt, per inde tanquam si jactura facta esset. L. 4. ff. de Leg. Rhod.

(2) Contra, si capha cum parte mercium salva est, navis periit, ratio haberi non debet eorum, qui in nave perdidierunt: quia jactus in tributum nave salva venit. d. L.

calhar, ou varar em terra, submergir-se, ou soffrer alguma outra perda, damno, ou prejuizo, e depois o dito Navio, ou Embarcação entrar no porto, neste caso todo o damno, perda ou prejuizo occasionado pelo encalhe, varação, naufragio, ou submerção do dito barco, ou batel de transporte, será julgado avaria grossa, e paga conjuntamente pelos proprietarios.

91 Mas se o Navio, ou Embarcação encalhar, ou perecer, e não obstante isso o barco ou batel de transporte chegar felizmente com as mercadorias e effectos á Cidade ou porto, então a avaria grossa não tem lugar, visto que o Navio ou Embarcação já não existe, e a mercadoria, ou carga restante ficará só pertencendo a seus respectivos proprietarios.

92 As Ord. de B. de B. Cap. 29. Art. 14. dispõem na mesma conformidade seguinte.

93 Se acontecesse chegada hum Navio a vista de algum porto com desejo de tomallo por causa de temporal, ou sem elle, ou ainda além do porto do seu destino, e para poder entrar, se visse precisadq. a descarregar em outro barco parte da sua carga para alliviallo, e succedesse perder-se depois o tal barco, neste caso se ordena, e declara, que todo o valor dos effectos perdidos nelle, deverá entrar em avaria grossa, e a pagarão os mais generos, que se houverem salvado do dito Navio alliviado, cujo valor e fretes entrarão tambem para o rateio da mesma avaria. E ao contrario, se acontecer que o tal Barco, ou Embarcação, a que se passaram os ditos effectos, se salvar, e o dito Navio alliviado se perder, não deverá o salvado contribuir para a dita avaria grossa, mas tão somente aos pequenos gastos do afretamento do dito Barco salvado, e o frete correspondente ao Navio perdido; e perdendo se ambas as Embarcações, e recuperando-se depois algumas mercadorias, que haviaõ ficado no Navio, se ordena tambem, que destas não se deverá resarcir o damno das que perecerão no dito Barco, porque o fim ou causa por que se fez a baldeação, não se conseguiu.

94 No caso assim do alijamento, como de baldeação, se o Navio ou Embarcação não se salvou, porém alguma cousa das alijadas ou baldeadas se salváraõ, pertencem a seu dono, como he de razão, e expresso na L. 21. § 1. e 2. ff. de acquirenda possessione.

Quod ex naufragio expulsum est, usu capi non potest: quoniam non est in derelicto, sed in derelicto. Idem juris esse existimo in his rebus que jacta sunt: quoniam non potest videri id pro derelicto habitum, quod salutis causa interim dimissum est.

CAPITULO X.

Da corte, rompimento, e abandono de mastros, amarras, e aparelhos do Navio, furos, e abertura do mesmo.

HUm dos expedientes mais obvios, frequentes, e efficazes para evitar o perigo de naufragio, ou preza, he o corte de mastros, e aparelhos, quando o Navio adorna, ou fica socebrado em tempestade, ou fazendo força de véla para fugir ao inimigo. Este damno feito deliberadamente, e por ordem do Mestre do Navio para bem e salvaçãõ commum, he justamente considerado avaria grossa, e deve ser separado por contribuiçãõ geral dos interessados no casco, e carga. Assim he expresso no célebre regulamento da Ilha de Rhodes (1), e o mesmo tem sido adoptado por todas as Nações.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 6. assim dispõem.

„ Os cabos ou mastros rotos, e cortados, as ancoras, e outros effeitos abandonados para salvaçãõ commum, são avarias grossas, e communs.
 „ As Ordenanças de Marinha da Imperatriz da Russia Catharina II. §. 239. determinaõ.

„ Quando para prevenir o perigo, ou impedir o Navio, ou Embarcação, Mercadoria, ou Carregaçãõ de ir a pique, e submergir-se, he necessario cortar o cabo d'ancora, ou outras cordas, hum mastro, ou outros aparelhos, o Capitaõ deve dar o primeiro golpe se elle o podér; e no caso em que o não possa fazer por si mesmo, deve dar para isso ordem ao Piloto, ou a dous ou tres homens da Equipagem.

„ A regularidade destas operações, ás vezes se faz impraticavel, quando o perigo he de huma imminencia taõ instantanea, e evidente, que não ha lugar para formalidade, como no caso de hum tufão repentino: basta que em taes circumstancias proceda a ordem de quem tem o Commando do Navio, de acordo com os principaes da Equipagem, quanto o permite a estreiteza do tempo, e grandeza do perigo, em que seja necessario tomar resoluções decisivas e immediatas, como se previne nas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 1.

„ Se por tempestade, ou por caça de inimigos, ou de piratas o Mestre se considera obrigado a alijar so man parte da sua carregaçãõ, cortar, ou forçar os seus mastros, ou abandonar as suas ancoras, elle tomará o conselho dos Proprietarios a bordo, e dos principaes da Equipagem.

Art. II.

(1) Cum arbor aut aliud navis instrumentum, removendi communis periculi causa, dejectum est, contributio debetur. — Arborē cava, ut navis cum mercibus libertati possit, itaque contributio habebis locum. L. 3. e L. 5. §. 1. ff. de Leg. Rhod.

Art. II. ,, Se ha diversidade de pareceres, o do Mestre, e Equipagem ,, será seguido.

O bom senso naturalmente dicta, que em taes casos urgentes, o accordo do maior numero decida e faça a lei. Os proprietarios do Navio, o Sobrê Carga, carregadores, e passageiros, achando-se a bordo, he sem duvida que tem o maximo interesse das suas vidas, e fazendas, para deverem ser ouvidos, e podem aliás ter intelligencia, e experiencia da navegação, seus perigos, e meios mais opportunos de os evitar. Os principaes da Equipagem, que devem tambem ser consultados, são os officiaes do Navio, e marinheiros antigos no serviço, ficando excluidos os moços, e gurumetes, que não se julgaõ em estado de deliberar em semelhantes circumstancias. Mas havendo discordia, ou opposição de votos, deve com razão prevalecer o do Capitão, e ser preferido ainda ao dos proprietarios, e passageiros pelo direito de preponderancia, como observa o Senhor Valim no Commentário áquelles Artigos, tanto em razão de seu titulo de Chefe de Navio, como por causa de que por este mesmo titulo se presume ter mais experiencia, ou conhecer melhor que algum outro as forças do seu Navio, e possibilidade de escapar ao perigo.

Tambem he avaria grossa o rompimento dos mastros, velame, e cordalha do Navio, quando arrebentaõ os cabos, voaõ, e se despedaçã as velas, ou desarvora o mesmo Navio, e rendem-se as vergas, por se ter feito extraordinária força de vela, para escapar á caça de inimigo.

O corte, e abandono dos cabos, amarras, âncoras, lanchas, e outras pequenas Embarcações do serviço do Navio, atadas a elle, tem lugar principalmente nos portos, e esturidouros, e bahias, e costas, onde estão afferados os Navios, sobrevindo tormenta, para se fazerem ao mar, e evitarem o perigo de naufragio, variação, abertagem, ou preza, ou para se incorporarem a toda a prèssa a algum comboi, ou ainda para aproveitar a maré, e entrar para o porto.

Os damnos, e despezas extraordinarias, que resultaõ dos sobreditos expedientes, ou que vem em consequencia dos mesmos, sendo feitos expressamente, ou por occasião delles, em circumstancias urgentes, com a vista, e sincero destino do bem, e salvação communi, e não tendo precedido culpa do dono do Navio, ou do Mestre, e Equipagem, são reputadas avarias grossas, que devem ser indemnizadas por contribuição: do contrario, são avarias simples por conta dos proprietarios, e a cargo de quem occasionou o prejuizo, como he expresso nas Ord. Mar. Fro. Liv. 3. Tit. 7. Art. 4. e 11. e Liv. 4. Tit. 1. Art. 16, que até castiga com pena ultima, quando do corte malicioso dos cabos acontece a perda do Navio, ou morte de homem, cuja severidade he justissima, e necessaria ao bem da navegação.

Os furos, e aberturas do Navio se contaõ entre as avarias, que se costumão fazer expressamente para o livrar do perigo de submersão, ou naufragio, e acha-se prevenida com especialidade pelos Regulamentos Maritimos.

mos. As Ordenanças de Hespanha do Consulado de Bilbáo, Cap. 20. Art. 12. assim declaraõ :

„ Igualmente he avaria grossa o damno que padecerem as mercadorias,
 „ quando a força de grandes mares, se achasse a Embarcaçãõ taõ carregada
 „ de agua, que por naõ bastarem os embornaes para desafogo, ou desagua-
 „ douro della, fosse preciso ao Capitaõ fazer alguns furos, e delles resul-
 „ tar o tal damno.

As Ord. Mar. Fr. Tit. 8. Art. 18. tambem dispõem o seguinte :

„ Se o Navio *tiver sido aberto* por deliberação dos principaes da Equi-
 „ pagem, e dos Proprietarios, se ahi houverem, a fim de se tirarem as mer-
 „ cadorias, elles contribuirão neste caso á repartição do damno feito ao dito
 „ Navio, para o effeito da extracção das mesmas.

As Ord. de Bilbáo tambem providenciáraõ a este caso com as circum-
 stancias seguintes, Cap. 20. Art. 22.

„ Acontecendo varaçãõ de hum Navio com a sua carga na costa ou
 „ porto do destino, ou em outro, aonde em sua navegaçãõ lhe fosse forçoso
 „ arribar; e necessitando para a sua precisa descarga algum rompimento,
 „ (por naõ poder commodamente fazer-se esta pela escotilha, pela violen-
 „ cia das ondas e embates do mar, correntezas, fraqueza do mesmo Navio,
 „ ou outro accidente, que naõ dá lugar á mesma descarga sem o dito rompi-
 „ mento,) neste caso os danos occasionados a tal Navio e sua carga de-
 „ verão entrar e entender-se por avaria grossa; e consequentemente os gas-
 „ tos, que ainda que se descarregasse depois pela escotilha, se tivessem já
 „ antes feito com o dito Navio, e com o fim de pollo a nado, e ençanallo ao
 „ fio d'agua inteiramente com a sua carga, ou de preparallo no modo pos-
 „ sivel na paragem da sua varaçãõ para ser della tirado, por haverem todas
 „ essas despesas redundado em beneficio, e preservaçãõ do mesmo. Porém
 „ se depois que com effeito se entregasse a carga pela escotilha, o Navio
 „ maltratado pelos ditos embates e vagas do mar, ou outro qualquer acci-
 „ dente se quebrasse, e rompesse em parte, este damno deverá entender-
 „ se, e se declara por avaria simples, por ser de conta do Capitaõ, sem
 „ dependencia das mercadorias, pagando-se-lhe por estas o seu frete devi-
 „ do, e correspondente, com o desconto do custo que tiverem as Embar-
 „ cações, que se conduzirem ás ditas mercadorias, ao desembarcadoro do
 „ seu destino.

C A P I T U L O XI.

Da mudança de derrota.

A Brevidade das viagens, e a certeza de ser o Navio conduzido directamente ao porto do destino, sendo muito essencial á segurança da navegação e facilidade das expedições marítimas, constitue, como hum dos deveres impreteriveis do Capitaõ, o proceder na sua derrota, seguindo as regras d'Arte, pela linha mais curta possivel entre os portos da sahida e entrada. Se elle por fraude, ignorancia, ou affectaçã se alonga ou desvaira daquella linha, se diz fazer *falsa derrota*, e commette barataria e prevaricação em seu officio, por expôr o Navio e sua carga a perigos não cogitados. As Ordenanças Liv. 2. Tit. 1. Art 35. mandaõ castigar corporalmente ao Capitaõ que faz *derrota falsa*. Se della acontecem perdas e dâmnos, são avarias a cargo do mesmo Capitaõ, e consequentemente dos Proprietarios do Navio. No caso de falsa derrota se diz ter havido desviação na viagem, e immediatamente fica cessando a responsabilidade dos Seguradores, como fica dito no Tratado dos Seguros, Parte 2. Cap. 11.

A mudança de derrota porém admite excusa, que he necessitada por força de temporaes, ou fundado temor de naufragio, em que he necessario dar a poppa ao vento, e alongar a viagem, ou quando por notícia verdadeira ou falsa ha receio de ençontro de inimigos na linha da derrota ordinaria, ou bloqueio e peste no porto do destino ou da escala. Em taes circumstancias, precedendo conselho e acordo dos principaes da Equipagem, não só se não dá em culpa ao Capitaõ o mudar de derrota, mas he de sua prudencia, e deve fazello, e ainda arribar ao porto mais proximo e seguro.

As mudanças de derrota sendo forçadas pelos casos ditos, consideraõ-se como avaria grossa; e sem embargo dellas, sustentaõ-se os seguros feitos:

(1)

CA-

(1) *Si iter mutaverit magister ex aliqua justa et necessaria causa, puta, ex causa refectionis navis, vel ad evitandam maris tempestatem, vel ne incideret in hostes; in istis casibus, mutato itinere, tenetur Assecurator.* Roccus, not. 52, e 93.

In navigando, tempestati obsequi artis est, etiam si portum tenere non queas: cum verò id possis, mutata velificatione, assequi, stultum est eum tenere, cum periculo, cursum, quem ceperis, potius quàm, eo commutato quò velis, tandem pervenire. Cicero, lib. 1. ad Familiar., Epist. 9.

Quid enim loca infecta peste non fugit, sed ingreditur, amens habetur. Casaregis disc. 122. n. 15.

Vide Emerigon, Cap. 13. Sect. 6. 14. 15. 16.

CAPITULO XII.

Da Arribada.

A Arribada he' o acto, pelo qual o Capitaõ do Navio desvaira da derrota ordinaria, para surgir em algum porto, ou lugar, que naõ he o da sua escala, ou destino. Distingue-se em arbitraria, forçada, e convencional.

A *arribada arbitraria* he a que o Capitaõ faz de seu motu proprio, com sinistro designio, ou de seu mero arbitrio *sem necessidade*, ou *racional causa*. Isto acontece, quando elle ou por cobardia, e temor paniço de algum remoto perigo, ou sem conselho dos principaes da Equipagem, ou contra o parecer destes, se dirige, e entra para algum porto, para fazer contrabando, vender clandestinamente effeitos, ou praticar outra prevaricação semelhante. Neste caso commette barataria, e deviação; e os danos dahi provenientes naõ são reputados avarias, mas recahem sobre o mesmo Capitaõ, e o dono do Navio, que o authorisou.

A *arribada forçada* he a que se faz necessaria em consequencia dos accidentes maritimos, para o fim da salvaçaõ commum, ou maior segurança da viagem, no fundado receio de naufragio, varaçaõ, ou preza.

Tambem se diz *arribada forçada* o acto de procurar o Capitaõ do Navio refugiar-se, e abrigar-se debaixo da artilheria de alguma fortaleza, a fim de escapar á caça de inimigos, e esperar, até que elles se retirem, ou se levante o bloqueio de forças navaes, que ahi se tenhaõ estacionado para impedir a sahida.

Taes arribadas costumão ser procuradas ou para reparo do Navio maltratado por tempestade, e outros accidentes de mar, ou para se abrigar de inimigo que dá caça, ou taõ sómente como medida de prevençaõ para se esperar por comboi: ellas são legitimas; quando a necessidade he urgente, e o Capitaõ procede com conselho; e acordo dos principaes da Equipagem, consultando as regras da prudencia.

Os accidentes maritimos, que occasionão as arribadas forçadas, podem provir de varias causas: 1.º do vicio proprio do Navio, por estar podre, e em estado de innavegabilidade; ou por ser mal construido, sobre carregado, e desapparelhado, em modo que naõ possa aguentar, e governar: 2.º de mera fortuna de mar, por ter soffrido tempestade, incendio, bombardeamento, abordagenr, e eñcalhe, ficando por isso desarvorado, desapparelhado, ou com agua aberta, e reduzido consequentemente a perigos de submersaõ, e necessidade de reparo immediato, para poder seguir o seu destino: 3.º de rebelião da Equipagem, e pessoas a bordo, que obrigassem ao Capitaõ a desveljar, e tomar outra direcçaõ para differente porto: 4.º de excessiva demora da viagem, em razãõ de tempestades, mudanças de derrota para escapar ao

ini-

inimigo, ou por causa de ventos contrarios, correntezas, embargo, ou preza de Corsarios, Piratas, ou Embarcações de guerra, ou ainda por ser o Navio muito ronceiro, e ser indispensavel procurar algum porto, para se refazer de mantimentos, e aguada: 5.º de mortandade acontecida no Navio em consequencia de combate, levantamento, ou peste, que reduzisse o numero das gentes de mar a huma tripolação insufficiente para a manobra: 6.º de comparencia, e caça immediata de inimigos, ou ainda de fundado receio de encontro com elles em lugares notoriamente infestados da derrota ordinaria, que faz necessario refugiar-se a algum porto, ou para esperar ahi por opportuna occasião de sahida, ou a fim de procurar a protecção de algum comboi. As arribadas procedidas de qualquer destas causas se consideraõ feitas *com necessidade, ou racionavel causa.*

A *arribada convencional* he a que entra notoriamente no destino da viagem por ordem do Proprietario, ou Affretador do Navio, e sciencia do Carregador: e entã se diz que o Navio vai com escala a este, ou áquelle porto, ou portos designados, ou ao arbitrio do Capitãõ, como na navegação de cabotagem, de correr a costa, etc. Vid. Ord. Liv. 3. Tit. 6. Art. 36.

A arribada se verifica não só quando o Navio toca a algum porto intermediario, ou mais alongado a respeito do da escala, ou do destino, senão tambem quando faz viagem retrograda, revoltando para o porto da sahida.

As Ord. Mar. Fr. não qualificaõ expressamente as arribadas como avarias; mas as suppõem e comprehendem, assim no Liv. 3. Tit. 6. dos seguros Art. 26., debaixo da generalidade da clausula = *mudanças de derrota, de viagem, e de Navio* = que ahi se enuméra entre as fortunas de mar, como em varios outros lugares, em que justifica os casos em que ellas tem lugar, ou que das mesmas se deriva. Eis-ahi a legislação nesta materia.

Liv. 1. Tit. X. dos Passaportes, Art. 1. ,, Se durante a viagem o Mestre ,, do Navio for obrigado a arribar a algum porto, elle declarará no Almirantado respectivo a causa da sua arribada, e lhe apresentará o seu passaporte, sem ser obrigado a tomar outro para se pôr ao mar.

Liv. 2. Tit. 1. Art. 24.

,, Prohibimos aos Mestres, sobpena de castigo exemplar, o entrar, ,, sem necessidade, em algum porto estrangeiro; e no caso de serem a isso ,, violentados por tempestade, ou perseguidos por piratas, elles serãõ obrigados a partir dahi, e fazerem-se á véla na primeira occasião opportuna.

Liv. 3. Tit. 9. Art. 17. ,, Ordenamos aos Capitães, que tiverem feito ,, alguma preza, que a conduzaõ, ou enviem com os prizioneiros, ao porto ,, onde elles tiverem armado, pena de perderem o seu direito, e de serem ,, punidos arbitrariamente, salvo sendo forçados por tempestade, ou por ,, inimigos a arribar em algum outro porto, em cujo caso serãõ obrigados ,, a dar incessantemente aviso aos interessados no armamento.

Liv. 3. Tit. 3. do Frete.

Art. XI. ,, Se o Mestre he constrangido a fazer reparar o seu Navio ,, durante a viagem , o carregador será obrigado a esperar , ou a pagar o ,, frete inteiro ; e no caso de não poder o Navio ser concertado , o Mestre ,, será obrigado a affretar outro incessantemente : e se o não pode achar , ,, será pago sómente de seu frete , á proporção do que estiver adiantada a ,, viagem.

Art. XII. ,, Se todavia o carregador provar , que ao tempo que o Na- ,, vio se fez á véla , estava incapaz de navegar , o Mestre perderá o seu ,, frete , e responderá pelos prejuizos , e interesses do Carregador.

Art. XIV. ,, Dever-se-ha contemplar o frete das mercadorias , que o ,, Mestre tiver sido constrangido a vender para vitualhas , concertos , e ou- ,, tras necessidades urgentes do Navio , levando-se-lhe em conta o seu va- ,, lor , conforme o preço por que for vendido o resto no lugar da descarga.

Liv. II. Tit. 1. do Capitaõ.

Art. XXIX. ,, Poderá tambem , durante o curso de sua viagem , tomar ,, de emprestimo dinheiro sobre o corpo , e quilha do Navio para concertos , ,, vitualha , e outras necessidades da Embarcação , e ainda empenhar os ap- ,, parelhos , ou vender as mercadorias da sua carga , com a condição de ,, pagar o seu preço pelo que for vendido o resto ; tudo com o conselho do ,, Contramestre , e Piloto , que attestarão no seu Diario a necessidade do ,, emprestimo e da venda , e da qualidade do emprego , sem que em nenhum ,, caso elle possa vender o Navio senão em virtude de procuração especial ,, dos proprietarios.

Esta legislação não submete o Carregador a contribuir as despesas do reparo do Navio , nem ainda as derivadas do retardamento da viagem pela arribada , como são comedorias e salarios da equipagem : e por tanto parece decidir , que todos os danos , e despesas procedidas de arribadas , são avarias simples , e particular. Porém attendidos os principios certos , e geraes nesta materia , deve-se distinguir : 1.º se a arribada foi arbitraria : 2.º se procedeo de vicio proprio do Navio , ou de facto do Proprietario , ou do Mestre : 3.º se foi forçada por meros accidentes maritimos para bem , e salvação commum.

Tendo sido a arribada arbitraria , isto he , sem necessaria , ou justa , e racional causa , he fóra de questaõ , que os danos que della provém , são unicamente a cargo do Mestre do Navio , ou Embarcação , aliás do Proprietario que o admittio , e propoz. Nem os Seguradores respondem por taes danos , salvo se na Apolice tomáraõ sobre si a rebeldia do Patraõ , ou barataria do Mestre , e Equipagem.

Se a arribada procedeo de vicio já preexistente do Navio , seja como causa unica , e immediata , v. g. por fazer agua sem algum violento ou extraordinario accidente , seja como origem certa , e de necessaria influencia no desastre que forçou a mesma arribada , posto que algum temporal accelerasse maior ruina , e reduzisse o Navio a eminente perigo de submer.

saõ, ou naufragio, os damnos que dahi resultaõ, saõ avarias simples por conta dos Proprietarios, salvo o regresso dos Carregadores contra o Dono, ou Mestre do Navio. O que igualmente tem lugar se a arribada he impu- tavel a facto do Proprietario de colloio com o Mestre, como mais exten- samente diremos no Cap. 18.

Porém se a arribada procedeo de mera fortuna de mar, *pura, e rigo- rósamente tal*, estando o Navio em boa condiçaõ á sahida do porto para a viagem do destino; sobrevindo porém algum accidente, e fatalidade mariti- ma de força maior, sem intervençaõ de facto do Proprietario, e Mestre do Navio, deve ella ter-se por avaria grossa, e ter consequentemente lugar a contribuiçaõ dos interessados no casco e carga. Tal he presentemente a re- gra de julgar nos Tribunaes Maritimos, naõ só quando a arribada he força- da por tempestade, e temor de naufragio, senaõ tambem quando se faz ne- cessaria para se abrigar o Navio em algum porto, ou fortaleza, por naõ cahir no poder de inimigos, como diz Casaregis (1).

Pela antiga Lei Rhodia, adoptada por Direito civil dos Romanos, a ar- ribada, ainda procedida de tempestade, e outra fortuna de mar, que for- çasse no porto o concerto do Navio, fornecimento de aparelhos, e viveres, para poder tornar a seguir a viagem do destino, he havida por avaria sim- ples; pois alli se declara, que os Carregadores naõ saõ em tal caso obriga- dos á contribuiçaõ do damno, e despezas de semelhante arribada.

O Jurisconsulto Juliano na Lei 6. ff. de Leg. Rhodia de jactu (2) pro- põe a seguinte especie. Hum Navio, que navegava para o porto de Ostia; foi maltratado terrivelmente por tempestade, e até, cahindo-lhe hum raio, se incendiáraõ seus mastros, e aparelhos. Nesta situaçaõ, correndo peri- go de perda total, arribou a Hippona, onde se reparou á prèssa; e proven- do-se do necessario, se fez á véla para seguir o seu destino, e aportou fe- lizmente a Ostia com toda a carga sem damno algum. Veio em questaõ, se os Carregadores deviaõ contribuir ás despezas do concerto, e demora da arribada, visto ter sido necessitada por aquelles accidentes maritimos de força irresistivel, para bem e salvaçaõ commum.

Respondeo o dito Jurisconsulto, que naõ tinhaõ tal obrigaçaõ, porque essas despezas tinhaõ sido feitas mais para beneficio, e preparo do Navio, do que para conservaçaõ das mercadorias.

Porém esta razãõ naõ só he dura, e contra o favor da navegaçaõ, se- naõ tambem falsa; pois naquellas circumstancias, quando se corre immi-
nen-

(1) *Tribunalia maris communiter admiserunt, ut neque si navis fataliter incidere in hostes, eosque evitandi causa fugam arriperet, et portum aliquem adiret, et ibi sub praesidio amicæ tormentariæ arcis per- maneret, quousque recederent hostiles naves, totum staliæ damnum per contributionem communiter repa- ratur.*

(2) *Navis adversa tempestate depressa, ictu fulminis deustis armamentis, et arbore et antenna, Hippo- nem delata est; ibique tumultuariis armamentis ad praesens comparatis, Ostiam navigavit et onus integrum pertulit. Quæsitum est, an hi, quorum onus fuit, nautæ pro damno conferre debeant? Respondit, non debere: hic enim sumptus instruendæ magis navis, quam conservandarum mercium gratia factus est.*

nente perigo de submersão, he evidente, que a arribada tem por objecto o bem, e salvação commum, e não sómente o particular do Navio. Pelo que os Carregadores não podem deixar de ser obrigados a contribuir aos danos, e despezas extraordinarias precisamente derivadas de semelhante arribada, de que lhes resultou tanto beneficio; sendo provavel, e talvez certa a perda total, ou muito grave deterioração de suas mercadorias, se não fosse tomado aquelle expediente. Em consideração disto as antigas Ordenanças de Wisbuy prescindirão do rigor do Direito Romano, pondo as despezas da arribada forçada por accidentes maritimos na ordem das avarias grossas; e este he o Direito actualmente praticado no Commercio, como certifica Emerigon, citando ao Senhor João Pedro Ricardo no seu Livro = *Negocio de Amsterdam* = cuja doutrina he a seguinte.

„ Quando hum Navio he forçado pela tempestade a entrar em hum
 „ porto para reparar o damno que soffreo, se elle não póde continuar a sua
 „ viagem sem correr o risco de se perder inteiramente, contaõ-se por avaria grossa as soldadas, e a sustentação da Equipagem desde o dia, que se
 „ tomou a resolução de arribar ao dito porto para reparar o Navio até o dia
 „ da sua partida do mesmo porto com todas as despezas da descarga, e re-
 „ carga, direitos de ancoragem, pilotagem, e todos os outros encargos, e
 „ despezas causadas por esta neccessidade. „

„ Tal he substancialmente (continúa o Senhor Emerigon) a Jurispru-
 „ dencia do nosso Almirantado. Se hum Navio maltratado pela tempestade,
 „ impossibilitado de continuar a sua navegação sem correr risco de perecer,
 „ arriba ao primeiro porto que póde, para ser concertado, o tempo que ahí
 „ necessariamente se demora, as despezas da descarga, e da recarga, as sol-
 „ dadas, e sustentação da Equipagem entraõ em avaria grossa. Mas não se
 „ admittem como tal nem as despezas do concerto, nem o custo dos ma-
 „ teriaes, nem o preço dos mastros, vélas, e outros aprestos, que seja ne-
 „ cessario comprar. Com tudo, se em tal porto houver excesso do preço
 „ commum no valor de todos estes objectos, seja pela raridade dos obrei-
 „ ros, seja pela carestia das madeiras de construcção, apparelhos, e outros
 „ materiaes, o accrescimo do preço entrará em avaria grossa. Esta prática
 „ he racionavel: porque se o Navio maltratado por tempestade não fosse
 „ concertado no lugar da arribada, elle ficaria innavegavel, o que traria o
 „ maior prejuizo á Carregação. Como pois se trata de huma despeza feita pa-
 „ ra o bem, e salvação commum, não se póde recusar a contribuição dos
 „ Carregadores, que recebêraõ nisso assignalado beneficio.

As Ord. de Bilbão, em conformidade ao mesmo principio, declaraõ tambem por avaria grossa, como consequencia immediata da arribada forçada por tempestade, temor de inimigo, ou outro accidente de igual perigo, os prejuizos no preço da venda das mercadorias, feita de neccessidade para reparo do Navio nos termos seguintes, Cap. 20. Art. 20.

„ Tambem será avaria grossa, se succeder que, navegando hum Navio
 „ car-

„ carregado para seu destino , se visse seu Capitaõ precisado , por occasiã
 „ de muita tormenta , temor de inimigos , ou por accidente inevitavel , a
 „ arribar a algum porto , seja para réparar o Navio , seja para esperar se-
 „ gurar-se de seus riscos , e na sua estada , e detençaõ necessitasse de di-
 „ nheiro a credito , ou a risco , e por naõ achallo , lhe fosse forçoso vender
 „ algumas mercadorias a preços infimos , e menos do justo valor , que te-
 „ riaõ no porto do seu destino , neste caso , constando por documentõs
 „ justificativos haver-se causado o referido prejuizo das mercadorias em be-
 „ neficio commum . deverá entrar como tal em avaria grossa , e pagar-se
 „ soldo a livra pelo Navio , e carga , abatendo-se o que constar , e se ave-
 „ riguar haver-se empregado em compra de alimentos , paga de soldadas ,
 „ ou outra cousa particular do dito Navio , e sua Equipagem , porque isto
 „ se deverá reputar por avaria simples de conta , e a cargo do Capitaõ . „

As arribadas forçadas por tempestade são taõ legitimas , que ainda entre as Nações neutras se admite serem levadas as prezas aos seus portos , e ahi serem retidas , em quanto dura a tempestade. Ordenanças Liv. 3. Tit. 9. Art. 14.

Os principios desta legislaçãõ achaõ-se adoptados em varias Leis do Reino , particularmente nas de 20. de Março de 1736 , e de 16. de Fevereiro de 1740 , como se vé das palavras : = „ Hei por bem , e mando , que os Navios ,
 „ Pataxos , ou quaesquer outras Embarcações , que dos portos deste Reino
 „ sahirem com carga para outros das Conquistas , naõ vaõ a differente da-
 „ quelle , para onde tem tomado carga ; e no caso que obrigados de alguma
 „ necessidade arribem a outro porto , se naõ demorem neste mais tempo ,
 „ que o preciso para se repararem , e proverem do necessário , e continuem
 „ logo sua viagem para onde for a sua direita desocarga , sem deixarem par-
 „ te alguma da carga , que levaõ para differente porto , com pena de que o
 „ Mestre , ou Caixa , que o contrario fizer , e o Provedor , ou Official de mi-
 „ nha Fazenda , que lho consentir , pagará a cáda hum delles oito mil cruza-
 „ dos applicados para a despeza da minha Real Fazenda , que administra o
 „ Conselho Ultramarino , sem com esta pena ficarem desobrigados de resarcir
 „ ás partes o damno , que lhes causarem com a sua contravençaõ. Porém
 „ achando-se a Embarcaçãõ arribada incapaz de poder navegar , naõ incorre-
 „ raõ o seu Mestre , ou Caixa na referida pena ; mas concertando-se a Em-
 „ barcaçãõ , ficará sempre obrigada a levar a carga ao porto , para onde a re-
 „ cebeo , ainda que passe a outro possuidor , o qual ficará sempre com a
 „ mesma obrigaçãõ , e sujeito á referida pena . „

Quanto á arribada a portos estranhos do destino , a Lei de 27 de Novembro de 1684 só a justifica , sendo necessitada por tempestade , ou caça de inimigos. Vid. Collecç. I. num. 10 , 11 , 12 á Ord. Liv. 5. Tit. 107.

CAPITULO XIII.

Do Resgate.

NO Tratado dos Seguros Part. 3. Cap. 3. exposemos a doutrina do Resgate do Navio aprezado, indicando os seus effeitos, quanto ao interesse, e responsabilidade dos seguradores. Agora o consideraremos por outras faces, e com especialidade quanto á obrigação de todos que por aquelle meio percebêraõ geral beneficio pela relaxaçãõ da preza feita por Corsario, ou Pirata.

Todas as Nações Maritimas tem adoptado a essencial differença, esta belecida pela Lei Rhodia, entre a depredaçãõ e roubo do Corsario, ou Pirata, que depois da preza abandona o Navio, e a Composição ou Resgate que ajusta com o Mestre do mesmo. O damno que provém da depredaçãõ ou pilhagem, feita pelo Corsario ou Pirata he Avaria simples por conta unicamente dos Proprietarios das cousas roubadas, bem como qualquer outro infortunio que possa acontecer ao Navio e Carregaçãõ: he huma infelicidade para o dono dos effeitos pilhados. O damno porém que resulta da Composição para Resgate, he Avaria grossa, por ser feita deliberadamente, para salvaçãõ commum, que deve por consequencia ser rateada por contribuiçãõ de todos que tinhaõ interesse nessa perda parcial para bem, e conservaçãõ geral.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. assim declarãõ.

„ As cousas dadas por composiçãõ aos Piratas para o resgate do Navio, ou das Mercadorias, são Avarias grossas, e communs.

Valim observa que a palavra *Pirata* comprehende tambem a todo o Armador em curso, que tenha Commissão de Potencia Soberana para correr sobre o inimigo; e esta he a intelligencia geralmente recebida.

A justiça desta decisaõ, além de coherente aos principios que fixãõ a natureza da Avaria grossa, se faz ainda mais evidẽte, quando se considera a gravidade, e extensãõ do mal que resulta da preza, e o inestimavel commodo que se deriva do Resgate, evitando as indignidades, insolências, e talvez crueldades, e vilanias do Aprezador a bordo, que esfaima, e tenha sem ferros os prisioneiros, force-os a serviços penosos, exponha-os a combates, leve-os a portos muito distantes do destino do Navio, e de Nações estranhas; arremesse-os a cadéas publicas, etc. Que se calculem os danos da perda da liberdade, as demoras, e despezas que necessita semelhante desgraça, nenhuma pessoa em seus sentidos deixará de reconhecer o beneficio, que nasce do Resgate, por oneroso que seja o preço, e dureza das Condições acordadas.

Por isso todas as Nações civilizadas tem por sagrado, e inviolavel o

ajuste ou composição do Resgate; e o Alvará de 9 de Maio de 1797, supposto justamente annulle as doações dos Aprezadores a favor dos Capitães, ha com tudo por legitimo aquelle expediente do Capitaõ para salvar o Navio; sendo porém a beneficio dos interessados no casco, e carga, sem que possa elle já mais recahir a proveito do mesmo Capitaõ, no que a Lei Patria se conforma á de Direito commum. Pelo que não póde haver dúvida, que, em tal caso, segundo este se deva proceder, e julgar: pois, ainda que o Capitaõ seja pessoa competente para fazer os ajustes do Resgate, *naõ estando o Proprietario do Navio a bordo, ou em vizinhança, e oportunidade de ser consultado com os mais Interessados*, com tudo, nada póde obrar, senão em nome qualificado, isto he, como Procurador legal dos mesmos, que fiáraõ da sua probidade e prudencia o bom exito da navegação.

Em algumas Nações he prohibido aos Corsarios assentirem á composição para Resgate dos Navios apreizados: por tanto a preza debilita a força do inimigo, como o resgate a restabelece: portanto só a permitem no caso de lhes não ser possivel conduzilla com segurança a bom porto, e terem necessidade de abandonalla por lhes ser a cargo. Ord. Liv. 3. Tit. 9. Art. 17, e 19.

O Resgate sempre se entende feito do Navio, e mercadorias conjuncta, e simultaneamente, como de hum só corpo, e massa individua: e já mais se deve admittir ao Mestre, ou a qualquer pessoa que fizer o Resgate, dizer que a composição não fora feita, senão pelo Navio sem as mercadorias, ou pelas mercadorias sem o Navio, ou por certa especie de mercadoria. Porque seria muito perigoso, e de pessimo exemplo attenderem-se a semelhantes declarações pelo temor do manejo, connivencia, e colloio entre o Mestre e o Aprezador, em fraude dos interessados no casco, e carga, cujos direitos aliás estão entregues á guarda e fidelidade do mesmo Mestre.

Por isso se deve estar pela regra, que todo o Resgate he necessariamente huma perda que deve ser supportada em commum, quer o Navio chegue, ou não, a bom porto. De maneira que, se vem depois a naufragar, o que se salvar delle, e das mercadorias, deverá contribuir ao pagamento do valor das cousas dadas pelo Resgate; da mesma forma que no caso do alijamento que tem salvo o Navio; todo o salvado do naufragio posterior contribue ao pagamento das cousas alijadas, segundo he expresso nas ditas Ord. Liv. 3. Tit. 8. Art. 16. E por identidade da razão as cousas dadas pelo Resgate não contribuirão, bem como não contribuem os effeitos alijados, ao pagamento dos damnos acontecidos depois do Resgate, ou do alijamento, conforme o Art. 17.

A prova do Resgate firma-se essencialmente no escripto da composição com o Corsario ou Pirata, que se denomina *Bilhete de Resgate*, que por isso se faz em duplicata; ficando hum em poder do Capitaõ do Navio Res-

gatado , que lhe serve de *Salvo-conducto* para não ser de novo aprezado por outro Corsario , ou alliado da Nação do Aprezador , indo na linha da derrota assignada no ajuste do dito Resgate.

O preço do Resgate deve ser pago em toda a hypothese ; assim o exigindo a fé humana , e inviolabilidade das convenções sociaes. Do contrario , o inimigo talvez não daria quartel ao vencido , quando lhe fosse incommodo trazer a preza , e metteria a pique o Navio aprezado , e a guerra entre Nações civilizadas produziria as horribilidades dos barbaros , que fazem estremecer a natureza. Por tanto , sendo passada alguma Letra de Cambio a favor do Aprezador , como he estilo em taes casos , não ha dúvida que ella deva ser cumprida , ainda que aliás o Navio venha a perder-se no curso da viagem. Mas sendo de novo aprezado com o pretexto de ter sido achado fóra da ajustada linha da derrota , extingue-se logo a obrigação de pagar-se o Resgate : porque assás he que se perca o Navio reduzindo-se ao mesmo estado como se não tivera sido resgatado , segundo sustenta Valim no Commentario ás Ord. Mar. Fr. Tit. das Prezas , Art. 19. Acrescenta porém este Author , que em tal caso o primeiro Aprezador tem direito de deduzir precipuo o preço do Resgate pela venda da preza ; e que ao segundo Aprezador fica depois pertencendo o que restar.

Os Interessados no casco e carga do Navio Resgatado , supposto não devaõ ao tomado em refens remuneração pessoal , ou indemnidades de seus soffrimentos em prizaõ , ou d'outros incommodos , porque se consideraõ a respeito d'elle com infelicidade de fortuna de mar ; e em tudo são obrigados a embolsallo de todas as despezas legitimas feitas durante a sua detençaõ até o retorno do mesmo no lugar do destino do Navio aprezado , sendo além disto da sua honra , e de toda a justiça , que sem perda de tempo tratem da liberdade do refens dado em segurança da divida do Resgate. E nisto nota o citado Author , que , sendo os proprietarios dos Navios negligentes nesta parte , e suspeitos de má intenção , os Officiaes do Almirantado deveraõ proceder a hum processo verbal sobre o caso , fazendo embargo no Navio com a sua carregação , até que seja pago o Resgate , ou os respectivos Proprietarios prestem cauçaõ idonea de desempenharem a sua obrigação. Estes principios , em que se interessa a humanidade , e honra nacional , são adoptados na seguinte Sentença do Almirantado de Lisboa.

COPIA da Sentença proferida nos Autos de Avisos de SUA Magestade , a Requerimento de Adriano de Araujo Braga , e mais interessados , e Requerimento de Joaõ Antonio Vieira Caldas.

Sentença fol. 18 té fol. 19.

Vendo-se no Conselho de Justiça do Almirantado os Requerimentos de Possidonio da Costa , Proprietario , e Sobrecarga , e o de Adriano de
Araujo

Araujo Braga, e mais Interessados na Carregação do Bergantim denominado Alecrim, que navegando do Porto da Cidade de Loanda, Reino de Angola, para o da Cidade da Bahia, foi aprezado por hum Corsario Francez no dia 4 de Outubro do anno proximo passado, e ranceonado, ou resgatado pelo mesmo Proprietario, e Sobrecarga pelo preço de setenta mil cruzados, de que passou Letra a pagar nesta Cidade sobre o seu Correspondente Joaõ Antonio Vieira Caldas.

Declara o Conselho.

Que o resgate do Bergantim foi legal, e que o Resgatante em conservação da boa fé, e crédito do Commercio, está obrigado ao pagamento da Letra.

Que este Resgate sendo legal, e admittido por todas as Leis do Mar, não deve admittir-se só a beneficio do Resgatante, mas sim de todos os Interessados do Bergantim, e sua carga; porque o Capitão, seja Mercenario, seja Proprietario, ou seja Interessado no Navio, tem obrigação precisa, e absoluta de o defender, e conservar té o ultimo ponto da extrema necessidade, não em proveito seu, porque seria abusar da boa fé mercantil, com que os Carregadores pagando-lhe o frete, ou commissão lhe entregáram as suas propriedades, mas sim de todos os que no Navio, ou na sua carga tem interesse.

Que resultando deste resgate hum beneficio commum a todos os Interessados, todos elles devem concorrer ao pagamento do Resgate, á proporção do que a cada hum toca no salvado, que he o Navio, a carga, e o frete, constituindo assim huma Avaria grossa, que deve ser regulada por louvados, segundo a prática da Praça da Bahia.

Que Possidonio da Costa Resgatante do Bergantim não tem acção para pedir a quinta parte do seu valor e carga: porque, não sendo a questão de preza, e só de Resgate, não tem titulo, que favoreça a sua intenção, nem lho dá a Lei, que só legislou, e cogitou da preza feita, ou com armas, ou com industria, ao Aprezador inimigo. Lisboa vinte e dois de Fevereiro de mil setecentos noventa e nove. Com sete Rubricas. Secretaria do Conselho do Almirantado doze de Março de mil setecentos noventa e nove.

D. Jose Manoel da Camara.

CAPITULO XIV.

Do Embargo de Potências.

NO Tratado dos Seguros Part. I. Cap. 42. expõem os principios da Detenção de Principes (que he o mesmo que Embargo de Potencias) quanto á responsabilidade dos Seguradores: aqui o consideramos em qualidade de simples Avaria, pelos damnos, e despezas occasionadas em consequencia do mesmo Embargo (1). Nesta materia acha-se a disposiçãõ singular, e incoherente das Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 7.

„ O sustento, e soldadas dos marinheiros do Navio embargado em viagem por Ordem do Soberano serãõ reputadas Avarias grossas, se o Navio he fretado por mez; e se elle he fretado a viagem, cahiraõ taõ sómente sobre o Navio como Avarias simples.

Valim nota a contradicçãõ deste artigo combinando-o com o do dito Liv. 3. Tit. 3. Art. 16. e Tit. 4. Art. 5. seguintes.

„ Se o Navio for embargado por Ordem Soberana, no curso de sua viagem, não será devido frete pelo tempo da sua detençaõ, ou embargo se foi fretado por mez; nem augmento de frete, se foi fretado por viagem; *mas o sustento, e as soldadas dos Marinheiros durante o tempo da detençaõ serãõ reputadas Avarias.*

„ Se o Navio he embargado por Ordem Soberana antes de começada a viagem, não dever-se-ha aos marinheiros mais do que o jornal dos dias empregados a equipar o Navio; mas se o embargo he feito no curso da viagem, a soldada dos marinheiros ajustados por mez correrá só na meta de durante o tempo do embargo, e a dos marinheiros ajustados por viagem será paga nos termos do seu ajuste.

Ainda que o referido Commentador destas Ordenanças não possa conciliar exactamente estes artigos, como se pôde vér da discussãõ que ahi faz, com tudo a dita regra das Avarias em tal materia he seguida não só em França senãõ tambem na Hespanha, segundo as Ordenanças de Bilbao, que adoptou a mesma disposiçãõ no Cap. 20. das Avarias, Art. 18, e 19 (2).

(1) Não pertencem a esta classe os embargos de Navios feitos por seus Crédores com authoridade judicial; de cuja legitimidade e effeitos se ha de fazer mençãõ no Tractad. da Polic. dos Portos.

(2) Vid. Emergon Cap. 12. Sect. 30, e 34.

CAPITULO XV

Do Encalhe, ou Varação

Tendo no Tratado dos Seguros Part. I. Cap. 38. indicado a natureza, e effeitos do encalhe, ou varação do Navio, como ordinario accidente maritimo, que faz hum dos geraes objectos das Apolices, e se equipara ao naufragio, quando resulta a perda total do casco, e carga; agora o consideramos na qualidade de Avaria, quando delle provém taõ sómente perda parcial, em maneira que o Navio varado, ou encalhado possa vir a nado com os competentes socorros, e feitos os reparos necessarios, chegue a salvamento ao porto do destino.

O encalhe póde ser simples, ou com fractura; casual, e inevitavel; voluntario, e deliberado por malicia do Mestre, ou de proposito procurado para bem, e salvacão commum.

O encalhe, ou varação simples he aquelle, de que não resulta rompimento, e estrago do Navio nas suas partes essenciaes no acto de dar em terra, ou esbarpar em algum banco, ou escolho, não se enchendo de agua o mesmo Navio, ou soçobrando-se, sendo facil, com os meios proprios, ser trazido a nado, e seguir o seu curso. Acontecendo este encalhe, sendo a salvacão prompta com os esforços da Equipagem, ou de extranhos, os danos, e despezas que dahi resultão, se considerão meras Avarias, não tendo lugar o abandono do Navio, posto que segurado seja. O encalhe porém com fractura das ditas partes essenciaes do mesmo Navio, de que resulte soçobro, e extraordinario enchimento de agua, de sorte que as despezas do concerto, e mais necessarios para se desencalhar excedão ametade do valor do Navio, he reputado como verdadeiro naufragio, para terem os Segurados o direito de fazer o abandono aos Seguradores.

O encalhe casual, e inevitavel he aquelle, que procede directamente de fortuna de mar sem intervinfacto de pessoa. O encalhe voluntario, ou deriva-se da fraude, ou falta do Capitão do Navio, e em geral da barataria das gentes de mar, ou procede de deliberado accordo do mesmo com as pessoas a bordo, como expediente indispensavel para escapar á preza do inimigo, ou para evitar naufragio absoluto, fazendo de proposito varar o Navio em algum lugar, que pareça o menos perigoso, e donde possa facilmente ser desencalhado, cessando o perigo, alliviando-se da carga, etc.

O encalhe casual, ou malicioso, de qualquer genero que seja, he avaria simples por conta dos Proprietarios, bem como os naufragios. Ord. Mar. Fr. Tit. das Avarias, Art. 5., e assim he de Direito commum segundo o Liv. 4., e 7. ff. de Leg. Rhod.; salvo neste ultimo caso o regresso dos Proprietarios contra o Mestre do Navio, e participantes da fraude.

Sen.

Sendo porém o encalhe procurado nas ditas circumstancias urgentes para geral beneficio dos interessados no casco, e carga, reputa-se Avaria grossa indemnizavel por contribuiçãõ, como feito para salvaçãõ commum.

C A P I T U L O XVI.

Das despesas que se contaõ por Avaria grossa.

A Contecendo perigo de perda de Navio, todas as despesas deliberadamente feitas por motivo d'elle, e em consequencia dos expedientes tomados para bem, e salvaçãõ commum, sendo esta effectivamente alcançada, não derivando-se aliàs o accidente de vicio da Embarcaçãõ, ou culpa do Proprietario, ou Mestre, e Equipagem, justamente se enumeraõ entre as Avarias grossas, bem como todos os damnos de igual natureza, de proposito feitos por huma necessidade indispensavel a obter-se aquelle dito fim, sobrevindo fatalidade de mera fortuna de mar. Os principaes exemplos de taes Avarias saõ os seguintes.

1.º As despesas das arribadas, e baldeaçãõ nos casos, e termos expostos nos Cap. 8., e 9., para onde referimos o Leitor.

2.º As despesas de Comboi, que se pagaõ aos Commandantes de Embarcações de guerra, que, mediante a promessa de hum tanto por cento do valor do Navio, e Carga, ou algum outro premio de ajuste, se encarregaõ de dar escolta, e protecçãõ a hum, ou mais Navios mercantes. De ordinario isto só se verifica a respeito de Comboi, isto he, de Embarcaçãõ de guerra estrangeira, que não tem obrigaçãõ de prestar este auxilio á Marinha de outra Naçãõ. Quando o Comboi he dado pelo Governo do proprio Paiz, sendo hum dos mais importantes serviços publicos, costuma ser gratuito, ou sujeito a algum imposto particular, como he entre nós a chamada contribuiçãõ do Comboi, que se paga nos despachos do Consulado, e Alfandega.

A importancia de Comboi para segurança da navegaçãõ he de si manifesta (1). Ella constitue huma das garantias as mais melindrosas das Apolices de Seguros, e das ordens de Commissão para carga, e expediçãõ de Navios, que se devem mostrar estreita, e literalmente cumpridas pelos Segurados, pena de nullidade das ditas Apolices, e pelos Commissarios, e os Mestres dos ditos Navios, pena de responderem pelos successos, damnos, e interesses. A regularidade no modo de se dar Comboi he huma das mais delicadas, e interessantes operações de Marinha; bem como a deviaçãõ d'elle, e rebeldia dos Mestres de Navios mercantes em não se conformarem ao regimento, ou instrucções, ordens, e signaes do Commandante do Comboi, saõ dignas de severo castigo. As principaes Nações maritimas tem nesta ma-

te-

(1) Vid. Valim Com. à Ord. Mar. Fr. Liv. 3. tit. 4. Art. 5;

teria imposto graves penas aos culpados. Em Inglaterra conta-se no Almirantado entre huma das maiores notas dos Commandantes de guerra encarregados de Commissão de Comboi, o perder algum Navio da sua escolta, não sendo por accidente de força maior, e irresistivel, como tempestade, nevoeiro, correntezas, que impedissem ver, e pôr ordem na Frota ou Navios do seu Commando.

Exahi a legislação do nosso Reino, que se vê no Alvará de 9 de Maio de 1797, §. 10, e 11.

„ Os Commandantes dos Navios, que dão Comboi, ou levoẽ ordens,
 „ ficaõ inhibidos de dar caça, e de abandonar as Commissões de que vaõ
 „ encarregados, salvo se assim o exigir a segurança do Comboi, que tem
 „ a seu cargo; e ficaraõ sugeitos a serem julgados em Conselho de Guerra;
 „ e punidos, como por crime da mais grave desobediencia, se contravierem
 „ a esta Minha Real determinação; sendo-lhes tambem confiscada a parte,
 „ que tiverem na preza, que fizerem, a favor do Hospital Real da Marinha.

„ Os Capitães dos Navios Mercantes, que desobedecerem ao Comman-
 „ dante da Embarcação, ou Embarcações de Guerra, que lhes dá Comboi,
 „ ou que abandonarem o Comboi, seraõ julgados severamente pelo Conse-
 „ lho de Justiça; e poderaõ ser condemnados em multas até o valor de qua-
 „ tro mil cruzados em favor do Hospital da Minha Marinha Real; e a huma
 „ igual pena ficará sujeito o dono do Navio; que der semelhantes ordens
 „ ao Capitão do seu Navio.

O estabelecimento dos Combois para dar a protecção a Marinha Mercante do Brasil, e os abusos de alguns Capitães refractarios, que, de colloio com os donos dos Navios, se apartavaõ dos mesmos Combois, por insubordinação, e desordenada cobiça mercantil, e vieraõ a cahir no poder de inimigos com irreparavel damno dos carregadores; deraõ motivo á saudavel providencia da seguinte Ordem Regia.

„ Dona Maria por Graça de Deos Rainha de Portugal, e dos Algarves
 „ dáquem e dalém mar, em Africa Senhora de Guiné, etc. Faço saber que
 „ havendo Eu Mandado consultar pela Minha Real Junta do Commercio as
 „ penas que havião de ter os Donos, e Mestres dos Navios Mercantes, que
 „ se separarem dos Combois em que partirem, seja de portos destes Rei-
 „ no para o Brazil, seja delle para os do Reino. E Tendo-me conformado
 „ com o parecer da mesma Real Junta: Fui Servida de ordenar, e estabe-
 „ lecer as seguintes Providencias: Primo, que fique em seu vigor e cumprí-
 „ mento a Provisão com data de vinte e quatro de Julho de mil setecentos
 „ e sessenta, que se remetteo pelo conselho do Ultramar aos Governadores
 „ da Bahia, Pernambuco, e Rio de Janeiro para delles passarem por Co-
 „ pias a todos os portos do Estado do Brazil; pela qual Provisão foi ordena-
 „ do,

(1) Vide Beawes Lex Mercatoria pag. 269. . . . Valim as Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 4. Art. 5. . . . Vid. o meu Trat. de Seguros Part. 2. G. 11. e 16.

„ çõ, que o Governador Geral, ou o das particulares Capitánias do Estado
 „ do Brazil não dessem licença a Navio, ou Navios para virem fora da Com-
 „ panhia, e Comboi da Armada da Frota com cargas de assucares, e outras
 „ mercadorias, e que se dessem a dita licença, ainda que o Navio viesse a
 „ salvamento, pagassem de pena oitocentos mil reis, e a mesma pena hou-
 „ vessem os donos dos Navios, e os Mestres fossem prezos, e os Direitos
 „ das Alfandegas, e do Comboi em todo o caso se pagassem, ainda que os
 „ ditos Navios se perdessem. Segundo: Que nestas mesmas penas hajaõ de
 „ incorrer os Navios que sahirem com Comboi, e se separarem d'elle, não
 „ mostrando legalmente que se separáraõ por causa justa, que os releve da
 „ pena, e neste caso não poderaõ descarregar mercadorias algumas até que
 „ chegue o Comboi, de que se separaraõ para o fazerem, como se com elle
 „ viessem, e succedendo que, por causa de agua aberta, ou outro algum
 „ risco de tempestade, se permitta a descarga do Navio, as suas mercadorias
 „ se conservaraõ nos Armazens das Alfandegas respectivas como em Depo-
 „ sito, e selhes não dará despacho até que não chegue o Comboi, para en-
 „ taõ em concurrencia com os mais Navios, e suas mercadorias serem igual-
 „ mente despachadas. Terceiro: Que o conhecimento destas transgressões,
 „ e applicação destas penas ficará sendo propria, e privativa da dita Real Jun-
 „ ta pelo que pertence ao porto desta Capital, e aos mais portos do Rei-
 „ no, e Ilhas adjacentes; remettendo-lhe para este fim os Juizes das Alfandegas,
 „ aonde os Navios aportarem, e pertenderem despachar hum Processo
 „ verbal, por onde conste a transgressão que praticáraõ, para a vista de
 „ tudo se lhe impôr a pena correspondente, e se expedirem as Ordens
 „ necessarias para a sua execuçaõ. Que nos portos do Brazil ficará pertencendo
 „ este conhecimento ás Mezas da Inspeccão; e naquelles aonde se
 „ não achaõ estabelecidas, aos respectivos Ouvidores. Que das Sentenças,
 „ ou Decisões, que se proferirem sobre esta materia em qualquer das refe-
 „ ridas Estações, não poderá haver Appellação, ou Aggravo, nem qualquer
 „ outro recurso, que não seja o de embargos de que deveraõ conhecer os
 „ mesmos Juizes da primeira decisãõ, para se evitarem as Delongas Judiciaes,
 „ sobre hum objecto, cuja natureza he criminal, e por consequencia punivel
 „ por hum modo breve e Summario. Pelo que mando á Meza da Inspeccão
 „ da Cidade da Bahia, que cumpra, e faça cumprir, e guardar nas circums-
 „ tancias occurrentes as sobreditas providencias. A Rainha Nossa Senhora õ
 „ Mandou por seu especial Mando, e pelõs Ministros abaixo assignados,
 „ Deputados da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Na-
 „ vegação destes Reinos, e seus Dominios. Lisboa 27 de Abril. Por imme-
 „ diata Resoluçaõ de sua Magestade.

3.º As despesas do premio da salvaçaõ no caso de repreza, ou de recobramento do Navio, depois de abandonado pela Equipagem, por justo tẽmor de cahir em poder de inimigos ou Piratas, com razãõ reputaõ Avaria grossa, para ter lugar *pro rata* a contribuiçaõ dos interessados no casco e car-

ga. Pelo Alvará de 9 de Maio §. 4. se determina a quantidade dessas despesas relativas ao premio de retomadia, cujo theor he o seguinte.

„ Para que não fique dúvida alguma sobre a intelligencia do Artigo 9.
 „ do sobredito Alvará de Regimento das prezas de 7 de Dezembro de 1796.
 „ Sou servida ampliá-lo, e declará-lo na maneira seguinte: As Prezas que
 „ se tirarem aos inimigos, em cujas mãos houverem estado mais de vinte
 „ e quatro horas, sejam boas Prezas; mas tendo as mesmas pertencido, ou
 „ aos Meus Vassallos, ou aos das Potencias Minhas Alliadas, Ordeno que a
 „ respeito das mesmas se pratique o seguinte: Se a Preza for pertencente
 „ a Vassallo Meu, e for retomada por qualquer das Minhas Embarcações de
 „ Guerra, a mesma se restituirá ao seu Proprietario Portuguez, tanto o Na-
 „ vio, como a sua carga; mas o mesmo Proprietario ficará obrigado a dar
 „ logo *a oitava parte do seu total valor* para os Aprezadores, entre os quaes
 „ se dividirá, segundo se acha estabelecido. Se a Preza for pertencente a
 „ Vassallo Meu, e for retomada por Corsario Portuguez, armado por conta
 „ de particulares, será igualmente restituída a Preza ao seu Proprietario;
 „ mas este ficará obrigado a dar *a quinta parte do valor do Navio, e car-*
 „ *ga* ao dono do Corsario Aprezador, para que elle depois a divida com os
 „ seus cooperadores, conforme o ajuste que tiver feito antes de principiar
 „ o Corso. Se a Preza tiver ficado muito tempo nas mãos de inimigos, e ti-
 „ ver até mudado de natureza, passando de Navio, ou Embarcação Mercan-
 „ te para Corsario, ou Embarcação armada em guerra, então só poderá o
 „ Proprietario reclamar, e pertender *as duas terças partes do que provar*
 „ *que o Navio tem em ser da Embarcação, ou effeitos, com que se acha-*
 „ *va ao tempo que foi aprezado.* Se a Preza retomada for algum Corsario
 „ Portuguez armado em guerra, e que já o era quando foi aprezado, então
 „ o seu Proprietario poderá rehavello, *dando a oitava parte aos Aprezado-*
 „ *res*, se forem da Minha Marinha Real; e *a quinta*, se forem Corsarios,
 „ ou Armadores particulares. Se a Preza retomada for pertencente a Vassal-
 „ los de Potencia Alliada: Ordeno que nesse caso se ponha em execução a
 „ seu favor o Direito da inteira reciprocidade, e que em todo o caso sejam
 „ elles tratados, como tratarem aos Meus Vassallos em casos semelhantes,
 „ seja que a Preza fosse tomada por Embarcações de Guerra da Minha Real
 „ Armada, seja que o fosse por Corsarios, e que assim se julgue em seme-
 „ lhantes casos. Tambem Ordeno que tudo, o que acabo de determinar pa-
 „ ra as Prezas, que se tirarem aos inimigos de Navios, e effeitos pertencen-
 „ tes a Vassallos da Minha Coroa, se entenda Ordenado a respeito de Na-
 „ vios Portuguezes, que se restaurarem a si mesmos dentro, e depois das
 „ vinte e quatro horas de estarem em poder do inimigo, abolindo, e revo-
 „ gando expressamente tudo o que contra esta Resolução, e a este respeito
 „ se acha disposto no Artigo 11 do sobredito Alvará.

4.º As despesas feitas com a reclamação do Navio aprezado, ou em-
 bargado, obtendo-se effectivamente a relaxação da preza, e o levantamen-

to do embargo , são Avarias grossas , como immediata e necessariamente connexas com a deliberação de se fazerem essas diligencias para bem e salvação commum. O Senhor Emerigon assim se explica Cap. 12. Sec. 41. sub num. 9.

„ Todas as despesas feitas de boa fé , para se conseguir o relaxar-se o
 „ Navio , entraõ em Avaria grossa , se elle he posto em liberdade , depois
 „ de aprezado. Se elle he conduzido a algum porto , e a Equipagem ahi se
 „ demora para o guardar , e reclamar , naõ sómente as despesas da recla-
 „ mação entraõ em Avaria grossa , senaõ tambem as soldadas , e a despeza
 „ da Equipagem , durante o tempo que o Navio permaneceu no estado de
 „ arresto , ou detençaõ.

Tal he a prática de julgar que attesta o mesmo Author. Quando porém o Navio naõ foi aprezado , mas simplesmente embargado por Ordem do Soberano , ou aliás dos que exercem authoridade em seu nome , as Ordenanças Mar. Fr. estabelecem a differença de ser o Navio fretado por mez , ou por viagem , declarando por Avarias grossas o sustento e soldadas dos Marinheiros no primeiro caso , e por Avarias simples no segundo ; sobre o que veja-se o que fica dito no Cap. 14.

5.º As despesas feitas , para se pôr em liberdade o refens , dado em penhor para execuçaõ do bilhete de resgate de algum Navio aprezado , até chegar o mesmo refens ao porto do seu destino são Avaria grossa , que devem ser pagos por contribuiçaõ dos interessados no casco , e carga , bem como o he a importancia da Letra passada a favor do Aprezador , ou o valor dos effeitos que lhe foraõ dados por composiçaõ: bem se vé que , sendo taes despesas huma consequencia do damno , que acontece , em razãõ do resgate para bem e salvação commum , de necessidade fazem parte do preço do mesmo resgate , e fica sujeito ás mesmas regras , pelas quaes se qualifica a Avaria grossa , que naõ só se verifica nos expedientes deliberada e directamente tomados para bem e salvação commum , senaõ tambem nos danos , e despesas , que são hum resultado immediato ou necessario dos mesmos expedientes , como fica exemplificado no Cap. 6. (1) Tanto mais que na liberdade do refens interessa a humanidade , e honra nacional.

6.º As despesas do resgate de qualquer pessoa da Tripulhaõ , sendo aprezada , indo a algum lugar a serviço do Navio e carga , entraõ em Avaria grossa por hum principio de equidade muito attendível ; sendo racionavel , que se indemnize por contribuiçaõ taõ grave calamidade acontecida em consequencia de expediente tomado para geral beneficio. As Ordenanças Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 4. Art. 16 , 17 , e 18 estabelecem a distincção seguinte.

„ Os marinheiros aprezados no Navio , e feitos escravos , naõ poderão
 „ pertender cousa alguma contra os Mestres , Proprietarios , ou Carregado-
 „ res para o pagamento de seu resgate.

— Mas

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 41. sub 9.º

„ Mas se algum delles he aprezado , sendo enviado ao mar , ou a terra
 „ para o serviço do Navio , o seu resgate será pago á custa do Navio ; e se
 „ he para o Navio , e a carga , elle será pago á custa de todos os dous ,
 „ com tanto que elles cheguem a bom porto ; tudo porém até concurren-
 „ cia de trezentas libras , sem prejuizo de suas soldadas.

„ A repartição das sommas destinadas ao resgate dos marinheiros será
 „ feita á diligencia do Mestre , incontinentemente depois da chegada do Navio ,
 „ e será o dinheiro depositado nas mãos do principal interessado , que terá
 „ a obrigação de o empregar incessantemente para o dito resgate , pena do
 „ quadruplo a proveito dos marinheiros aprezados.

Valim no seu Commentario áquelles artigos observa , que o primeiro
 he justo , e coherente ao artigo quinto do Liv. 3. Tit. 7. das Avarias , que
 estabelece a preza feita sobre o Navio como Avaria simples.

Se o Corsario ou Pirata , sem ser em consequencia de resgate , ou a
 titulo de refens , escolhe , e leva para seu bordo quaesquer pessoas da Equi-
 pagem , he huma infelicidade particular do que soffreo a preza , bem como
 seria a do Proprietario cujos effeitos elle tomasse. A mesma razão ha a res-
 peito do Proprietario do Navio , quando algum da Tripulação he aprezado ,
 tendo sido enviado ao mar ou á terra a serviço do Navio sómente : neste
 caso os Carregadores nada tem que contribuir , não havendo recebido pro-
 veito em semelhante expediente : porém se este foi feito a beneficio tambem
 da carga , a contribuição delles he indispensavel , merecendo indemnisação
 e recompensa o detrimento soffrido em beneficio alheio. Mas , para se verifi-
 car tal obrigação , he necessario que o Navio e carga chegue a bom porto ;
 pois sem a sua effectiva salvação cessa o fundamento ; e necessidade de
 contribuir , não bastando a utilidade do meio empregado para geral benefi-
 cio , se o exito não correspondeo ao destino , como se vé dos principios pos-
 tos nos Cap. 4. e 6.

As ditas Ordenanças limitaõ o preço do resgate das gentes de mar no
 caso dito , até trezentas libras , ou noventa e seis mil réis da nossa moeda ;
 mas em compensação lhes daõ o frete inteiro , como se tivessem servido to-
 da a viagem , visto não ser por falta delles , mas sim por infórtunio aconte-
 cido no serviço , que ficáraõ impossibilitados de concluir a mesma viagem.
 Além disto daõ a providencia de encarregar ao Mestre do Navio a obrigação
 de diligenciar a sua liberdade , condemnando ao principal interessado no
 quadruplo no caso de negligencia , e inacção neste particular. Acrescenta
 o mesmo Valim que , se elle omittisse este seu dever , o Procurador Regio
 do Almirantado teria direito de interpor officio fiscal para o constringer a
 praticar a sua obrigação ; e igualmente ao Depositario do dinheiro do resga-
 te , se fósse negligente em trabalhar no livramento dos captivos (1).

7.º

(1) Pela Lei do Reino he muito favoravel a causa do Captivo em poder de inimigos , e qualquer do
 Fovo póde requerer em seu favor. Ord. Liv. 1. tit. 90. in pr. mas a de Liv. 5. tit. 6. § 23 , em attenção

7.º As despesas do curativo, e funeral, ou enterro das gentes de mar feridas, e falecidas em combate com os inimigos, são também Avaria grossa. As Ord. de Mar. Fr. determinão o seguinte no Liv. 3. Tit. 4.º Art. 1.º: „ O homem de mar, que for ferido no serviço do Navio combatendo contra os inimigos, ou piratas, será curado á custa do Navio, e da Carregação. . . . E no Liv. 5. Tit. 7.º Art. 6.º = O curativo, e sustentação do homem de mar ferido, defendendo o Navio, são Avarias grossas, e comuns.

Valim nota que esta legislação tem lugar, não só, quando o marinheiro he ferido com as armas na mão no acto de combate, senão também, quando na mesma occasião faz a manobra. A razão he idéntica.

Alguns Authores querem que o marinheiro estropeado em combate, e ficando incapaz de ganhar a sua vida, deva ser sustentado por huma pensão vitalicia, á custa dos proprietarios do Navio, e carregação. Porém o dito judicioso Commentador das citadas Ordenanças bem adverte, que este encargo seria muito oneroso aos particulares, e retardaria o Commercio marítimo. Como o Estado interessa na prosperidade da navegação, e valentia das gentes de mar, aos Soberanos he que pertence prover á subsistencia dos feridos por semelhante causa. Para este effeito a França erigio o Hospital dos invalidos, e ahi se manda dar meio soldo aos que ficáraõ nos combates fóra de estado do serviço da Marinha.

Os que morrem na acção da defeza do Navio, seja com as armas na mão, seja fazendo a manobra, ou em consequencia de feridas, ou d'outro accidente no mesmo conflicto, estão nas mesmas circumstancias. As citadas Ordenanças Liv. 3. Tit. 4.º Art. 15.º assim dispõe.

„ A soldada do homem de mar morto defendendo o Navio seraõ pagas por inteiro, como se elle tivesse servido toda a viagem, com *tanto* que o Navio chegue a bom porto.

Esta disposição he dirigida á animar o Commercio marítimo, segurando aos herdeiros das gentes de mar mortas em combate a sua inteira soldada. Valim a este Artigo observa que, sendo os marinheiros mortos em combate mais favorecidos pelo beneficio de seus herdeiros, do que morrendo de simples morte natural, ainda causada pelas fadigas do serviço do Navio nos termos dos Artigos 13, e 14 do citado Titulo; deve ser pago á custa tanto da carregação, como do Navio, o excedente das soldadas que seriaõ devidas no caso taõ sómente de morte natural; porque este excedente vem a ser huma despesa extraordinaria, que deve ser supportada em commum, como derivada do acto da defeza, e combate, a bem do mesmo Navio, e carga.

Mas para que os herdeiros do marinheiro possaõ no dito caso ter direito á inteira soldada, he necessario que o Navio chegue a bom porto; ou

Tom. III.

O

aliás

da fé publica e Direito das Gentes, manda castigar com pena de morte ao refens que foge antes de ser posto em liberdade pela Nação a que foi dado, e igualmente se commette furto.

aliás que o salvado do naufragio chegue para satisfação da mesma soldada; não só pela regra geral que, no caso de preza, e naufragio, as gentes de mar só tem direito ás suas soldadas pelo salvado do Navio, e frete das mercadorias, segundo o Art. 8, e 9. do acima citado Titulo, senão tambem pelo outro principio estabelecido nas avarias grossas, que não ha lugar á contribuição dos interessados, quando se não salva o Navio.

Deve-se aqui notar a benigna providencia do illuminado governo de Sua Alteza Real a favor das gentes de mar, que mandou declarar na Praça de Lisboa por Edital da Real Junta do Commercio de 29 de Julho de 1799, ampliando o Decreto de 14 de Setembro de 1798, declarando, e ordenando, que a gratificação de hum e meio por cento concedida no mesmo Decreto ás Tripolações, que se defendessem valorosamente do inimigo, competisse a todos os Navios mercantes, armados, ou não armados em guerra, e não comboiados; com tanto que mostrassem no mesmo Tribunal ter havido ataque, e resistencia acompanhada de feliz successo: que para aquella gratificação contribuisse o valor da carga, e o do Navio com o do maçame, e fretes, avaliado tudo por Louvados da nomeação das Partes, os quaes buscarão o valor medio de todas estas cousas ao tempo de chegar o Navio ao porto, depois do combate: devendo o Tribunal corrigir qualquer discordancia dos Louvados, a fim de que as avaliações sejaõ sempre favoraveis ao Commercio: ficando outro sim ao arbitrio do Tribunal estabelecer hum methodo simples para a arrecadação, e repartição da Contribuição por meio de hum Magistrado intelligente, e activo na execução das Reaes Ordens; e que a distribuição do premio seja em proporção com os salarios das Equipagens; devendo succeder nella o herdeiro, ou herdeiros de qualquer dos combatentes que morrer. Veja-se o ultimo Decreto sobre esta materia.

EDITAL.

O PRINCIPE REGENTE NOSSO SENHOR Ampliando o Decreto de 14 de Setembro, passado pelas Resoluções de nove de Fevereiro, e seis do corrente Julho, dirigidas ao Tribunal Supremo da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação destes Reinos, e Seus Dominios. Foi servido declarar, que a gratificação de hum meio por cento, concedida no mesmo Decreto ás Tripolações, que se defendessem valerosamente do inimigo, competisse a todos os Navios mercantes, ou armados em guerra, e não Comboiados; com tanto que mostrassem no mesmo Tribunal ter havido ataque, e resistencia acompanhada de feliz successo: Que para aquella gratificação contribuisse o valor da carga, e o do Navio, com o do maçame, e fretes, avaliado tudo por Louvados da nomeação das Partes, os quaes buscarão o valor médio de todas estas cousas ao tempo de chegar o Navio ao porto, depois do combate: devendo o Tribunal corrigir qualquer dis-

discordancia dos Louvados, a fim de que as avaliações sejam sempre favoráveis ao Commercio: ficando outro sim ao arbitrio do Tribunal estabelecer hum methodo simples para a arrecadação, e repartição da Contribuição por meio d'hum Magistrado intelligente, e activo na execução das Reaes Ordens: Que a distribuição do premio seja em proporção com os salarios das Equipagens; devendo succeder nella o herdeiro ou herdeiros de qualquer dos Combatentes que morrer. Lisboa 29 de Julho de 1799.

Francisco Soares de Araujo Silva.

C A P I T U L O XVII.

Da responsabilidade nas Avarias.

A Responsabilidade nas Avarias he a necessidade, ou obrigação de soffrer alguém, ou pagar o damno, ou despeza extraordinaria do Navio, e mercadorias, por qualquer accidente maritimo, ou de contribuir para a indemnisação do mesmo damno, ou despeza que se procurou para o geral, e effectivo beneficio dos interessados no cargo, e carga. Como estes accidentes podem provir de diversas causas, e motivos, e constitue consequentemente essenciaes as notaveis differenças nas Avarias, segundo fica indicado nos Cap. 2. 4. e 6, tambem a responsabilidade varia conforme a diversidade da origem, e fim que as occasionou.

Pela regra geral de Direito Maritimo já notada no Cap. 5. *as Avarias simples devem ser supportadas, e pagas pela cousa que tiver soffrido o damno, ou causado a despeza; e as Avarias grossas, e Communs recahem tanto sobre o Navio, como sobre as mercadorias, soldo a libra, isto he, á proporção do interesse dos respectivos proprietarios.*

Se as Avarias simples procedem de vicio do Navio, e carregação, ou de facto do proprietario, e gentes de mar, os prejudicados estão na necessidade de soffrer o infortunio a que deraõ occasião, ou tem seu regresso contra aquelles, a quem se póde imputar o prejuizo. Se foraõ derivadas de mera fortuna de mar, he calamidade particular, que todos supportaõ a força na parte relativa, sem que pessoa alguma deva garantia, ou indemnisação aos que sentíraõ detrimento; salvo se, acontecendo o perigo, se empregáraõ os meios para o fim da salvação commum, e esta se conseguiu, e se deveo a taes meios: do contrario, se o exito não correspondeo ao destino, cada hum soffre a propria perda.

C A P I T U L O XVIII.

Da responsabilidade na Avaria procedida de vicio do Navio, ou carregação, e do facto dos Proprietarios.

AS Ord. Mar. Fr. das Avarias Art. 5.º assim dispõem.

„ Os danos acontecidos ás mercadorias pelo vicio proprio, são Avarias simples por conta dos Proprietarios.

He clara a razão, porque a Avaria, que se deriva do vicio proprio da cousa que a soffre, deve ser unicamente por conta dos Proprietarios, a quem pertencem os commodos, e proveitos, e não podem ignorar ou não se presume, que ignorão a qualidade da cousa, que expõem aos riscos maritimos. Por exemplo, se o Navio, por mal construido, ou alquebrado, ou por velho, abriu agua, careceo de carbono, ou d'outra obra, he evidente que os danos, e despezas necessarias a reparallo devem recahir simples, e particularmente sobre o Navio, e soffrellas o seu Proprietario, que lhe percebe os fretes, e não pôde attribuir, e imputar os prejuizos a pessoa alguma: em tal caso vale a trivial regra de Direito = *que a cousa perece para seu dono* =. Vid. L. 15. ff. locat. conduct.

Pela mesma razão devem ser unicamente a cargo dos Proprietarios as Avarias, que sobrevem ás mercadorias, tão sómente em razão do seu vicio intrinseco, defeituosa qualidade, e natural tendencia, e facilidade de se arruinaem, corromperem, ou diffluirem, como os mantimentos, sães liquidos, e substancias espirituosas, e sujeitas á fermentação, e infecção espontanea. Igualmente são a cargo dos Donos das mercadorias, os danos que resultão do defeito do enfiardamento, caixas, e vasilhas, em que se involvem, ou incluem os effeitos carregados a bordo; com tanto que nisso não influisse facto do Mestre do Navio pela má arrumação da carga, ou outra culpa, e omissão.

Porém tendo havido incuria, ou grave falta do Proprietario, ou Mestre do Navio, de que resultassem danos á carga, suppostos estes sejaõ contados por Avarias simples, e particulares, com tudo os respectivos Donos tem o seu regresso contra os ditos, pela regra geral, que deve resarcir o dano quem foi causa delle.

A obrigação do Mestre, ou Capitão do Navio, aliás do Dono a quem representa, de reparar os danos procedidos de vicio proprio do mesmo Navio, he expressa nas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 3. do Frete Art. 12.

„ Se o Carregador provar, que ao tempo, em que o Navio se fez á vela, estava incapaz de navegar, o Mestre perderá o seu frete, e responderá pelos prejuizos, e interesses do mesmo Carregador.

A clausula de *incapaz de navegar*, he generica, e comprehensiva, não só do caso especifico da navegabilidade, isto he, da absoluta, e real insufficiencia do Navio para fazer as funções de seu destino, por estar podre, ou mal construido; e não tambem quando está desapparelhado, sobre carregado, ou sem o numero de marinheiros necessarios ás manobras. He indisputavel a Justiça desta decisão, que fixa a pena, e responsabilidade de Mestre, e por consequencia do Dono do Navio, que o authorizou, e lhe deu o commando, quando elle freta o mesmo Navio, estando alias effectivamente incapaz de navegar, pela sua defeituosa construcção, máo estado, ou sobrecarrego. A prova do máo estado deve ser feita por authentica declaração de Expertos, ou Officiaes competentes, como entre nós he a que se denomina *Mestrança da Ribeira*, debaixo da inspecção do Intendente da Marinha, ou dos Magistrados, que tem a seu cargo a Policia do porto, com os Práticos do lugar, em Vestoria judicial. Omittida esta, he manifesta a prevaricação do Mestre, ou Proprietario do Navio, que engana ao Affretador, ou á Praça, quando o expõem a frete, ou a carregar para alguma viagem, e alcança o affretamento, ou carga, pela boa fé, com que se supõem estar o Navio em a condição necessaria para encher o seu destino.

Valim commentando a dita Ordenança observa, que a mesma pena, e responsabilidade do Mestre, tem lugar, ainda quando, antes de carregar o Navio tivesse precedido Visita, e Vestoria por Officiaes competentes, e fosse julgado em estado de fazer viagem. Porque, semelhantes Visitas, e Vestorias de ordinario são feitas de hum modo perfunctorio, e deslaxado, e como de tarifa, sem a presença dos Carregadores, que seriaõ as Partes, e Contradictores legitimos, interessados a fiscalisallas, e controvertellas; e o Affretador, e Carregadores repousão na fé publica, confiando na exacção, e fidelidade destes Actos praticados em consequencia da Policia do porto, suppondo tudo feito em regra. Ainda que os Officiaes empregados neste ministerio tenham a seu favor a presumpção da Lei, esta com tudo não exclue já mais, e deve ceder á verdade, e legitimo direito das Partes damnificadas: Esta regra convém que tenha observancia em todos os negocios civis, e muito principalmente no Commercio, interessando a boa ordem na navegação, e bem da humanidade, que ninguem se prevaleça de méros formularios, e exterioridades para pôr em risco as vidas, e fazendas alheias, abrigando a sua cobiça, ou prevaricação com os subterfugios das trapaças do foro.

Pelo que nas ditas circumstancias, se acontecem as Avarias, de qualquer genero que sejaõ, o Affretador, ou Carregor tem direito de requerer nova Vestoria de Peritos; e se por ella se mostrar, que o Navio estava podre, e arruinado nas suas partes essenciaes, de sorte que se viesse no conhecimento que, posto elle, a sahida do porto, não tivesse lesão apparente, com tudo já preexistia vicio occulto de ferrugem dos prégos, furos

dos insectos, ou outro defeito semelhante, que se constitua insufficiente, e incapaz de resistir aos accidentes ordinarios de golpes de vento, e de mar, o dono do Navio he obrigado a satisfazer, e pagar qualquer damno procedido das ditas Avarias: estando contra elle a presumpção de que bem sabia, ou devia saber do máo estado do Navio. E quando mesmo o não soubesse, estando na boa fé de que o Navio não tinha vicio occulto, que depois se descobrisse, isso o não podia relevár da responsabilidade de compôr o prejuizo; porque he, em toda a hypothese e circumstancia, necessariamente obrigado, pela natureza, e fim do seu negocio, ter o Navio bom, e em estado de fazer viagem com segurança ao porto do destino; e tal he a condição virtual, tacita, e subentendida, que se considera fazer com o Affretador, e Carregadores.

CAPITULO XIX.

Da responsabilidade nas Avarias por falta, ou fraude do Mestre ou da Equipagem.

As Ordenanças Mar. Fr. Art. 4. declaram a seguinte:

„ O damno acontecido ás mercadorias por falta do Mestre, ou da Equipagem, ou por não ter bem fechado as escaunhas, amarrado o Navio, fornecido de bons apparelhos, são Avarias simples, que cahirão sobre o Mestre, o Navio, e o frete.

Estes exemplos são postos *enunciativa*, e não *taxativamente*. O Mestre responde não só pelas Avarias ahí especificadas, senão também por todas, que se provar, serem originadas de sua culpa, ou emissão. Na generalidade da clausula = *falta do Mestre e Equipagem* = se comprehendem todos os danos derivados do que se chama = *barataria do Mestre e Equipagem* = que exemplificamos no tratado dos Seguros Part. I. Cap. 44.

Devem taes Avarias recahir sobre o Mestre, ainda quando o facto procedesse tão somente de culpa dos marinheiros, que desobedecessem, ou faltassem ao serviço: porque por Direito elle he obrigado a responder pelas faltas de suas gentes, que escolheo, e alistou, salvo o seu recurso contra os que não fizeraõ o seu dever, ou commetteraõ extravio, furto, damnifcamento da carga, ou outra malfetoria.

O Senhor Emerigon Cap. 12. Sec. 4. se explica assim. „ O Capitão he obrigado por todos os danos, que acontecem á mercadoria por sua falta: „ porque, em razão do frete que recebe, elle deve entregar a mercadoria „ tal como a recebeu segundo o theor do conhecimento, em quanto não „ mostrar, que o prejuizo procedera de hum accidente, que se não podia „ prever, nem impedir.

De-

Deve as Avarias, de que se trata, recahir tambem sobre o Navio; isto he, sobre o dono delleo; Naté a concurrencia do seu valor e frete vencido nessa viagem: oppor que este deva garantia á Praça; e he consequentemente responsavel pelos factos do Mestre, que elego, e prepoz a todo o expediente, sob o qual he o Navio, e aliás os Carregadores seriaõ enganados, e lesados contra a boa fé do Commercio, e navegação. Tal he a disposiçãõ geral de Direito commum, que he com tudo modificada, e restricta pelas Ord. Mar. Liv. 2. Tit. 8. Art. 2.

Os Proprietarios dos Navios seraõ responsaveis pelos factos do Mestre, mas elles ficaraõ desoncarregados, abandonando o Navio, e o frete.

Ainda que os Proprietarios dos Navios sejaõ obrigados pelos factos do Mestre, em toda a extensãõ da obrigaçãõ, quando se está nos casos, em que, por Direito Maritimo, elle he authorisado a fazer determinações, e contrahir dividas a proveito do Navio para seus reparos, e provisionamento, salvaçãõ, ou maior segurança, ou outras necessidades urgentes, como no caso de arribada forçada, emprestimo de dinheiros a crédito, ou a risco, composiçãõ com Piratas, affretamento, ou compra de outro Navio para transportar as mercadorias, sendo previamente condemnado em viagem por in-navegavel, assim o exigindo o interesse publico, ainda que aliás houvesse lesaõ nos contractos, ou o Navio viesse a perecer com tudo; no caso de Avarias, por falta do Mestre ou da Equipagem, he racionavel, que não sejaõ os Proprietarios obrigados senãõ até á concurrencia do valor, e frete do Navio, fazendo aos Carregadores o devido abandono; pois, como nota Vallim commentando o citado Art. 2., se os Proprietarios fossem gravados além do dito valor, e frete, corriaõ o risco de serem arruinados pela má fé, ou pelas temeridades dos Capitães, e Mestres dos Navios e Embarçaões; e o temor deste risco não poderia deixar de ser fatal á navegação: basta que sejaõ expostos, e compellidos ao mal gravissimo da perda do seu Navio e frete ganhado, para que o seu interesse, ainda independente das mercadorias, e carga, os empenhe a fazer escolha de hum Capitaõ, sobre quem possa prudentemente contar. Como, feito o abandono do Navio, e frete no caso dito, os Carregadores não tem mais direito algum contra os Proprietarios, segue-se que, posto estes tenhaõ tambem carga propria no Navio, esta não se considera entrar no abandono, nem fica sujeita, nem alguns outros seus bens ao pagamento das perdas procedidas de facto do Mestre, e Equipagem.

Se o Navio pertence a muitos, todos saõ neste caso obrigados in solidum, isto he, cada hum de per si está sujeito á mesma garantia pela Avaria total no modo dito. He disposiçãõ de Direito commum, seguida geralmente no Commercio.

Os casos mais ordinarios de barataria dos Mestres dos Navios, e de que resultaõ Avarias, e prejuizos de muita consequencia aos Carregadores, saõ

as arribadas arbitarias, a deviação de Comboi, extravios dos volumes, arrombamentos de caixas, evacuação das vasilhas. Não ha dúvida que em taes casos, e outros semelhantes, os prejudicados tenham sua acção contra o Mestre e Dono do Navio para indemnisação do damno. Ha tambem outras Avarias, que não se supõem derivar de fraude do Mestre, mas de negligência, omissão, ou temeridade em seu officio: taes são as enumeradas no Artigo da acima citada Ordenança, as que se podem accrescentar, por exemplo os damnos procedidos de haver sobrecarregado o Navio, de não ter boa Equipagem, ter sahido em tempo notoriamente tempestuoso, e contra o parecer dos Officiaes, etc.

O célebre Regulamento do Consulado do Mar Cap. 65, e 66 conta entre as Avarias a cargo do Mestre do Navio as que são causadas pelos ratos, se elle não teve a precaução de ter gatos a bordo: mas não responde por ellas, se provar, que os tinha, e que morrerão na viagem; com tanto que no primeiro porto a que tocar, não se esqueça de procurar logo outros: tal he a doutrina de todos os Authores que tratáram desta materia, da qual tambem falla o nosso Jurisconsulto Portuguez Santerna.

CAPITULO XX.

Da responsabilidade na Avaria miuda.

AS Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 8.º assim declarão:

„ As despesas da paga das Embarcações, Barqueiros, e Pilotos da barra para fazerem entrar, conduzir, halar, e dar reboque ao Navio nos portos e rios, ou para sahirem dos mesmos, são Avarias miudas, que se pagão huma terça parte pelo Navio, e os outros dous terços pelas mercadorias.

Valim observa, que este Art. procede, quando estas despesas são ordinarias, e necessariamente feitas na viagem do destino do Navio, ainda sendo a mais feliz; porque pertencendo á Policia, e necessidade do porto, que, pela sua posição, exige aquellas cautelas a bem do Navio e carga, justo he, que os respectivos Proprietarios paguem taes despesas, á proporção do seu interesse, e beneficio recebido. A partilha determinada no dito Artigo he racionavel, por simplicar-se a operação, considerando-se os casos ordinarios de importar a carga o dobro do valor do casco da Embarcação.

Mas se estas despesas foraõ feitas em consequência de huma arribada forçada por tempestade, caça de inimigos, ou outro accidente maritimo de força maior, no justo temor de naufragio ou preza, sendo ellas por esta causa extraordinarias, devem entrar em contribuição como Avaria grossa.

O sustento do Piloto da barra, em quanto está a bordo, he só a cargo do

do Navio, segundo os Juizos de Oleron, que nota Valim no Commentario daquelle artigo.

Quanto ás outras despezas, ou Avarias pequenas, impropriamente ditas, que o Mestre he obrigado a fazer no porto da carga, e descarga, como são os das visitas, consulados, guardas, ancoragem, boias, balizas, e outras pagas miudas de Direitos Reaes, ou Senhorios, e salarios de Officiaes publicos, e competentes despachos necessarios á Policia do mesmo porto, e expedição do Navio, ellas vem a recahir tão sómente sobre o Navio, devendo ser pagas pelos Mestres, por conta de seus Proprietarios, segundo as Ord. Mar. Fr. Tit. das Avarias Art. 9: bem entendido porém, que isto se verifica no caso de serem taes despezas ordinarias, e indispensaveis da viagem do destino; porque se foraõ em consequencia de arribada forçada para o bem, e salvação commum, sendo já extraordinarias, seguem a regra das Avarias grossas.

C A P I T U L O XXI.

Da responsabilidade na Avaria reciproca.

A Avaria reciproca, ou de mutuo prejuizo, verificase no caso de abordagem de huma Embarcação com outra. Já indicamos os seus effeitos no Tratado dos Seguros Part. 1. C. p. 40, pelo que respeitava á responsabilidade dos Seguradores.

As Ord. Mar. Fr. Tit. dos Seguros Art. 26 enumerão a abordagem entre *as fortunas de mar*; e no Tit. das Avarias Art. 10 dispõem.

„ Em caso de abordagem de Navios, o damno será pago igualmente „ pelos Navios, que o tiverem feito, e soffrido.

Esta disposição suppõem a abordagem involuntaria, e inevitavel, que procedeo absolutamente de caso fortuito, sem mistura de culpa das gentes de mar; como por exemplo, em razão de tempestade, correntezas, nevoeiro, desgoverno do Navio por calmarias em mar alto, ou por outro accidente em viagem, ou no porto, que senão podesse precaver, ou resistir com a prudencia, ou força humana: porque, se ella procedeo de culpa, e, com mais forte razão, de malicia de algum dos Mestres, deve pagar a Avaria quem foi a causa della, segundo declara o Art. 11.

„ Se todavia a abordagem houver sido feita pela falta de hum dos Mestres, o damno será reparado por aquelle, que tiver sido a causa.

Estas disposições são de Direito commum das Nações, e até achão-se determinadas nas Leis Romanas.

Não ha cousa mais ordinaria, em caso de abordagem, do que ver ao Mestre, e Equipagem de hum Navio, attribuir o damno á falta do outro, e este fazer outro tanto, retorquindo o argumento; e queixas contra o adver-

sario. A difficuldade de reconhecer de que parte esteve a falta, e se esta he de natureza, que mereça fazer condemnar aquelle a quem he imputada, na inteira satisfacão de todo o damno, tem estabelecido a equitativa pratica de se julgar por *Avaria communi* o damno soffrido das abordagens, quando não ha prova liquida da causa do desastre.

Estas abordagens são muito frequentes nos portos: e por isso em varias Ordenanças particulares se tem especificado os casos, em que tem lugar a imputação, e responsabilidade dos Mestres, quando estes as occasionão por faltarem a seu dever, ou não se conformarem á Policia do porto sobre a entrada, guarda, ancoragem, e amarração dos Navios; e os casos em que he licito, e até ordenado aos mesmos Mestres praticar alguns actos necessarios para prevenir as abordagens, e maiores perigos, que possaõ resultar delles.

As Ord. Mar. Fr., para prevenirem, ou remediarem os máos effeitos das abordagens nos portos, dão as providencias seguintes no Liv. 4. Tit. 1. dos Portos, e Bahias.

Art. II. ,, Haverão sempre Marinheiros a bordo dos Navios, que estiverem no porto, para facilitar a passagem dos que entrarem, ou sahirem, largar as amarras, e fazer todas as manobras necessarias, pena de cincoenta livras de multa contra os Mestres, e Patrões.

Dito Liv. Tit. 3.

Art. III. ,, Os Mestres dos Navios, vindo tomar Bahia, ou Porto, de vem ancorar a distancia tal hums dos queros, que as ancoras, e cabos não se possaõ misturar, e causar prejuizo; pena de responderem por elles, e de serem condemnados a arbitrio.

Art. IV. ,, Quando houverem muitos Navios na mesma Bahia, ou Porto, aquelle que se achar o mais avançado n'agua, será obrigado a ter durante a noite farol, para advertir os Navios, que vierem do mar.

Art. V. ,, Quando o Navio se quizer fazer á véla de noite, o Mestre será obrigado na vespera desse dia a pôr-se em franquia em lugar proprio, para sahir sem fazer abordagem, ou damno a alguns, que estiverem no mesmo porto; pena de pagar todas as despesas, prejuizos, e interesses, e multa arbitraria.

Dito Liv. 4. Tit. 1.

Art. V. ,, Os Mestres, e Patrões de Navios, que quizerem suster-se sobre as suas ancoras nos Portos, serão obrigados a ligar-lhes huma boia, ou espia para as marcar; pena de cincoenta libras de multa, e de reparar todo o damno que dahi acontezer.

E no Liv. dito Tit. 6.

Art. II. ,, O Mestre do Cáes terá cuidado de fazer pôr em ordem, e amarrar os Navios no porto: vigiará em tudo o concernente á Policia dos Cáes, Portos, e Bahias, e fará em razão disto proceder a todas as notificacões necessarias.

As ditas Ordenanças Liv. 5. Tit. 4. dos Pesqueiros, providenciaão tam-
bem as abordagens, que resultão ás pescarias sedentarias do porto, embaras-
ço, e rompimento das redes, etc.

Art. VIII.

„ Não poderão os Proprietários, ou Rendeiros das pescarias exclusivas
„ pertender algumas custas, danos, e interesses contra os Marinheiros,
„ cujos bateis tiverem abordado a seus Pesqueiros, senão justificarem que
„ a abordagem tem sido feita por falta, ou malicia destes.

A razão do decidido neste ultimo Artigo he, que não se faz presumi-
vel, que os Mestres dos Navios, ou outras Embarcações vão de proposito,
e por malicia abordar aos viveiros, no risco de terem maior damno do que
o que poderiaõ causar. A presumpção pois está em seu favor, que não pode-
riaõ naturalmente evitar a abordagem, e que esta procedera da violencia
dos ventos, ou d'outro accidente maritimo: donde se segue, que para os
fazer responsaveis, he necessario convencer por provas satisfatorias, que
ella fora feita por falta, ou malicia.

Porém Valim commentando este Art. o interpreta dizendo, que elle só
relewa ao Proprietario do Navio da satisfação total do damno, mas não da
parcial a que deve contribuir na fórma do citado Art. 10. das Avarias, con-
junctamente com o Proprietario do pesqueiro; para o que se deve fazer ava-
liar a Avaria recebida de huma e outra parte, e repartir-se a somma iguale-
mente: bem entendido, que isto procede no caso de se ter o mesmo Pro-
prietario do pesqueiro conformado ás regras da Policia do Porto: porém ha-
vendo nelle falta, ou contravenção, como por exemplo, não tendo posto
em distancias competentes espias, boias, e outros signaes para advertir aos
navegantes, não sómente não tem direito de exigir contribuição, senão que
he obrigado a reparar por inteiro o prejuizo, que tem causado.

Na avaliação da Avaria causada aos pesqueiros, redes, e fios dos pes-
cadores sómente se deve attender ao prejuizo realmente recebido, e para
o effeito de reparar os mesmos pesqueiros, e redes, repondo-se huma, e
outra cousa em estado de servir como antes; mas não á indemnisação dos
pescadores pelo peixe que poderiaõ ter pescado: porque isso he indemonst-
ravel, ou de muito difficil liquidação: porém alguma attenção se deve ter
aos salarios ordinarios do tempo perdido da pescaria.

C A P I T U L O XXII.

Da responsabilidade dos Seguradores nas Avarias.

OS Seguradores por força, e natureza do seu contrato respondem aos Segurados não só pela perda total nos chamados *Sinistros maiores* de naufragio, varação, preza, innavegabilidade, detença de Principes, senão também pela perda parcial nos *Sinistros menores* do alijamento, arribada, abordagem, e outros damnos, prejuizos, e desembolsos, cuja importancia não exceda ametade do valor do Navio, e carga, com tanto que procedaõ de mera fortuna de mar. Tal he a Lei geral das Nações, e a regra das Ord. M. Fr. Liv. 3. Tit. 6. Art. 26.

„ Seraõ aos riscos dos Seguradores todas as perdas, e prejuizos que
 „ acontecem sobre o mar por tempe tade, naufragios, varações, aborda-
 „ gens, mudança de derrota, de viagem, ou de Navio; alijamento, fogo,
 „ prezas, pilhagem, detença de Principe, declaração de guerra, repre-
 „ zalias, e geralmente por todas as outras fortunas de mar. „

Em todas as Apolices de Seguro se achaõ estas, ou outras substanciaes declarações.

Diz-se *com tanto que procedaõ de mera fortuna de mar*; porque pro- vindo os damnos, e despezas do vicio do Navio, ou da carregação, ou da falta do Mestre, e Equipagem, ou do proprio Segurado, ou da Policia do Porto, já os damnos se não podem considerar casos fortuitos, e contingentes de aventura maritima (que são o objecto especifico do Seguro); mas sim, ou accidentes necessarios, e derivados da natureza da cousa exposta aos riscos, ou factos imputaveis ás gentes de mar, ou dos mesmos Donos do Navio, e carga que devem gravar unicamente a seus authores, ou desembolsos indispensaveis, e que já se prevem, e calculaõ na expedição de qual- quer Navio, e vem por isso a entrar nas despezas ordinarias, que não se consideraõ por Avarias.

Em virtude deste principio as ditas Ord. estabeleceraõ as seguintes re- gras no Tit. 5. Art. 12. „ Não será reputado caso fortuito tudo o que acon-
 „ tece por vicio proprio da cousa, ou pelo facto dos Proprietarios, Mestres,
 „ ou Carregadores, se outra cousa não he ajustado no contrato. „ E no Tit. 6. Art. 29.

„ Os descahimentos, diminuições, e perdas, que acontecem pelo vi-
 „ cio proprio da cousa, não cahiraõ sobre os Seguradores. „

Art. 27. „ Se a mudança de derrota, e de viagem, ou de Navio acon-
 „ tece por ordem do Segurado sem o consentimento dos Seguradores, elles
 „ seraõ descarregados dos riscos; o que terá igualmente lugar em todas as
 „ outras perdas, e prejuizos que acontecerem pelo facto, ou falta dos Se-

„ gu-

„ gurados , sem que os Seguradores sejaõ obrigados a restituir o premio , se
 „ tem começado a correr os riscos.

Art. 28. „, Naõ seraõ tambem obrigados os Seguradores a supportar as
 „ perdas, e damnos acontecidos aos Navios, e mercadorias pela falta dos
 „ Mestres, e marinheiros, se pela Apolice elles se naõ encarregãõ da ba-
 „ rataria do Patraõ.

Art. 30. „, Naõ seraõ tambem obrigados pelas miudas Avarias, ou des-
 „ pezas das pagas feitas aos Pilotos da barra, barcos de reboque, e direc-
 „ çãõ do Navio á entrada dos portos, Direitos de licença, Visita, Consula-
 „ do (1), ou quaesquer outros impostos sobre o Navio, e mercadorias;
 „ Quando porém a Avaria naõ vai a mais de hum por cento, ainda que
 „ o caso seja dos que o Segurador responde, com tudo, por se evitarem liti-
 „ gios sobre objectos insignificantes, as ditas Ordenanças declaraõ, que o Se-
 „ gurador naõ he obrigado a pagar cousa alguma aos Segurados, como se vé
 „ do Liv. 3. Tit. 6. Art. 47.

A Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa estabelece o seguinte no
 Art. 22.

„ Quando nas Apolices dos Seguros naõ houver convençaõ a respeito
 „ das Avarias, estas seraõ reguladas na fõrma seguinte.

„ Toda a qualidade de paõ, legumes, e frutas he isenta de Avaria
 „ ordinaria, por serem generos corruptiveis por natureza; naõ seraõ porém
 „ estes ditos generos isentos das Avarias geraes.

„ As Avarias em peixe, assucar, tabaco, linho, linho canhamo, pel-
 „ les acamurçadas seraõ pagas pelos Seguradores, excedendo dez por cen-
 „ to.

„ As avarias em todos os mais generos de fazendas, corpos de Na-
 „ vios, e seus aparelhos seraõ pagas excedendo tres por cento.

„ Naõ se pagaraõ avarias de cousas líquidas, sendo causadas por de-
 „ feito das vasilhas, e sómente se pagaraõ no caso de naufragio, ou va-
 „ ração.

Nas Apolices da dita Casa de Seguros estipula-se, e expressa-se a
 obrigaçaõ seguinte dos Seguradores.

„ No caso da perda, que Deos naõ permittã, promptamente a pagarea-
 „ mos, logo que nos for demonstrada; a saber: Sendo perda total, a no-
 „venta e oito por cento; sendo Avaria grossa, sem abatimento; e sendo
 „ Avaria ordinaria, pagaremos a diminuiçaõ do valor, que por ella tive-
 „ rem os géneros segurados; cuja diminuiçaõ se conhecerã na Avaria par-
 „ cial, comparando os géneros avariados com os naõ avariados: e na Ava-
 „ ria universal, comparando o seu valor existente com o primeiro valor,
 „ e gastos constantes das facturas originaes, que seraõ juradas.

(1) Vid. Ordenanças Liv. 1. Tit. 10.

CAPÍTULO XXIII.

Do Juizo em causas de Avaria.

O Juizo competente em causas de Avarias he de ordinario diverso do das Justiças ordinarias do paiz; e costuma ser privativo ou da Jurisdição do Almirantado, e dos que delle tem commissão especifica; ou dos Tribunaes, Camaras, ou Consulados do Commercio, ou em fim dos Magistrados, que tem intendencia nas cousas pertencentes á Policia, e Alfandega do porto. Na França pertence aos Conselhos Supremos, ou Mezas Subalternas do Almirantado, como se vé do Liv. 1. Tit. 2. Art. 3. „ Conheceraõ tambem os „ Officiaes do Almirantado das fracturas, naufragios, e varaçaõ dos Na- „ vios; do alijamento e contribuiçaõ; *Avarias* e danos acontecidos aos „ Navios, e ás mercadorias, da sua carregaçaõ.

Valim ao Art. 11. das Ord. Tit. das Avarias observa, que este direito do Almirantado deveria ser da sua competencia, para conhecer de todas as causas maritimas. Por isso diz que, nos casos de abordagem de Embarcaçaõ da Coroa com Embarcaçaõ Mercante, as partes se devem prover perante os Juizes do Almirantado do lugar, onde se deverá fazer igual justiça como nas abordagens de Navios particulares: pois não póde já mais presumir-se da mente do Soberano, que a Marinha Real, destinada á protecçaõ do Estado, e Marinha Mercante, não indemnise, segundo a Lei do Mar, os danos, que, pelos accidentes da navegaçaõ, acontecerem ás Embarcações dos particulares.

Entre nós, segundo as Ordenações do Reino; o conhecimento das Avarias pertence ao Ouvidor d'Alfandega, á excepçaõ das que acontecem nas Embarcações, que vem da India, e Brazil; por terem os negocios da Navegaçaõ e Commercio dessas partes o Juiz Privativo de India e Mina, como he expresso na Ord. Liv. 1. Tit. 52. §. 1. e Tit. 51. §. 3.

„ Item, conhecerá de quaesquer fretes, Avarias, custas, e soldos, „ que perante elles forem demandados, não sendo de Náos ou Navios dos „ lugares, de que o conhecimento pertence ao Juiz da India, e Mina, e „ mo em seu Titulo se contém.

„ Item, conhecerá (o Juiz de India e Mina) das demandas, que se „ moverem sobre fretes, os quaes mandará depositar na fórma, em que o „ dia de fazer o Ouvidor da Alfandega, conforme a seu Regimento. E bem „ assim, conhecerá de Avarias, custos de Náos, e Navios, ou outras de Gui- „ né, Arguim, India, Brazil, Cofalla, ou dos lugares, que se regulaõ pe- „ las Leis de Guiné, e India, e assim conhecerá dos tratos, convenças, e „ maleficios, que nos ditos lugares, e Navegaçaõ delles, ou sobre cousas „ del-

„ delles, ou para elles se fazem, de que nenhum outro Julgador conheça, cerá, posto que as Partes se desaforem.

Sendo a demanda de Avarias entre os seguradores, e os segurados, o conhecimento he privativo da casa dos Seguros em conformidade ao Assento da Casa da Supplicação de 7 de Fevereiro de 1793. Veja-se o Tratado dos Seguros Part. 3. Append. pag. 138.

He aqui de notar, que o Alvará de 7 de Dezembro de 1796, dando ao Conselho do Almirantado o direito de julgar em ultima instancia da validade das Prezas, feitas por Embarcações de Guerra da Coroa, ou por Armadores, Portuguezes, generaliza, em tal caso, a sua competencia para o conhecimento das causas, que sobre o mesmo objecto se excitarem; no que parece comprehender as demandas de Avarias, a que podem dar occasião as mesmas Prezas.

C A P I T U L O XXIV.

Da Acção da Avaria para a indemnidade, e contribuição.

Como a Avaria procede de diversas origens, e o principio da responsabilidade nella tambem varia, conforme as causas que a produzem, assim tambem diversifica a Acção para resarcimento do damno, segundo a natureza do caso. Póde-se porém reduzir a duas classes; a saber: nas Avarias simples, e reciprocas, a Acção he *para a indemnidade absoluta*: nas Avarias grossas, he *para simples contribuição, ou indemnidade relativa*. Nas Avarias simples, procedidas de mera fortuna do mar, acontecidas ao Navio, ou á carga, os respectivos Proprietarios não tem Acção alguma, salvo contra os Seguradores, se tindaõ cuberto os seus riscos com legitimas Apolices; com o desconto porém prefixo nas Apolices, e Regulação da Casa dos Seguros, que se notou no Cap. 22. Se procederaõ de vicio proprio da cousa avariada, cessa este direito: antes mostrando-se, que o Navio era já innavegavel ao tempo da partida, o Dono he responsavel pelo damno aos Carregadores; pois he visto havellos enganado, expondo á navegação, como em bom estado, huma Embarcação insufficiente para chegar ao seu destino.

Se as ditas Avarias tiveraõ por causa alguma fraude, ou culpa do Mestre, tanto o Dono do Navio, como os Carregadores, tem contra elle sua Acção para lhes resarcir os prejuizos. Nem os Seguradores respondem em tal caso; salvo se se encarregaraõ da barataria do Mestre, e Equipagem. He ponem de notar, que nestas circumstancias os Carregadores podem exercer a sua Acção simultaneamente, não só contra o Mestre, senaõ tambem contra o Proprietario do Navio, que tem obrigação de responder pelos factos de seus Prepostos, que authorisou, e deo credito. De ordinario a indemnisação des-

ses prejuizos, se faz extrajudicialmente por composição; e he a maneira mais franca, e rasoada de arranjar taes negocios.

Nas Avarias reciprocas, compete a Acção aos Mestres, ou Proprietarios das Embarcações, damnificadas pela abordagem, ou qualquer damno de mútuo prejuizo; não só quando taes Avarias procedêrao de culpa de algum delles, ou das respectivas Equipagens, senão tambem quando, sobrevindo por accidente puramente fortuito, elles duvidaõ prestar a indemnisação competente, segundo as regras do Direito marítimo em tal caso, que foraõ expostas no Cap. 21.

Nas Avarias gróssas, assim como os Carregadores tem contra o Mestre, segundo a Lei Rhodia, sua Acção *ex locato* para o compellir á entrega das mercadorias salvas, que recebeu a bordo, e de que deo conhecimento, assim compete ao Mestre do Navio a Acção *ex conducto* contra todos os interessados no casco, e carga (e por consequencia contra os Seguradores da parte segurada); para o fim da geral contribuição, ou, como se diz na dita Lei, para se communicar o damno proporcionalmente; pertencendo-lhe em consequencia o direito da retenção dos effeitos a bordo, em quanto se lhe não der caução satisfactoria, segundo vai dito mais amplamente no Cap. 24. infra, e no Cap. 11. Tratado da Policia dos Portos, e veja-se Valim as Ord. Liv. 3. Tit. 5. Art. 23, e 24, e Tit. 8. Art. 21.

Ainda que esta Acção, para contribuição, seja por Direito Civil privativa do Mestre, como Procurador legal de todos os Interessados no corpo, e carregação do Navio; com tudo, sendo elle negligente em requerer a contribuição, pôde ser legitimamente intentada, seja pelos Armadores, seja pelos Carregadores particulares; bastando ter, alguém nisso interesse para ter direito de ser ouvido em Juizo, como sustenta Emerigon Cap. 12. Sec. 43.

O regulamento da Avaria para contribuição pôde fazer-se, para se evitarem custas da Justiça, amigavelmente entre os contribuentes; mas não obriga em tal caso, senão ás partes entre as quaes for feito, ou nelle consentiraõ. Os que não foraõ para elle chamados, e sentem-se prejudicados, entendendo ter havido lesão, e colloio em fraude sua, podem reclamar o regulamento extrajudicial, e requerer a repartição em devida fórma em Juizo competente. Assim he coherente a Direito, e se deduz da Ord. do Reino Liv. 3. Tit. 81. in princip.

Por via de regra ao Capitão he que pertence o apresentar a conta; ou estado demonstrativo das perdas, prejuizos, e despezas, para se proceder ao rateio. Este deve ser feito no lugar da descarga, ou desarmamento do Navio. Ord. Mar. Fr. Tit. do Alijamento Art. 6.

Em conformidade á Lei Rhodia, as cousas perdidas deviaõ entrar na contribuição e rateio sómente pelo preço, que custáraõ, sem se examinar se ellas poderiaõ ser vendidas por outro maior; porém as salvas o deviaõ ser, avaliando-se as mesmas, não pelo custo da compra no lugar da partida, mas sim pelo que se podessem vender no lugar da descarga ao tempo da feliz

che-

chegada do Navio que soffreo a Avaria grossa. E tal custo ha de ser o declarado por Peritos, ou Avaliadores públicos, segundo o que as cousas salvas ali então valessem, attendendo-se a commum, e geral estimacão, á regra natural, e legal dos preços. Vejaõ-se as Ordenanças de Bilbão Cap. 21. Art. 2, e 4, e os Decrêtos, que vaõ no fim do Cap. 16 desta Obra.

Aquella antiga disposiçãõ foi modificada pelos Regulamentos Maritimos, e usos das Nações modernas. No Consulado do Mar Cap. 95 era decidido que, se o alijamento acontecesse, antes de meia viagem, as mercadorias alijadas devião ser avaliadas, segundo o seu valor no lugar da carga da Embarcaçãõ; e se fosse depois, o deverião, ser segundo o do lugar da descarga. Porém as Ordenanças de Mar. Fr., seguindo as de Wisbuy e Direito Hanseatico, estabelecêraõ em todos os casos de Avaria grossa as seguintes regras mais conformes á boa razãõ, por constituirem em igualdade de condiçãõ a todos os Proprietarios do salvado ou perdido no Navio, ou mercadorias, obrigando os a entrar com o valor respectivo pelo preço, segundo o qual, se poderia vender no Porto da descarga no estado, em que se acharem. Assim he disposto no Art. 6. Tit. do Alijamento.

„ As mercadorias alijadas e salvas seraõ estimadas ou avaliadas, segundo o preço corrente no lugar da descarga da Embarcaçãõ.

Art. 14. Tit. do Frete. „ Será devido o frete das mercadorias que o Mestre tiver sido constrangido a vender para as necessidades urgentes do Navio, mettendo-se-lhe em conta o seu valor pelo preço, segundo o qual se vender o resto no lugar de sua descarga.

Art. 13. „ O Mestre será pago do frete das mercadorias que tiverem sido alijadas ao mar para salvaçãõ commum, com encargo de entrarem para a contribuiçãõ.

Art. 20. „ A contribuiçãõ para o resgate se fará sobre o preço corrente das mercadorias, descontando-se as despezas.

Todos estes Artigos, diz o Senhor Emerigon, tem sido dictados pelo mesmo principio. Os effeitos alijados, vendidos, ou dados para salvaçãõ commum, consideraõ-se no Regulamento da Avaria grossa como ainda existentes no Navio; e por isso he que se declaraõ sujeitos á contribuiçãõ, e ao pagamento do frete, estimando-se pelo preço do lugar da descarga. Deve-se porém na liquidaçãõ desse valor das mercadorias abater ou descontar o frete, direitos, e outras despezas concernentes aos effeitos que devem entrar em contribuiçãõ; mas não se deduz cousa alguma da metade do Navio, e do frete.

Deve-se notar que, na liquidaçãõ da Avaria grossa, convém unicamente attender-se ao valor actual das cousas salvas, e não ao seu pezo e volume.

CAPITULO XXV.

Das cousas que entraõ em contribuiçãõ.

A Importancia do Navio salvo, e que tudo nelle existia ao tempo, em que acontece a Avaria grossa, sendo estimavel em preço, entra em contribuiçãõ *activa*, e *passivamente*, á proporçãõ do seu valor, com as modificações abaixo declaradas. Diz-se *activa*, e *passivamente*, isto he, em beneficio, ou desvantagem dos Proprietarios: porque todos os interessados no bem, e salvaçãõ commum, e que alias não tenhaõ concorrido para o damno por falta sua, vem por este modo a constituirem-se em igualdade de condiçãõ, e a sentirem o mesmo commodo, ou detrimento reciproco, em virtude da sociedade temporaria, e individua em que os poem o transporte maritimo.

Entraõ pois em contribuiçãõ, ou rateio: 1.º o corpo, e aparelhos do Navio: 2.º o frete: 3.º as soldadas: 4.º os effeitos a bordo, não sendo destinados para a subsistencia dos Navegantes, ou do seu uso, e ornato corporal.

As Ord. Mar. Fr. estabelecem notavel differença na contribuiçãõ para o *resgate*, e para o *alijamento*, que vem a ser o principal, e mais frequente caso de Avaria grossa, e a respeito do qual todos os outros são subalternos, e seguem as mesmas regras.

No caso do resgate entra todo o valor do Navio, frete, e soldadas, como já se disse no Cap. 13.

No alijamento porém entra só ametade do valor do Navio, e frete, e não as soldadas.

Segundo a Lei Rhodia o Proprietario do Navio contribue ao alijamento pela sua parte com a totalidade do seu valor corrente no lugar da descarga, bem como os Proprietarios das mercadorias salvas. Pelos Regulamentos, e usos de algumas Nações modernas, segundo diz Weitzen no seu Tratado das Avarias §. 24., he do arbitrio, e escolha do Mestre entrar para a contribuiçãõ com todo o valor do Navio, ou com todo o frete. Mas as ditas Ordenanças tiraõ ao Mestre aquella alternativa: porque podia subministrar-lhe tentaçãõ á fraude; pois, segundo as circumstancias, ora entraria com o Navio, quando fosse de menor valor relativo ao frete, ora entraria com o frete, quando este fosse insignificante em comparaçãõ do valor do Navio. Como porém o frete não he mais do que huma especie de compensaçãõ não só do que perde o mesmo Navio diariamente de seu valor, como tambem das despesas que he necessario continuamente fazer para a sua reparaçãõ, pareceo duro impor-se ao Proprietario d'elle o dobrado encargo de contribuir simultaneamente com esse inteiro valor, e com a totalidade do frete. Pelo que as Or

denanças, adoptando hum meio termo, e temperamento de equidade, fixá-raõ as regras seguintes no caso de alijamento, e baldeação, que se vem no Liv. 3. Tit. 7. Art. 3.

„ As Avarias grossas cahiraõ tanto sobre o Navio, como sobre as mercadorias, e seraõ reguladas sobre o total, soldo a libra. „

Tit. 8. Art. 7. „ A repartição para o pagamento das perdas, e prejuizos, sera feita sobre os effeitos salvos, e alijados, e *sobre ametade do Navio, e do frete*, ao marco a libra do seu valor.

Art. 19. „ No caso de perda de mercadorias postas nos barcos para alijar o Navio, a repartição se fará sobre o Navio, e sobre a carregação, inteira. „

Quanto á carga do Navio, ou Embarcação, que soffreo Avaria grossa, subsiste a acima propõsta regra da Lei Rhodia; a saber: que qualquer cousa existente a bordo ao tempo do accidente, sendo susceptivel de estimação, valor, e preço, deve entrar em contribuição, e ficaõ a ella sujeitos todos os respectivos Proprietarios, que tiveraõ interessè na perda parcial para o fim do bem, e salvação geral. Aquella Lei exceptuava unicamente os mantimentos destinados para a subsistencia, e consummo immediato dos Mareantes; e segundo ella até os proprios vestidos, e anneis dos mesmos, naõ saõ isentos daquella contribuição.

Os Regulamentos posteriores das Nações maritimas, e os usos de varios paizes, introduziraõ algumas modificações a respeito dos vestidos, e ornatos corporaes. Porém as Ordenanças de Mar. Fr. adoptaraõ o rigor da dita Lei, fazendo unicamente a excepção das mácas, e fato dos marinheiros, por privilegio, e favor especial de taes pessoas; vindo por consequencia com esta excepção affirmar a regra em contrario, submettendo nesta parte á geral contribuição a todos os mais Navegantes, e Passageiros. Ainda que o Senhor Emerigon diga, que naõ vio já mais que se obrigasse a contribuir para a Avaria grossa os vestidos dos Passageiros, nem as suas joias, nem o dinheiro da bolsa, nem os seus cofres, e arcas, ou bagagem, por se considerarem taes cousas como accessorio da pessoa, com tudo reconhece, e Mr. Pothier igualmente o decide, que a sobredita regra geral se deve guardar; pois que taes cousas, posto naõ carreguem o Navio, foraõ com tudo conservadas pelo alijamento, e mais expedientes tomados para bem, e salvação commum; e por tanto naõ se podem eximir da equidade, ou antes da impreterivel justiça da contribuição.

Como porém o dinheiro, joias, e outros effeitos preciosos, e de pouco volume podem facilmente esconder-se, e naõ se costumaõ dar ao manifesto, nem o Capitaõ assigna delles conhecimento (salvo nos paizes, onde, segundo as Leis, ha necessidade desse manifesto, e sem dúvida se deve fazer quando fazem parte da carga); em tal caso o Juiz deve deferir juramento ao Passageiro, ou outra Pessoa que trouxer taes cousas, e estar pela sua declaração, senaõ poder haver outro genero de prova, havendo-se respeito á qua-

lidade das pessoas, e circumstancias do facto. O mesmo terá lugar, quando se alijárao ao mar arcas, e cofres que continhaõ dinheiro, joias, e cousas preciosas, cuja perda deva ser indemnizada por contribuiçãõ. No que todavia deve proceder o Juiz com extrema prudencia, para evitar as declarações fraudulentas dos Proprietarios das mesmas joias, naõ as admittindo sem grande prova da necessidade extrema de se alijarem taes cousas, que de ordinario todos costumaõ guardar com grande recato; posto que podem haver circumstancias, em que a imminencia do perigo, e o geral terror, e desacordo dos Navegantes, os precipite a hum alijamento sem escolha de effeitos, e volumes, tal como no caso que descreve Junenal de seu amigo Catullo. (1). Muito menos seria admissivel semelhante declaraçãõ feita pelo Capitaõ do Navio, o qual he obrigado, ainda no caso de naufragio, a salvar consigo o dinheiro, e mercadorias as mais preciosas da carregaçãõ, como dissemos no Cap. 8. em conformidade ás Ordenanças de França. Liv. 2. Tit. 1. Art. 26.

As pessoas existentes a bordo dos Navios naõ entraõ em contribuiçãõ sendo livres; porque a liberdade he cousa inestimavel, e por consequencia, os que a tem, naõ saõ susceptiveis de preço, e avaliaçãõ. Os escravos ao contrario, que estavaõ a bordo ao tempo da Avaria, saõ sujeitos a contribuiçãõ pelo seu valor corrente no lugar da descarga (2). Segundo a doutrina de Emerigon Cap. 12. Sec. 42. §. 9, deve ser exceptuado desta regra o escravo que acompanha o Senhor na viagem.

Como em alguns Paizes saõ admittidos, e se costumaõ fazer seguros da liberdade dos Navegantes, conforme indicamos no Tratado de Seguros Cap. 25, póde questionar-se, se feito o tal Seguro, deve, nos casos de Avaria grossa, entrar em contribuiçãõ o premio do Seguro, e a somma segurada, visto que huma, e outra cousa se considera salva em consequencia dos meios empregados para beneficio commum? Parece que em tal caso, tendo sido a estimaçãõ da liberdade feita na Apolice, os interessados no contrato ficaõ, pelo seu proprio facto, comprehendidos na generalidade da sobredita Lei Rhodia, para naõ se poderem eximir da contribuiçãõ.

As provisões de guerra, e boca, destinadas para defeza, e subsistencia dos Navegantes, saõ isentas de contribuiçãõ, conforme as Ordenanças de Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 11. nos seguintes termos.

„ As munições de guerra, e boca naõ contribuirãõ ao alijamento;
 „ com tudo porém o valor das que forem alijadas será pago por contribuiçãõ
 „ sobre todos os outros effeitos. „ ●

Es:

(1) . . . Nullam prudentia cani
 Rectoris conferret opem; decidere jactu
 Cœpit cum ventis. .
 Fundite quæ mea sunt, dicebat, cuncta Catullus,
 Præcipitare volens etiam pulcherrima.

(2) L. 2. ff. de Leg. Rhod.

Esta disposição tem lugar, quer as ditas provisões de boca pertençam ao Navio, quer aos Passageiros: basta o terem sido embarcadas a fim de serem consumidas na viagem para ficarem com a dita isenção; não a tendo por consequencia todas as outras que se transportão, como mercadorias de Commercio ao porto do destino, como vinhos, grãos, e outros generos semelhantes. A razão de se eximirem de contribuição as provisões de guerra, e boca he, segundo diz o Senhor Emerigon, porque ellas formão a materia, e instrumento de salvação commum, sendo destinadas para alimentar a Equipagem, e defender o Navio.

As Letras de Cambio, e de Risco, vindas no Navio, não entraõ em contribuição; porque não são valores physicamente existentes nelle, nem se corre o risco de se perderem totalmente; pois subsiste a obrigação, podendo-se demonstrar por outra via. Porém sendo Notas de Banco, ou Papel de Credito do Governo, que giraõ como moeda corrente, sendo alijadas ao mar com alguma arca, ou cofre, em que estavaõ, procede a mesma regra do caso, em que se fizesse alijamento de cofre de dinheiro, o uso, prata, joias, e cousas preciosas.

Como no Regulamento das Avarias as Partes contribuentes usaõ de subterfugios para occultar a quantidade, e qualidade do que deve entrar em contribuição, achão-se estabelecidas as seguintes regras para prevençãõ das fraudes, que se vem nas citadas Ordenanças Art. 7. 8. 9. e 10., para os quaes referimos ao leitor.

C A P I T U L O XXVI.

Do Direito do Mestre, ou Proprietario do Navio contra os Carregadores, na Avaria grossa.

Como de huma parte os Carregadores, que soffreraõ Avaria grossa, são difficeis na contribuição do salvado, excitando dúvidas absurdas, esquecidos do beneficio recebido nos expedientes tomados no mar para salvação commum; e por outra parte tem havido Mestres de Navios fraudulentos nas suas arribadas, alijamentos, e outras resoluções maritimas, de que resultaõ prejuizos gravissimos aos ditos Carregadores, que pôdem com justiça reclamar indemnisação, e allegar seu direito contra a necessidade de contribuiem para o damno soffrido; tendo porém o Mestre a presumpção a seu favor, quando, a chegada no porto, faz consulado em forma, declarando trazer Avaria grossa, e propondo logo em Praça o seu protesto do estilo, o Direito Maritimo, e usos do Commercio lhe permitem em tal caso reter, e ainda vender por authoridade da Justiça, parte da Carregação, até a concorrência da porção de cada hum dos contribuentes. As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 21. assim o determinaõ.

„ Se alguns dos Contribuentes (na Avaria grossa) recusar pagar as suas
 „ partes, o Mestre poderá, para segurança da contribuição, reter, e ainda
 „ fazer vender por authoridade da Justiça mercadorias até a concorrência
 „ da sua porção.

-n. He incontestavel este direito do Mestre, attendida a sua qualidade
 de Procurador legal não só do Proprietario, ou do Armador do Navio, mas
 de todos os Interessados no casco, e carga do mesmo.

Valim no Commentario á aquelle Artigo observa, que o Mestre pôde sim
 usar daquella precaução, se o entender; mas que não he obrigado a fazel-
 lo, não se tendo feito embargo em sua mão por authoridade da Justiça, por
 parte de quem tenha o principal interesse na repartição das perdas; e no
 caso de fallir hum ou mais dos Carregadores, depois de ser entregue do que
 lhe pertence, o Mestre não deve por isso responsabilidade: pois a sua primei-
 ra obrigação certa he de entregar, o que passou conhecimento de recebido.
 Se o que recebo, está obrigado á contribuição, pôde admittir disputa assim
 no fundamento da acção, como na quantidade do que se deve contribuir.
 Na verdade, o expediente do Commercio, e da Navegação não he favoravel
 a taes embargos, nem a Lei patria em geral os admitte, senão contra deve-
 dores, que mudaraõ de estado, e são suspeitos de fuga. Ord. Liv. 3. Tit. 31.

O mesmo dito judicioso Commentador adverte não haver exemplo de
 taes embargos nas Avarias grossas, e que a retenção dos effeitos a bordo,
 feita pelo Mestre, seria deslocada, e pernicioso; porque poderiaõ perecer,
 antes de se fazerem as diligencias judicias da avaliação, e calculo para a
 contribuição. Tanto mais que, sem se concluir a partilha, não se sabe,
 qual seja exactamente a parte, que deva tocar a cada hum dos Contribuen-
 tes; e por tanto antes della não pôde considerar a estes em mora na satis-
 fação do seu dever.

Com tudo diz o mesmo Author que, sendo clara a Ordenança, o Mes-
 tre tem direito da retenção e embargo dos effeitos a bordo, e que não pó-
 de ser obrigado a admittir levantamento do mesmo embargo, menos que se
 lhe dê boa caução.

As Ord. da Imperatriz da Russia inda são mais positivas, como se vê
 do Art. 248.

-319 „ Se hum Navio ou Embarcação soffre Avaria grossa, esta deve ser re-
 „ gulada, antes que a mercadoria ou carga, que estava sobre o Navio ou Em-
 „ barcação, seja despachada n'Alfandega, e entregue ao Proprietario, ou
 „ aos Proprietarios. E para este fim o Capitão ou Proprietario do Navio ou
 „ Embarcação, mercadoria, ou carga apresentará huma conta á Meza ou
 „ Tribunal d'Alfandega, e requererá que a mercadoria, ou carga fique em-
 „ bargada n'Alfandega, até que a conta d'Avaria seja regulada definitiva-
 „ mente. A Meza d'Alfandega he obrigada a requerimento das ditas pessoas
 „ de não dar despacho, antes reter a mercadoria, ou carga até se effectuar
 „ a definitiva liquidação, e conta d'Avarias.

As Ord. d'Fr. no citado lugar Art. 6. dá ao Mestre do Navio o direito, e lhe impõem a obrigação de apresentar o inventario, ou conta das perdas, e prejuizos acontecidos no alijamento. „ O estado das perdas, e danos será feito a diligencia do Mestre no lugar da descarga do Navio.

Valim nota, que esta diligencia deve ser feita, estando ausente o Proprietario ou Armador do Navio; porque, se o Proprietario está presente, a este he que pertence fazella como negocio que o interessa directamente. Deve ser feita no lugar da descarga do Navio, quer este seja o porto do destino, quer outro, onde tiver necessidade de fazer a mesma descarga; o que não pode acontecer todavia, senão no caso que o Navio não tenha podido ser concertado, para continuar a sua derrota, e que ao mesmo tempo não se tenha achado outra Embarcação para transportar as mercadorias ao seu destino, segundo o Art. 21, e 22. das ditas Ord. Tit. do Frete.

A P P E N D I C E I.

ORDENANÇAS DE MARINHA DE FRANÇA DE L U I Z XIV.

LIV. 3. TIT. 7. DAS AVARIAS.

A R T. I.

TODA a despesa extraordinaria, que se fizer com os Navios, ou mercadorias, conjuncta ou separadamente, e todo o damno, que lhes acontecer desde a sua carga e partida até o seu retorno e descarga, serão reputadas Avarias.

2.

As despesas extraordinarias só com o Navio, ou unicamente com as mercadorias, e o damno que lhes acontecer em particular, são Avarias simples, e particulares; e as despesas extraordinarias que se fizerem, e o damno soffrido para o bem, e salvação commum das mercadorias, ou do Navio, são Avarias grossas, e communs.

3.

As Avarias simples serão supportadas e pagas pela cousa que tiver soffrido o damno, ou causado a despesa; e as grossas ou communs cahirão tanto sobre o Navio, como sobre as mercadorias, e serão reguladas sobre o total, soldo a livra.

4.

A perda dos cabos, ancoras, vélas, mastros, e maçame, causada por tempestade, ou outra fortuna do mar, e o damno acontecido ás mercadorias

rias por falta do Mestre , ou da Equipagem , ou por não ter bem fechado as escotilhas , amarrado o Navio , fornecido de bons apparelhos para guindas , e cordas necessarias ás manobras , ou por qualquer outro motivo , são Avarias simples , que recahirão sobre o Mestre , o Navio , e o Frete.

5.

Os damnos acontecidos pelo vicio proprio do Navio , ou mercadorias , e bem assim por tempestade , preza , naufragio , ou varaçãõ em terra , e igualmente as despezas feitas para salva-lei , e finalmente a paga dos direitos , e impostos , ou do foral e costume do Porto , são igualmente Avarias simples por conta dos Proprietarios.

6.

As cousas dadas por composiçãõ aos Piratas para o resgate do Navio , e das mercadorias , as alijadas ao mar ; os cabos , ou mastros rotos ou cortados , as ancoras , e outros effeitos abandonados para a salvaçãõ commum ; o damno feito ás mercadorias existentes no Navio por occasiãõ do alijamento , a cura e sustentaçãõ das gentes de Mar feridas na defeza do Navio ; e as despezas da descarga para entrar em hum porto , ou rio , ou para pôr a nado o Navio que varasse em terra , são Avarias grossas , e communs.

7.

A sustentaçãõ , e soldadas dos marinheiros de hum Navio embargado em viagem por Ordem do Soberano serãõ tambem reputadas Avarias grossas , se o Navio he fretado por mez ; e se he fretado a viagem , serãõ supportadas taõ sómente pelo Navio como Avarias simples.

8.

As despezas feitas com os Pilotos da barra , embarcações de reboque , e chalupas necessarias para entrar nos portos , ou rios , ou sahir delles , são Avarias miudas , que serãõ pagas hum terço pelo Navio , e os dous outros terços pelas mercadorias.

9.

Os direitos de licença , visita , tonelladas , balizas , e ancoragem , e mais despachos da expediçãõ , não serãõ reputadas Avarias , mas serãõ pagas pelos Mestres.

10.

No caso de abordagem de Navio , o damno será pago igualmente pelos Navios , que o tiverem feito , e soffrido seja em viagem , seja em bahia , ou no porto.

11.

Se todavia a abordagem tiver sido feita por falta de hum dos Mestres , o damno será reparado por aquelle que o tiver causado.

T I T. 8.

Do Alijamento, e Contribuição.

A R T. 1.

SE por tempestade, ou por caça de inimigos, ou de Piratas, o Mestre se considerar obrigado a lançar ao mar parte da sua carga, ou a cortar, e forçar os seus mastros, ou abandonar as suas ancoras, elle tomará sobre esta materia o parecer dos Negociantes, (Carregadores) que estiverem a bordo, e dos principaes da Equipagem.

2.

Havendo diversidade de pareceres seguir-se-ha o do Mestre, e da Equipagem.

3.

Os utensis do Navio, e as outras cousas as menos necessarias, as mais peizadas, e de menor preço, se alijaráõ em primeiro lugar; e depois as mercadorias da primeira ponte, ou cuberta; dirigindo-se porém tudo á escolha do Capitaõ, e de concelho com a Equipagem.

4.

O Escrivaõ do Navio, ou aquelle, que fizer as suas vezes, escreverá no seu Diario, logo que lhe for possível, a deliberação do Mestre, e a fará assignar por aquelles, que tiverem dado o seu voto; aliás fará menção da razão pela qual elles a não tiverem assignado, e tomará em lembrança, quanto lhe for possível, as cousas alijadas, ou damnificadas.

5.

No primeiro porto, em que surgir o Navio, o Mestre declarará perante o Juiz do Almirantado, se ahí houver, ou aliás, perante o Juiz Ordinario, a causa pela qual tiver feito o alijamento, cortado, ou forçado seus mastros, ou abandonado as ancoras; e se aportar a paiz estrangeiro, elle fará a sua declaração perante o Consul da Nação Franceza.

6.

A conta, e exposição das perdas e damnos será feita á diligencia do Mestre no lugar da descarga do Navio; e as mercadorias alijadas e salvas serão avaliadas, segundo o preço corrente no mesmo lugar.

7.

A repartição para o pagamento das perdas e damnos será feita sobre os effeitos salvos, e alijados, e sobre ametade do Navio, e do frete, ao marco a livra do seu valor.

8.

Para se julgar da qualidade dos effeitos alijados ao mar, serãõ apresentados os Conhecimentos, e ainda as Facturas se as houverem.

9.

Se a qualidade de quaesquer mercadorias tiver sido disfarçada pelos Conhecimentos, e elles se acharem ser de maior valor, do que pareciaõ pela declaraçaõ do Carregador, ellas contribuirãõ, no caso de serem salvas, pela estimaçaõ do seu verdadeiro valor; e se forem perdidas, naõ serãõ pagas senãõ pelo theor do Conhecimento.

10.

Se ao contrario as mercadorias se achaõ de huma qualidade menos preciosa, e tiverem sido salvas, ellas contribuirãõ pelo theor da declaraçaõ; e se forem alijadas, ou damnificadas, naõ serãõ pagas senãõ pelo real valor.

11.

As munições de guerra ou de boca, e as soldadas, macas, e fato dos marinheiros naõ contribuirãõ ao alijamento; com tudo, se algumas destas cousas forem alijadas, serãõ pagas por contribuiçaõ sobre todos os outros effeitos.

12.

Os effeitos, de que naõ houverem Conhecimentos, naõ serãõ pagos, senãõ forem alijados; sendo porém salvos, naõ deixarãõ de contribuir.

13.

Naõ se poderá tambem exigir contribuiçaõ pelo pagamento dos effeitos, que estiverem sobre o convêz; ou forem alijados, ou damnificados; salvo ao Proprietario o seu recurso contra o Mestre, e elles com tudo devem contribuir no rateio; se forem salvos.

14.

Naõ terá lugar contribuiçaõ alguma em razaõ de damno acontecido ao Navio, se elle naõ tiver sido feito expressamente para facilitar a alijaçaõ.

15.

Se a alijaçaõ naõ salvar o Navio, naõ haverá lugar a alguma contribuiçaõ; e as mercadorias, que poderem ser salvas do naufragio, naõ serãõ obrigadas ao pagamento nem a indemnisaõ daquellas que tiverem sido alijadas, ou damnificadas.

16.

Mas se o Navio, tendo sido salvo pela alijaçaõ, e continuando a sua derrota vier a perder-se; os effeitos salvos do naufragio contribuirãõ a alijaçaõ, segundo o seu real valor, no estado, em que se acharem, fazendo-se deducçaõ, e abatimento das despesas da salvaçaõ.

17.

Os effeitos alijados, em nenhum caso contribuirãõ ao pagamento dos damnos acontecidos depois da alijaçaõ ás mercadorias salvas, nem as mercadorias ao pagamento do Navio perdido, ou despedaçado.

18.

Porém se o Navio tiver sido aberto por deliberação dos principaes da Equipagem dos Carregadores a bordo, se ahí houverem alguns, a fim de tirarem delle as mercadorias, elles contribuirão neste caso á repartição do damno feito ao Navio para se extrahirem as mesmas.

19.

Em caso de perda das mercadorias postas nas barcas para alliviar o Navio entrando em algum porto, ou rio, a repartição se fará sobre o Navio, e sua cargação inteira.

20.

Mas se o Navio perece com o resto da sua carga não se fará repartição alguma sobre as mercadorias postas nas barcas, ainda que estas cheguem a bom porto.

21.

Se algum, dos que devem contribuir para a Avaria, recusar satisfazer as suas partes, o Mestre poderá, para segurança da contribuição, reter, e até fazer vender por authoridade da Justiça; as mercadorias até a concorrência da sua porção.

22.

Se os effeitos alijados são recobrados pelos Proprietarios depois da repartição, elles serão obrigados a manifestar ao Mestre, e aos outros Interessados o que houverem recebido na contribuição, fazendo-se abatimento do damno, que lhes tiver sido causado pelo alijamento, e das despesas do recobramento.

A P P E N D I C E II.

ORDENANÇAS DE COMMERCIO DO CONSULADO, E CIDADE DE BILBA'O.

C A P I T U L O XVII.

Das Avarias.

N. I.

Por quanto costumão haver duvidas e controversias tanto em razão das Avarias, que continuamente se causão, assim aos Navios, como aos generos, e mercadorias, querendo-se ás vezes, que as ordinarias, ou simples sejam grossas, e vice versa, como sobre o modo de se contarem; orde-

dena-se, que por Avaria ordinaria deverãõ entender-se todos aquelles gastos miudos, que fazem ou causaõ os Capitães, ou Mestres dos Navios durante huma viagem, já nos portos aonde arribaõ por força de temporal, ou nos do seu destino para a descarga, e até a total ultimação della; a saber: com as Pilotages da costa, e do porto, Lanchas, Direitos da competencia de Piloto Mór, reboques de que se valerem; ancorarem, visita, frete dos barcos (no caso de não subir o Navio) e descarga até ser posto no lugar do ancoradoro.

2.

Continuar-se-ha o costume de se pagar esta Avaria ordinaria do frete que trouxerem as mercadorias, que vierem dos Dominios de Inglaterra, a razão de hum real de prata antiga e doze e meio por cento de Avaria ordinaria; e ainda que os Conhecimentos contenhaõ dous fretes, ou mais, não se regulará a Avaria por mais que doze e meio por cento do frete singelo, e verdadeiro.

3.

Por cada ducado de prata (em cuja especie se regulaõ ordinariamente os fretes dos portos de Flandres, Hollanda e Hamburgo) se pagarãõ; a saber: pelo que contiverem os Conhecimentos de Hollanda, a razão de vinte quatro reaes, e doze maravediz (incluindo-se o ducado do frete, suas Avarias, o *chapeo do Capitaõ*) pelo ducado de Hamburgo vinte e tres reaes e quinze maravediz, comprehendidas as ditas despezas: e para os de Ostende, Dunquerque, e outros portos de Flandres se pagarãõ dezoito reaes e tres quartos de Vellon com as despezas ditas.

4.

Quanto aos fretes do Reino de França, não obstante que a Avaria ordinaria seja fixa a dez por cento, experimentando-se todavia diversidade na paga do *chapeo do Capitaõ*, que ordinariamente he de outros dez por cento, neste caso se imputarãõ os vinte por cento ao principal, regulando-se cada real de prata de frete a dous e quarto de reaes de Vellon.

Quando de outros quaesquer portos de Hespanha, e Portugal não se expressar nos Conhecimentos o que se ha de pagar de Avaria ordinaria, se deverá regular a razão de dez por cento do valor dos fretes.

6.

Cobrando-se assim pelos ditos Capitães, ou Mestres, não poderãõ estes com pretexto algum pertender outra cousa em razão da dita Avaria ordinaria.

7.

Se acontecer, que vindo a este porto algum Navio com carga para elle, seja-lhe forçoso, por causa do temporal ou outro accidente, pôr-se á boca de outro porto, para abrigar-se e livrar-se com a sua carga do risco, e que a este tempo sahindo-lhe ao encontro as Lanchas para o fazerem entrar e

se-

segurar, impuzerem a condição e gravame, de que se lhes haja de pagar por isso huma quantia excessiva á regular, e correspondente, (como tem succedido diversas vezes, e resultado em algumas dellas haverem convindo os Capitães no ajuste de tal necessidade em dar a quantidade que lhes he pedida) por obviar as differenças e contendas, que disto se tem experimentado; e attendido a que por não ser mais do que trabalho de Lanchas, parece, que devia supportallo o Navio sómente, e ficarem livres os Donos da carga com pagar as Avarias da qualidade prevenida em os numeros precedentes; se declara, e ordena, que em semelhantes casos (por serem extraordinarios) o Prior, e Consules regulem, e separem; o que de ordinario se paga ás Lanchas por entrada em tempo de bonança, e o applicuem como Avaria simples, sómente ao Navio; e o excesso até a quantia, que se pagar por causa do temporal, será Avaria grossa, que repartirá, segundo vai determinado no Capitulo do seu regulamento, bem entendido, que para averiguação de tudo deverão trazer os ditos Capitães a certidão, e de mais instrumentos, e papeis justificativos, que se requeiraõ, e forem conducentes.

8.

Avaria grossa he aquella, que se origina dos meios, que se interpõem para livrar o Navio, e sua carga, de naufragio; como quando se alijaõ ao mar alguns generos, mercadorias, ou effeitos, e o bôte; ou quando se abandonaõ, ou cortaõ ancoras, cabos, mastros, maçame, vélas, e outros quaesquer aparelhos da Embarcação.

9.

Tambem he Avaria grossa o ajuste que hum Navio Mercante encontrando com Corsario fizer, para resgatar-se, seja pagando dinheiro, seja entregando mercadorias da carga, e o mesmo he quando em taes lances se visse obrigado o Capitão a passar a bordo do Corsario dous ou mais dos seus marinheiros por via dos refens; e bem assim o gasto, que estes fizerem até restituirem-se ás suas casas, e as soldadas vencidas, se ganharem.

10.

Igualmente se entende, e declara-se por tal Avaria, quando achando-se hum Capitão em surgidouro, enseada, ou porto esperando occasião da sahida de algum Comboi, com o qual deva navegar; e por esse motivo, e o de haverem grandes vagas de mar, ou outra legitima necessidade, não podendo, ao sahir, levantar ancora a tempo, e for obrigado a largalla por mão, a fim de incorporar-se ao mesmo Comboi.

11.

Igualmente se terá por dita Avaria grossa a perda de cabo, ou ancora, quando achando-se hum Capitão com o seu Navio em alguma enseada, com o designio de entrar em algum porto, se vê precisado a largar tudo para não preterir a occasião de entrada; bem entendido, que se depois se poder salvar, e recobrar a dita ancora, e cabo, entrarão para a dita Avaria sómente as despezas, que nisso se fizerem.

12.

Igualmente he Avaria grossa o damno, que padecerem as mercadorias, quando á força de grandes mares se achasse a Embarcação taõ carregada de agua na coberta, que, por naõ bastarem os embornaes para o desafogo della, for preciso ao Capitaõ fazer alguns furos ou desaguadouros, e delles resultar o tal damno.

13.

Tambem he tal Avaria grossa o damno originado da alijação, que se faça a força de temporal de alguma parte da carga, como por exemplo, se em lance semelhante se offerecesse sacar barricaria, ou outra cousa de liquidos; e recebendo esta algum golpe, e quebrando-se, se derramasse o que encerrava sobre as de mais mercadorias que ficaraõ; e consequentemente o será, se, ao sacar algum fardo de pezo, cahir sobre barricaria tambem de liquidos, e por isso se derramassem estes.

14.

Se acontecer, que chegando hum Navio á vista de algum porto com desejo de tomallo por causa de temporal, ou sem elle, ou ainda sendo o do seu destino, e que para a entrada se visse precisado a descarregar em outro barco parte da sua carga para alliviar o mesmo Navio, e succeder perder-se depois o tal barco; neste caso se ordena, e declara, que todo o valor dos effeitos perdidos nelle, deverá entrar em Avaria grossa, e que a pagarão os demais generos, que se houverem salvado no dito Navio alliviado, cujo valor e fretes entrarão tambem em rateio no que lhe tocar no damno. E ao contrario, se succeder, que se salve o tal barco ou Embarcação, em que se baldearáõ os ditos effeitos, e o dito Navio alliviado se perder, naõ deverá o salvado entrar na contribuição á dita Avaria grossa, mas taõ sómente ás pequenas despezas do affretamento do dito barco salvado, e o frete correspondente ao Navio perdido; e perdendo-se ambas as Embarcações, e recobrando-se depois algumas mercadorias, que haviaõ ficado no Navio, se ordena tambem, que pelo preço destas naõ se deverá resarcir o damno das que perecerem no dito barco; pois naõ se conseguiu o destinado fim ou causa, por que foi feita a baldeação.

15.

Igualmente se terá por tal Avaria grossa tudo o que se despender com lanchas, e em outra maneira para fazer pôr a nado o Navio, que por accidente varar com a sua carga na costa.

16.

Havendo no curso da navegação necessidade de alijar ao mar algumas mercadorias, com o fim, e por diligencia de salvar as outras se depois, naõ obstante isso, se perder o Navio na costa, neste caso se ordena, e declara, que do que desta perda se poder salvar, e recolher na costa, ou paragem onde essa acontecer, haja-se de pagar o valor do que se alijou antes ao mar, entrando em contribuição tanto este como o damno, e despezas que

que tiver tido o salvado, regulando-se como Avaria, a proporção do valor de cada cousa assim alijada e salva.

17.

Da mesma fórma se declara, e dever-se-ha ter por Avaria grossa o gasto feito com o curativo das feridas, que em defeza contra Piratas, e Corsarios, ou de outra maneira, para salvar-se o Navio e carga, resultarem á Equipagem em sua viagem; e por conseguinte, o que em caso de morte de algumas gentes do mar, combatendo para salvação do Navio, se applicar á sua viuva ou filhos.

18.

Assim tambem se reputará Avaria grossa as soldadas, e mantimentos da Equipagem de hum Navio detido ou embargado em hum porto pelo Soberano delle, sendo no caso de estar ajustado por mezes o seu affretamento; e cessará a obrigação da paga deste, desde o dia do dito embargo, ou detenção até o da sua liberdade, que então tornará a correr, e continuar.

19.

Quando o affretamento não for ajustado por mezes senão por hum tanto, e sobrevier o mesmo accidente da detenção, ou embargo, não deverão entrar as ditas soldadas, e alimentos para a dita Avaria grossa, porque hão de ser a cargo do Dono do Navio ou seu Capitão.

20.

Tambem será Avaria grossa se succeder, que navegando hum Navio carregado para seu destino, se vir o Capitão precisado, por occasião de muita tormenta, temor de inimigo, ou por accidente inevitavel, a arribar a algum porto, seja para reparar o Navio, ou seja para esperar assegurar-se dos seus riscos, e na sua detenção, e demora necessitasse de dinheiro a credito, e em confiança, ou ainda a risco, e por não achallo lhe fosse forçoso vender algumas mercadorias a preços infimos, e menos do justo valor, que teriaõ no porto de seu destino; pois neste caso, constando por instrumentos justificativos haver-se causado o referido edito desfalcamento do preço das mercadorias em beneficio commum, se deverá pagar, e entrar como tal Avaria grossa, soldo a livra por Navio, e carga, descontando-se o que constar, e se averiguar haver-se empregado em compra de mantimentos, paga de soldadas, ou outra cousa particular do dito Navio, e sua Equipagem: porque isto se deverá reputar por Avaria simples, e de conta, e cargo do Capitão.

21.

Podendo succeder no rio, ou porto incendio em hum Navio, a que estejaõ mui vizinhos, e atracados outros com o mesmo perigo, e ser preciso para evitallo, (como unico meio) destruir, ou metter a pique em opportuno tempo o que estiver mais immediato, se poderá fazer: neste caso se ordena, que os demáis Navios e suas carregações deverão contribuir á paga, e indemnisação do que assim se houver destruido, e resarcir o damno delle, e da

da sua carga pro rata entre aquelles e este, attendida a conservaço, que receberão em destruillo.

22.

Acontecendo a varaço de hum Navio com a sua carga na costa ou porto do seu destino, ou em outro, aonde em a sua navegaço fosse forçoso arribar; e necessitando para a sua precisa descarga de algum rompimento, (por não poder commodamente lograr-se esta pela escotilha, por accidentes das vagas, e embates do mar, correnteza, ou fraqueza do mesmo Navio, ou outro impedimento que não dê lugar á dita descarga sem o dito rompimento); neste caso os damnos occasionados ao dito Navio e sua carga deverão entrar, e entender-se por Avaria grossa, e por conseguinte as despesas, que, posto se descarregassem pela escotilha, se houvessem causado antes com o dito Navio, já com o fim de o pôr a nado, e encanallo inteiramente ao fio d'agua com a sua carga, ou já de reparallo da maneira possível no lugar da sua varaço para ser dahi sacado, visto haverem redundado todas essas despesas em beneficio, e preservaço geral. Porém se depois que o Capitaõ entregasse a carga pela escotilha, necessitado pelos ditos embates, e vagas do mar, ou qualquer accidente, se quebrasse, ou despedaçasse em parte, ou se perdesse totalmente o Navio, este damno deverá entender-se, e se declara por Avaria simples, por ser de conta do mesmo Capitaõ, sem dependencia das mercadorias, pagando-se-lhe por estas o seu frete devido, e correspondente, com o desconto da despeza que tiverão as embarcações; em que se conduzirem as ditas mercadorias ao lugar da descarga no porto do destino.

23.

Quando no caso e termos, que se declaraõ no Numero precedente, succeder não ser possível sacar-se toda a carga, mas tão sómente parte della, perdendo-se a de mais, os Donos das mercadorias assim sacadas as poderão recolher pelos seus numeros, e marcas, pagando as despesas correspondentes, sem dependencia, nem indemnisaço das que se houverem perdido.

24.

Sempre que resultar naufragio (em parte ou em todo) de hum Navio, e sua carga, e arrojar depois o Mar ás suas costas porço de mercadorias; neste caso se ordena, que podendo-se averiguar, pelas marcas, numeros, ou outra fórma, a quem ellas pertençaõ, se entreguem a seus Donos; sem dependencia dos outros Interessados na demais carga, pagando aquelles as despesas, que causar o seu recobrimento, soldo a libra: porém se entre ellas sahirem algumas, que por não terem, ou não distinguirem-se as marcas; ou por outros motivos, não se conhecer entaõ de quem sejaõ; neste caso as que assim se extrahirem, e se recolherem, se deverão repartir rateadas pelas suas especies entre os ditos Interessados que tinhaõ semelhantes, e se perderão, ou naufragarão.

25.

Avaria simples se entende para aquellos danos causados distinctamente ao Navio, ou a algumas mercadorias, cujo prejuizo deverá padecer só, e respectivamente a parte, que a receber; isto he, os Proprietarios do Navio, os danos causados ao seu casco, e aparelhos; e os Interessados na carga, os que a esta tiverem sobrevindo; tudo segundo os motivos que occasionarem os mesmos danos como para intelligencia disso, e sua distincção se especificará circumstanciada nos numeros seguintes.

26.

Primeiramente se declara por tal Avaria simples todo o damno, que resultar á carga por vicio ou corrupção della mesma, durante a viagem de seu transporte.

27.

Tambem se deverá ter por Avaria simples todo o derramamento de qualquer licor de barricarias, e seus descachimentos, que por este accidente se reconhecerem, não sendo por falta de boa arrumação; pois neste caso será por conta, e a cargo do Capitão.

28.

Igualmente será tal Avaria o damno, e deterioração, que durante a viagem se occasionar á carga, ou parte da carga, seja por tempestade, seja por corromper-se; ou por derramação dos liquidos.

29.

Assim mesmo se deverá reputar, e se declara por dita Avaria simples a perda de quaesquer mercadorias, que estando sobre a cobertura do Navio fossem levadas pelo Mar, e ventos; ou ainda se por tempestade se aliássem; por ser da obrigação do Capitão pollas debaixo de escotilha; em cujo caso se determina, que o damno, que disso resultar a seus Donos, recabitá sobre os ditos Capitães.

30.

Tambem deverá ter-se por tal Avaria simples o damno, ou perda de velas, enxarcias, ou mastros, que se romperem por tempestade, e os cabos e ancoras, que, havendo dado fundo o Navio, faltarem por esta causa.

31.

Entendendo-se assim mesmo por ditas Avarias o importe do frete, que se der a huma Embarcação, que transportar mercadorias de hum Navio perdido ao lugar do seu destino; porque o deverá pagar o Capitão delle; e cobrar o frete primitivo das mercadorias, que trouxer.

32.

He tambem Avaria simples o damno, que por incendio accidental receber hum Navio, e sua carga.

33.

Igualmente se terá, e declara por Avaria simples a importancia do fardo, ou fardos, ou outros effeitos de mercadorias, que hum Navio de Guerra ami-

go, ou inimigo, Corsario, ou Pirata, sacar de outro Navio mercante, não havendo intervido circunstancias de ajuste com seu Capitão, ou Equipagem, ou outras da prevenidas nos numeros antecedentes: porém vindo o dito Capitão, que se quer sacar algum fardo, ou fardos de muito valor, e em lugar delles pôde fazer-lhe levar outro, ou outros inferiores; em tal caso a perda destes fardos, com que tivesse podido contentar no Navio de Guerra, Corsario, ou Pirata, será Avaria grossa como fica dito com differença da simples, que acima se declara haver no caso de se levarem, ou sacarem com absoluta violencia taes fardos.

34.

Assim mesmo será tal Avaria simples o damno, ou rompimento, que se causar aos Navios, golpeando-se por encontro, tropeço accidental, assim no Mar, como em portos, e surgidouros, desafferrando-se, ou faltando as amarras por força de temporal, correntezas de Rios, ou outro qualquer caso não pensado; porque cada qual deverá soffrer sómente por sua conta o dito damno do rompimento, ou outra deterioração; e por conseguinte as mercadorias que continhaõ, e seus danos, o que a estas se houver occasionado; porém sempre que deliberadamente, e de caso pensado, por malicia e vontade do Mestre, e gente de algum dos ditos Navios, ou por negligencia, e pouco quidado nas amarras, acontecer o dito galpe, e rompimento; neste caso, o que for a causa disso, deverá pagar inteiramente todos os danos, que dahi se houverem seguido assim a outro Navio e carga, como ao seu, e á que este tiver.

35.

Tambem será Avaria simples qualquer damno, que vier ás mercadorias, depois de se desembarcarem (em Olaveaga, ou outra ponte deste Rio) dos Navios nas barcas para trazellas aos cães desta Cidade; ou seja por irem a pique as taes barcas; ou por outro qualquer accidente; e para este caso se ordena, que os Donos das mercadorias damnificadas teraõ o seu recurso contra quem lhes convier, e competir.

36.

Iguamente se considera por Avaria simples qualquer damno de rompimento, e estrago que receber huma Embarcação com mercadorias, que trouxesse por este Rio de descarga de Navios, encontrando, e esbarrando contra algum dente de ancora; porém se declara e ordena, que, quando em semelhante caso se vir, e reconhecer estar a tal ancora sem boia na fórma devida, o Dono della será obrigado á paga do dito rompimento, e damno.

CAPITULO XXI

Da fórma de contar, e regular a Avaria grossa.

N. 1.

Por quanto no modo de contar, e regular a Avaria grossa se tem offerecido algumas duvidas, e differenças; para que em diante as não hajaõ, e se proceda com uniformidade, se ordena, que sempre que houver tal Avaria grossa se ha de contar, e ajustar entrando o valor do Navio, seus aparelhos, e ametade dos fretes; tudo o que derem os Passageiros, se houverem; o importe das mercadorias, perolas, pedras preciosas, ouro, prata, ou moeda, e os de mais generos, e causas; que contenha o Navio.

Para liquidaçãõ do valor de tudo se taxará o Navio por Peritos nomeados pelos Interessados, ou de Officio, ou á revelia delles.

3.

As mercadorias, e mais carga se regularãõ á vontade da maior parte dos ditos Interessados em quantidade, seja pelo valor que continhaõ as Facturas, (manifestando-se as originaes sendo juradas, e firmadas logo immediatamente por todos os Interessados, que forem desta Villa, e pelos de fóra, sendo destes Reinos de Hespanha dentro de trinta dias; e sendo as mercadorias por conta, e risco dos Interessados destes Reinos, dentro de quarenta dias) seja (por não conformar-se com o referido o Capitão) taxando-se, ou avaliando-se tambem as ditas mercadorias, de maneira que nunca se faça esta conta, e regulaçãõ pelos fretes, nem em outra fórma, senãõ pelo seu valor como fica dito; salvo quando hajaõ de convir nisso assim os Interessados, como o Capitão sem que pessoa alguma o impugne.

A taxaçãõ, ou avaliação (se se houver de fazer) ha de ser dando-se ás mercadorias o preço corrente no porto de seu destino naquelle tempo, e segundo o estado que tiverem, e a sua qualidade.

5.

Para saber-se o numero, qualidade, e quantidade das mercadorias arrojadas ao mar por alijaçãõ, ou roubadas, e tiradas por Piratas, que hajaõ de entrar em a tal Avaria grossa, se ha de estar pela conta, que dellas der o Capitão; e o seu valor se regulará pelas Facturas, e Conhecimentos, dando sobre ellas o que teriaõ no porto do seu destino, se houverem chegado bem tratadas, e acondicionadas.

Quan-

6.

Quando se reconhecer, que não se expressára fielmente nas Facturas a qualidade, quantidade, e valor de algumas mercadorias, e se achar serem de maior estimação, que a que se lhes deo nellas, se estará (sendo das salvadas) pelo seu legitimo valor, e se regularão segundo elle; e se forem das perdidas, só se lhes dará o que constar das ditas Facturas.

7.

Se houverem Mercadorias, que não hajaõ vindo debaixo de Conhecimento, e se hajaõ alijado ao mar, ou sido roubadas por Piratas, ou em outra fórma das que ficaõ prevenidas no Capitulo proximo antecedente desta Ordenança, para que devessem entrar para a dita Avaria grossa, não haõ de ser admittidas ao regulamento, nem se fará conta dellas; porém senão houverem sido alijadas, e chegarem a porto, entrarão, e contribuirão como as de mais salvadas.

8.

Resultando a Avaria grossa de resgate de preza, entrarão também á contribuição della as soldadas do Capitão, e marinheiros; pela razão de que, se houvessem sido levados com o Navio, e carga na dita preza, cessariaõ, sem o remedio do resgate, as ditas soldadas, e soffreriaõ maiores danos com a perda do todo: bem entendido porém, que, se a preza se fez navegando-se deste porto, deverão contar-se as soldadas ganhadas até o dia do resgate; e se acontecer de volta de outro porto para este, se contarão desde que naquelle se começaraõ a ganhar, até o dia também do resgate.

9.

Originando-se também a dita Avaria grossa de corte de mastros, perdas de vélas, cabos, e outras cousas dos aparelhos do Navio, que devaõ entrar nella, se estimarão, segundo, e como valiaõ no tempo, que se cortaraõ, romperão, ou abandonaraõ, precedendo juizo, vestoria, e averiguação juridica.

10.

Havendo-se já liquidado, e sabido o valor do Navio, carga, e todo o mais, que fica prevenido, se repartirá a Avaria grossa, rateando-se soldo a livra entre os Interessados de hum, e outro respectivamente.

A P P E N D I C E III.

D A S

ORDENANÇAS DA IMPERATRIZ DA RUSSIA C A T H A R I N A II.

Das Avarias do Mar.

§. 229.

HA quatro sortes de Avarias; ou danos parciaes do mar relativamente aos Navios, e Embarcações, mercadorias, ou carregações. A primeira he a Avaria simples, ou particular; a segunda a Avaria grossa, ou commum; a terceira a pequena, ou miuda Avaria; a quarta he a Avaria mutua, ou de damnificamento reciproco.

Da Avaria simples, ou particular.

230.

A Avaria simples, ou particular do Navio, ou E. Merc. ou C. tem lugar, quando hum Navio, ou E. M. ou C. soffrem alguma perda, ou danno por causa de tormenta; ou máo tempo, raio, ou algum outro accidente imprevisto; como por exemplo, por violencia, ou Embargo de Potencia Soberana, ou de Pessoas, que exercem authoridade do Governo; ou por negligencia do Proprietario, ou dos seus Agentes, salariados, ou d'outras pessoas que tivessem occasionado a perda de cabos, cordas, vélas, ancoras, mastros, ou outros aparelhos do Navio; ou por damnificamento, e corrupção das provisões de boca, ou de outras cousas do uso da Equipagem.

231.

Em caso de Avaria simples ou particular de hum Navio, ou Embarcação, M. ou Carrega, cada hum deve ter, e supportar a sua parte respectiva na perda, danno, ou negligencia.

232.

Se o Navio ou Embarcação, mercadorias, ou effeitos soffrerem perda, ou damnificação por principiarem a corremper-se; ou por serem de huma especie ou natureza sujeita á corrupção, ou por terem sido mal arrumadas, ou porque as mercadorias, ou effeitos forão mal ligados, e mal enfardados; ou porque a mercadoria liquida começou a distillar, e rever, ou a fermentar,

e azedar-se, e a diffuir, seja pela sua natureza, ou disposiçaõ, seja pelo máo estado das barricas, ou vasilhas, que o contém; em todos estes casos a Avaria he simples, e particular, e conforme o paragrafo precedente cada hum deve supportar o seu proprio damno.

233.

Em consequencia de dever cada hum supportar a sua perda, ou damno, quando a Avaria he simples e particular, tambem he sera entreguetudo o que se tiver conservado dos effeitos, que lhe pertencerem, sem excepção nem diminuição.

D' Avaria grossa, ou commum.

234.

A Avaria grossa ou commum de hum Navio ou Embarcação, mercadoria, ou carregação tem lugar, quando o dito Navio ou Embarcação, mercadoria ou carregação, ou outros effeitos soffrem perda, ou damno, procurando-se salvar o Navio, ou Equipagem; como v. g. quando se resgata das mãos dos inimigos, ou Piratas; quando se apata escapar ao inimigo ou a imminente perigo do mar, se abandonaõ as ancoras, se cortaõ os cabos, ou mastros; quando por evitar o perigo de naufragar, ou perecer, se alijaõ ao mar mercadorias, ou effeitos, ou outras cousas para alliyar o Navio, ou Embarcação.

235.

Quando o Navio ou Embarcação e mercadoria, ou carregação experimenta huma Avaria grossa, o damno, e a perda se pagará conjunctamente por todos os Co-proprietarios do Navio ou Embarcação, e mercadorias, ou carregação. Para este effeito se faz huma commum da importancia total da perda, ou damno sofftido, e se ajunta a importancia total do valor do Navio ou Embarcação, da mercadoria ou carregação, e entaõ se vê a quantos por cento monta essa perda ou damno.

236.

Se o máo tempo tem occasião de perda ou damno ao Navio ou Embarcação, e a sua mercadoria, ou carregação, e este acontecimento deve ser havido como huma Avaria simples, e particular; que segundo, o que se tem dito no paragrafo 235, he taõ sómente por conta de cada Proprietario. Mas, se por força de temporal se quebra o mastro, ou he necessario cortallo para prevenir o perigo e salvar o Navio, ou Embarcação, mercadorias, ou carregação, ainda que a parte restante do tronco esteja boa, e sãa, com tudo esta perda ou damno se contará como Avaria grossa, e será indemnizada, e repartida por todos os Co-proprietarios, segundo a conta do paragrafo antecedente.

237.

Quando, para prevenir o perigo, ou para impedir o Navio ou Embarcação:

capad, mercadorias, ou carregação de ir a pique, ou de varar em terra, he necessario cortar o cabo d'ancora, ou outras cordas, hum mastro, ou outros aparelhos do Navio; o Capitaõ deve dar o primeiro golpe, se elle o poder; e no caso que o naõ possa fazer por si mesmo, elle deve dar para isso ordemoas Piloto, ou a dous ou tres homens da Equipagem. Quando, para alliviar o Navio, ou Embarcação, se alija ao mar huma parte das mercadorias, carregação, ou outros effeitos, e naõ se achar no Navio alguma pessoa encarregada de procuraçãõ do Proprietario ou Proprietarios, será elle, se poder, o primeiro que faça o alijamento; se elle recusar fazello, ou queira escusar-se desse ministerio, e o Capitaõ julgue o alijamento indispensavel, elle dará ordens a dous ou tres homens da sua Equipagem para lançar fóra de bordo ao mar a dita parte de mercadorias, carregação ou outros effeitos; mas he necessario sobre esta materia portar-se com toda a circumspeçãõ, que as circumstancias lhe permittirem; e por tanto naõ deve fazello, se naõ em caso de necessidade urgente; e ter-se-ha cuidado de lançar ao mar primeiramente o que for de menor preço, e de conservar, o que for mais precioso.

238.

Achando-se no Navio, ou Embarcação armada, artilheria, munições, e provisões, que pertençaõ ao Estado, e outros instrumentos de Guerra, tanto de terra, como de mar, naõ se lançará absolutamente fóra de bordo alguma destas cousas, senãõ em extrema necessidade, quando se vir, que lançando-se naõ sómente huma parte, naõ se possa salvar o resto; sobre o que deve o Capitaõ vigiar com o maior cuidado; porque de sua conducta a este respeito se lhe pedirá huma conta estreita e rigorosa.

239.

Quando, para escapar ao perigo, ou para salvar o Navio ou Embarcação, mercadorias ou carregação, he necessario alliviar o Navio ou Embarcação, e por esta razão alijar-se ao mar huma parte das ditas mercadorias ou carregação, se o resto das mercadorias, ou carregação he danificado pela agua que tiver entrado pela escotilha, durante o acto do alijamento, esta perda, ou prejuizo se contará como Avaria grossa, e pagatãõ conjunctamente os Co-proprietarios, segundo a conta incerta no parographo 235.

240.

Se alguma pessoa da Equipagem for ferida, ou morta, durante a defeza, ou fazendo resistencia aos inimigos e Piratas, as despezas da cura, e o premio arbitrado ao ferido, ou aos herdeiros do morto, serão reputadas Avaria grossa, e pagas conjunctamente pelos Co-proprietarios, segundo a conta do parographo 235.

241.

O resgate de hum Navio, ou Embarcação, mercadoria ou carregação, das mãos dos inimigos ou Piratas será contado como Avaria grossa, e pago conjunctamente pelos Co-proprietarios, segundo a conta incerta do dito para-

grapho 235. Se aquelle que deve pagar as despesas do resgate for o mesmo que estiver prisioneiro em poder dos inimigos, o Capitaõ he entaõ obrigado a fornecer o resgate deste, e isto sem demorar hum só instante.

242.

Se para prevenir o perigo, ou para salvar, ou alliviar o Navio ou Embarcação, ou para fazer entrar na Cidade, ou porto, ou surgidouro, for necessario alugar hum barco, ou outro Navio de transporte, será isto reputado Avaria grossa, e pago conjunctamente pelos Co-proprietarios, segundo a conta do paragrapho 235.

243.

Se para evitar o perigo, ou para salvar, ou alliviar o Navio ou Embarcação, as mercadorias da carregação saõ delle tiradas, e postas sobre hum barco, ou qualquer batel de transporte, e acontecer que este venha a encalhar, ou varar em terra, submergir-se, ou soffrer alguma outra perda, damno, ou prejuizo, e depois o dito Navio chegue a entrar no porto; neste caso todo o damno, perda, ou prejuizo, occasionado pelo encalhe, varação, naufragio, ou submersão do dito barco ou batel de transporte, será julgado por Avaria grossa, e pago conjunctamente pelos Co-proprietarios conforme a conta do paragrapho 235. Mas se o Navio ou Embarcação encalhar ou perecer; e naõ obstante isso o barco ou batel de transporte levar felizmente as mercadorias, e effectos á Cidade ou porto, tentaõ a Avaria grossa naõ tem lugar, visto que o Navio, ou Embarcação já naõ existe; e a mercadoria ou carregação restante ficará só pertencendo a seus respectivos Proprietarios.

244.

Quando o Navio ou Embarcação chegar á Cidade ou porto depois de ter soffrido tempestade, e máo tempo no curso da viagem, se o Capitaõ, naõ obstante ter tomado todos os cuidados, e precauções, que estavaõ em seu poder, para conservar as mercadorias, ou carregação livre de toda a perda, e damno, com tudo receia, que as ditas mercadorias ou carregação se tenhaõ deteriorado, deve no espaço de vinte quatro horas depois da sua chegada, antes de abrir as escotilhas do Navio ou Embarcação, fazer o seu protesto com juramento diante de hum Corretor, e duas testemunhas juramentadas. O mesmo devem tambem fazer o Piloto, Carpinteiro, e dous ou tres homens da Equipagem; a fim de constar a todo tempo que esse damno, perda, ou prejuizo naõ procedera de falta de diligencia e cuidado da sua parte.

245.

Se tiver acontecido ao Navio ou Embarcação, mercadoria, ou carregação algum damno, perda, ou prejuizo pela negligencia ou inadvertencia do Capitaõ, ou da Equipagem, durante o tempo da carga, e descarga, ou do desembarque das mercadorias no caes, ou porque as escotilhas naõ estavaõ bem cubertas de modo que a agua naõ podesse penetrar, ou por naõ ter

tér sufficientemente dado á bomba, e neste caso tal perda, dano, ou prejuizo seráo pagos pelo Capitaõ e Equipagem, cada hum á proporçaõ da sua falta, e dos seus salarios.

246.

Se o Navio ou Embarcaçaõ chegando a huma Cidade ou porto, depois de haver soffrido tempestade, ou máo tempo durante a viagem, viesse por essa causa com os mastros desarvorados, ou se reduzisse á necessidade de os cortar, (a fim de escapar ao perigo ou para salvar o Navio, ou Embarcaçaõ, mercadorias ou carregaçaõ) ou de alijar ao mar huma parte das mercadorias ou carregaçaõ para alliviar o dito Navio, ou Embarcaçaõ; neste caso, o Capitaõ fará huma declaraçaõ juramentada diante de hum Correteor e duas testemunhas, juramentadas no espaço de vinte quatro horas, logo depois da sua chegada á dita Cidade, ou porto, o que igualmente faráo o Piloto, o Carpinteiro e dous ou tres homens da Equipagem, a fim de que conste pelas suas declarações, que foi no caso o mais urgente, e no desingnio de salvar o Navio ou Embarcaçaõ, ou o resto das mercadorias ou carregaçaõ, que se cortou o mastro, ou se fez a alijaçaõ ao mar de huma parte das mercadorias, ou carregaçaõ.

247.

Se hum Navio, ou Embarcaçaõ soffreo Avaria grossa, esta deve ser regulada, antes que a mercadoria, ou carregaçaõ, que estava sobre o Navio ou Embarcaçaõ, seja despachada n'Alfandega, e entregue ao Proprietario, ou aos Proprietarios. E para este fim o Capitaõ ou o Co-proprietario do Navio ou Embarcaçaõ, mercadorias ou carregaçaõ apresentará huma conta á Meza ou Tribunal d'Alfandega, e requererá, que as mercadorias ou carregaçaõ fiquem embargadas n'Alfandega, até que a conta d'Avaria seja regulada definitivamente. A Meza d'Alfandega será obrigada, a requerimento das ditas pessoas, a não dar despacho, antes reter as mercadorias ou carregaçaõ, até se effectuar a definitiva liquidaçaõ, e conta d'Avaria.

248.

Para bem fazer a conta d'Avaria he preciso, que o Navio ou Embarcaçaõ, mercadorias ou carregaçaõ, que a soffreo (comprehendendo-se tambem as mercadorias, ou effeitos lançados ao mar) sejaõ avaliadas segundo o preço, por que o dito Navio ou Embarcaçaõ, mercadorias ou carregaçaõ se poderem vender na Cidade ou porto aonde chegarem, depois de se tirarem os direitos d'Alfandega, frete, e despesas da carga, descarga, e transportes para a mesma Alfandega. Se alguma pessoa declarar alguma mercadoria por menos do seu valor, será licito a qualquer interessado exigir esta mercadoria, pagando por ella o preço declarado com tres por cento de mais, e a dita mercadoria lhe será entregue depois de pagos os direitos d'Alfandega, frete, despesas da carga, descarga, e transporte para a mesma Alfandega.

249.

Quando o Capitaõ receber no Navio ou Embarcaçaõ algumas mercadorias

rias ou effeitos sem participaçãõ, scienciã, e permissãõ do Affretador do Navio ou Embarcaçãõ, e baõontecer, que estas mercadorias ou effeitos, ou huma parte dellas sejaõ lançados ao mar, ou perdidos de qualquer modo, ou experimente algum damnificamentõ, perda ou prejuizo, neste caso o Affretador do Navio, ou Embarcaçãõ, não pagará a Avariã grossa, que aconteça ás mercadorias e effeitos, que tiverem sido postos sobre o seu Navio sem o seu conhecimentõ, e consentimento.

250.

Quando um Capitaõ, ou Mestre carregar o Navio ou Embarcaçãõ com mais carga, do que pôde soffrer a sua lotaçãõ e altura d'agua, e que por causa disto se reduzisse á necessidade de lançar ao mar as mercadorias ou effeitos, ou huma parte delles, ou qualquer outra cousa, a fim de escapar ao perigo, salvar, ou alliviar o Navio, ou Embarcaçãõ; ou se por causa deste subcarrego, as mercadorias, ou cargaçãõ se vem a perder por algum modo, neste caso não haverá Avariã grossa, nem a contribuiçãõ, que lhe he relativa: antes ao contrario, o Capitaõ será obrigado a pagar ao Proprietario, ou aos Proprietarios do Navio ou Embarcaçãõ tudo, o que lhes toca da perda, damnificamentõ, e prejuizo soffrido.

251.

Se para alliviar hum Navio ou Embarcaçãõ houver necessidade de lançar ao mar mercadorias, ou effeitos arrumadas como deve ser, no fundo do porãõ, isto será contado como Avariã grossa; mas se são lançadas ao mar mercadorias ou effeitos postos no camarate do Capitaõ, ou no agasalhado da gente da Equipagem, ou sobre o convéz, e tombadilho, ou em algum outro lugar superior do Navio ou Embarcaçãõ, isto não será reputado Avariã grossa; mas cada Proprietario supportará a sua respectiva perda. Se com tudo o Capitaõ, para melhor guardar dinheiro, ou outros metaes, e effeitos preciosos, ou por alguma outra causa justa, os houver posto á maõ no seu camarote, tendo antes bem, e devidamente feito a declaraçãõ, e avaliaçãõ delles, e succeder depois, que para alliviar o Navio ou Embarcaçãõ se arremecassem ao mar estes effeitos preciosos em lugar de outras mercadorias ou effeitos; neste caso a perda será reputada Avariã grossa.

252.

Se alguem trazer no Navio ou Embarcaçãõ effeitos, e mercadorias de preço, ou outras cousas sem participaçãõ, sciencia, e consentimento do Capitaõ, e não possa mostrar Conhecimentõ, ou Recibo do dito Capitaõ, nem provar, que lhe pagára o frete, e fizera a declaraçãõ devida; se estes effeitos, ou mercadorias forem alijadas ao mar em necessidade, ou se perderem de qualquer maneira que seja, tal damno não se contará por Avariã grossa; mas ficará por conta de quem as trazia consigo.

253.

Se o Navio ou Embarcaçãõ he atacado pelos inimigos, ou Piratas, e o Capitaõ e sua Equipagem o defenderem com zelo, e córage, o premio, que se

se lhe arbitrar, por se ter defendido com valentia, será contado como Avaria grossa, e será pago conjunctamente por todos os Co-proprietarios da maneira seguinte.

Aquelle, que não tiver sido ferido, terá a sua paga de seis mezes.

Aquelle, que o for, terá a sua paga de hum anno. Tendo perdido algum membro, terá a paga de dous annos.

Os herdeiros de hum marinheiro, que morreo no combate, ou em consequencia das feridas, que nelle recebeu, receberão a paga de dous annos do defunto.

As despesas da cura dos feridos, serão também contadas, com Avaria grossa, e serão pagas conjunctamente pelos Co-proprietarios.

254.

Se alguém achar mercadorias, effectos, ou outras cousas, que tenhaõ sido alijadas para alliviar o Navio ou Embarcaçõ, ou por outras razões, elle os tratará, e guardará no melhor acondicionamento possível, e dará logo disso parte ao Governador da Cidade, onde apportar; e sendo em Villas, ao principal Magistrado della. Se as mercadorias, effectos, e outras cousas salvas são de natureza, e qualidade de se corromperem promptamente, se fará della venda em leilão publico. Do producto desta venda dar-se-ha hum parte, segundo o § deste Regimento, a titulo de recompensa, áquelle, que tendo achado as mercadorias ou effectos, tiver tomado cuidado delles; e o resto será depositado na casa da Camara, para ser depois entregue a quem pertencer. Se elles não estiverem presentes, será necessario fazellos notificar do caso por meio das Gazetas, e Mercurios publicos, segundo o §; se no decurso de dous annos não apparecer pessoa, que dê provas sufficientes de lhe pertencerem as mercadorias ou effectos, ou o dinheiro proveniente da venda do que foi salvo, a somma restante, depois de ser pago o premio da salvaçõ, será entregue ao Collegio da Direcçãõ geral de Governo, e applicado para beneficio das Escolas de Marinha do Paiz. Mas quando as mercadorias ou effectos, e outras cousas são de natureza, ou qualidade de se não poderem corromper, guardar-se-hão; e depois de se ter deduzido a parte necessaria para a recompensa daquelle, que os tiver achado, e beneficiado, segundo o §, a parte, que restar, será depositada no cofre da Camara, para ser depois entregue, a quem pertencer. Em consequencia far-se-ha hum annuncio nos papeis publicos, como se disse no § 255, se forem ausentes os que tiverem direito aos ditos bens. Se no decurso de dous annos não se achar pessoa, que possa dar provas satisfactorias, de que estas mercadorias, effectos, ou outras cousas lhe pertençam; o que restar, depois da deducçãõ do premio, que se deve adjudicar áquelle, que os tiver achado, e beneficiado, será entregue ao Collegio da Direcçãõ geral do Governo, ou vendido se elle o ordenar; e o dinheiro proveniente da venda, será applicado a beneficio da Escola de Marinha do Paiz.

Quan-

255.

Quando hum Navio ou Embarcação se achar em tão máo estado, que não possa continuar a sua viagem, e para fazerem-se-lhe os competentes reparos, o Capitão for obrigado a arribar a outra Cidade ou porto differente do do seu destino, se o concerto do mesmo Navio, ou Embarcação demandar muita demora, e impedir o poder chegar no tempo prescripto á dita Cidade ou porto do seu destino, e semelhante retardamento causar alguma perda, damnificação, e prejuizo ao Proprietario, ou aos Proprietarios da mercadoria ou carregação, neste caso he permittido ao Capitão affretar outro Navio, podendo achallo a preço razoavel, e em tal caso o Capitão pagará os dous terços do affretamento, e outro terço será por conta do Proprietario, ou Proprietarios da mercadoria, ou carregação. Mas os tantos por cento serão repartidos por metade entre o dito Capitão, e o Capitão do Navio, que transportar as mercadorias ou carregação ao lugar do seu destino.

Da pequena Avaria.

256.

Conta-se por pequena Avaria do Navio ou Embarcação, mercadoria ou carregação, todas as despezas, e desembolsos feitos por occasião da entrada, ou da sahida de hum Navio, ou Embarcação em huma Cidade ou porto; e bem assim o dinheiro pago aos Pilotos, ou Praticos da barra, e certos direitos de entrada, e sahida; direitos do farol, das visitas, e pequenos direitos de outras diversas denominações; como tambem o dinheiro, que he pago pelo aluguer das chalupas, e pessoas necessarias para rebocar o Navio, e em geral todas as demais despezas, e direitos do porto.

257.

No caso de pequena Avaria d'hum Navio ou Embarcação, mercadorias ou carregação, o terço das despezas, ou da perda deve ser pago pelo Proprietario, ou Proprietarios Avarias do Navio, ou Embarcação, e os dous outros terços pelo Proprietario, ou Proprietarios da mercadoria ou carregação.

Da Avaria mutua ou damnificamento reciproco.

258.

A Avaria mutua ou damnificamento reciproco de hum Navio ou Embarcação, da mercadoria ou carregação tem lugar no caso de abordagem, quando o Navio ou carregação soffrem alguma perda ou prejuizo por occasião do encontro de outro Navio ou Embarcação; como por exemplo, quando

do hum Navio ou Embarcação se esbarra, abalroa, ou atraca com outro Navio ou Embarcação, e que deste accidente resulta perda ou damno para hum e outro.

259.

Quando hum Navio ou Embarcação, a sua mercadoria ou carregação, tem soffrido huma Avaria de damnificamento reciproco, a perda e damno devem ser inteiramente pagos pelo Navio ou Embarcação, que delle foi causa.

260.

Se dous Navios ou Embarcações, por hum accidente inevitavel, e sem falta de hum, ou de outro se encontrao, e se abordaõ ou se entrelaçao as vélas humas com outras, e se esbarraõ reciprocamente, e este choque seja a causa, de que hum dos Navios, ou Embarcações ou todos os dous, ou as mercadorias, ou effeitos, que elles trazem, soffraõ damno, perda, ou prejuizo, ou cheguem a naufragar, ou perecer; se o Capitaõ ou Piloto com dous ou tres homens da Equipagem declararem por juramento, que este desastre fora inevitavel, e naõ acontecera por falta de pessoa alguma, neste caso, a perda, ou damno será reputado como Avaria simples, e particular, e cada hum pagará a sua perda, e prejuizo conforme ao §. 231.

261.

Quando dous Navios ou Embarcações vem a encontrar-se hum com outro, e succeder, que por teima nenhum dos dous Capitães queira ceder, se elles chegaõ a esbarrar-se, e do choque dos Navios, ou Embarcações resulta perda, ou damno para algum dos dous, ou para ambos, neste caso cada hum dos ditos Capitães supportará a sua propria perda. Mas se por este choque a mercadoria ou carregação de hum dos dous Navios, ou de ambos, soffrerem perda, ou prejuizo, entaõ estes Capitães teimosos devem concorrer para a indemnisação do Proprietario destas mercadorias, ou carregações, fazendo-se hum rateio á proporção de seus salarios, conforme a importancia do valor dos Navios ou Embarcações; mas se o salario dos Capitães naõ bastar, o resto será pago, segundo a dita importancia, pelo Proprietario, ou Proprietarios dos ditos Navios as Embarcações.

262.

Quando hum Navio ou Embarcação, por inadvertencia, ignorancia, ou teima do seu Capitaõ, e da sua Equipagem, se esbarra com outro Navio ou Embarcação, e por tal choque este Navio ou Embarcação, a sua mercadoria ou carregação soffrem perda, ou damno, o Capitaõ, e a Equipagem daquelle Navio pagarão a perda, ou damno que tiverem causado, á proporção dos seus salarios, segundo a importancia do preço do Navio, ou Embarcação, em que elles vaõ; e o resto será pago segundo a dita importancia pelos Proprietarios do Navio ou Embarcação. Mas antes de se fazer este pagamento, o Capitaõ e Equipagem do Navio ou Embarcação deverão judicial-

mente provar a sua innocencia, mostrando, que elles havião empregado todos os meios possiveis para impedir o choque do seu Navio contra o Navio do outro. Se acontecer, que elles não possam provar terem empregado os meios requeridos em semelhante caso, e se mostrar, que antes ao contrario ficarão tranquillos espectadores do successo, a falta recahirá sobre elles mesmos, e o prejuizo, que soffrem os ditos Navios será por sua propria conta.

263.

Quando hum Navio ou Embarcação fazendo-se á véla for esbarrar-se sobre outro, que estiver ancorado, e succeder que, sendo arrebatado pelo vento, quebre a este loom e seu gumpés, ou com as suas vergas, ou lhe feça outro prejuizo; em tal caso, como a falta procede do Navio, ou Embarcação, que se faz á véla, o Capitão, e o Proprietario são obrigados a pagar o prejuizo acontecido ao dito Navio ou Embarcação, e as suas mercadorias, ou effectos.

264.

Se acontecer que hum Navio ou Embarcação seja forçado, para escapar ao perigo de huma violenta, e longa tempestade, a entrar em hum porto, e que arremessado por essa tempestade venha esbarrar-se com outro, o Navio ou Embarcação, que se achar no dito porto, e lhe causar perda, e prejuizo, o Proprietario, ou Proprietarios do Navio ou Embarcação vindo de fora supportarão o seu proprio prejuizo, e pagarão além disto metade da perda, ou prejuizo, que soffrerem o dito Navio ou Embarcação, e as mercadorias, ou effectos, que estiverem a bordo.

265.

Se acontecer, que entrando no porto ou enseada hum Navio ou Embarcação, lhe arrebente o cabo d'ancora por força de tempestade, e sendo levado á garra violentamente pelas ondas e correnteza, se esbarre contra o outro Navio ou Embarcação, aquelle supportará a sua propria perda, e metade do prejuizo, que tal accidente causar a este. Porém se o dito Navio ou Embarcação não estiver com os mastros, e vergas descidas, e tão sómente seguro por duas ancoras, não sendo estas assás grossas, e pezadas, ou que os cabos dellas não sejam nem assás grossos, nem assás fortes; nestes casos o Proprietario, ou Proprietarios de tal Navio ou Embarcação supportarão a sua propria perda, ou prejuizo, e além disto todo o damno causado ao Navio, ou Embarcação, sobre o qual veio a cahir.

266.

Se hum Navio ou Embarcação estiver na enseada ou porto sem boia ou espia na sua ancora, e outro Navio ou Embarcação tendo chegado ao mesmo porto, ou enseada lançar a sua ancora sobre o cabo d'ancora do dito Navio ou Embarcação, e isto seja a causa de arrebentar o cabo da sua ancora, ou de experimentarem outros damnos e perdas, o Capitão do Navio ou Embarcação, que não tiver boia na sua ancora, indemnizará o Navio

ou

ou Embarcação, que damnificou, pagando-lhe o seu cabo arrebitado, e igualmente qualquer outra perda, e damno, que dahi resultasse. Se o Capitão não estiver em estado de pagar toda a importância, o Proprietario, ou os Proprietarios do Navio ou Embarcação, que fez o damno, supprirão essa falta. Mas se o Capitão deste Navio ou Embarcação poder provar, que a sua ancora não estava sem boia, ou que esta fora separada d'ancora por algum accidente, e não tivera depois tempo ou commodidade de lhe atar outra, neste caso cada Navio supportará o seu damno ou perda. Todavia logo que o vento, e o tempo o permittirem, todo o Navio ou Embarcação, que tiver perdido a sua boia, levantará a ancora, e dará lugar aos outros.

267.

Se hum Navio ou Embarcação se chegar ao porto, e lançando a sua ancora quebrar ou o cabo d'ancora, ou a mesma ancora (ainda que remaneça da sua boca) de outro Navio, ou Embarcação, B, o Capitão de Navio ou Embarcação A pagará toda a perda, ou damno causado no Navio ou Embarcação B. Mas se o Capitão não estiver em estado de pagar tudo, os Proprietarios supprirão a falta que nisso houver.

268.

Se acontecer, que durante hum tempo, ou em maré alta hum boia se cubra d'agua no lugar do porto, ou enseada onde estiver ancorado, e que neste tempo entre hum Navio, ou Embarcação neste mesmo porto, o Capitão terá cuidado de examinar o lugar, onde possa estar a boia. Igualmente o Navio ou Embarcação, que estiver ancorado no porto, fará saber ao Navio que chega o lugar, onde esteja a mesma boia, a fim de que este não prenda o cabo da sua ancora com os dos Navios, que entrarem no porto antes d'elle.

269.

Quando por accidente inevitavel hum Navio ou Embarcação perder a sua ancora principal, e por evitar perigo, for obrigado a entrar em hum porto, onde estão outros Navios, ou Embarcações ancoradas, he neste caso permittido ao Navio, que entra, lançar hum pequena ancora por cima do cabo da ancora de algum outro Navio ou Embarcação ancorada, a fim de fazer parar, e salvar o seu Navio ou Embarcação, e as mercadorias e effeitos, que traz; e em tal caso os Navios, que alli estiverem ancorados darão depois toda a assistência, e socorro possível ao Navio, que se acha em perigo. E o Capitão ou os marinheiros, que tirarem do perigo hum Navio proximo a ir a pique, adquirirão por isso hum direito de tres por cento sobre o valor do Navio ou Embarcação da mercadoria, ou cargação, que tiverem salvado.

270.

Se dous Navios ou Embarcações, fazendo-se á véla, vierem por infelicidade inevitavel, como por exemplo, espesso nevoeiro, chuva grossa, e grande

de escuridaõ, que impeça o verem-se hum ao outro, como tambem, quando he impossivel o desviarem-se, seja pela violencia, e encapellamento das ondas, ou da maré; seja por huma subita mudança do vento; ou quando o leme do Navio lhe vem a ser inutil por falta de governo, e em outras circumstancias semelhantes vem a esbarrar-se de noite hum com outro, e deste encontro resulte alguma perda ou damno para algum dos Navios ou para ambos, nestes casos cada hum deve supportar a sua perda.

271.

Quando dous Navios ou Embarcações estaõ velejando, e não ha escuridaõ ou chuva grossa, de sorte que elles se vejaõ e possaõ evitar o mutuo encontro, que as ondas ou a maré não he forte, que o vento he bom, e que he facil governar os Navios; quando em huma noite assás clara os dous Navios se abalroaõ, atracando-se hum com outro, depois de se achar, que não havia luz em algum dos dous Navios, que não se serviraõ de bosinas para advertirem o perigo, que não tinhaõ tocado o sino, nem atirado alguma peça, nem dado algum outro sinal; em fim, se hum dos dous Navios, ou ambos soffreraõ perda ou damno no dito encontro, neste caso cada hum supportará a sua propria perda.

272.

Quando dous Navios ou Embarcações se abordarem, esbarrando-se reciprocamente, deve-se examinar: 1.º que vento fazia entaõ: 2.º com que rumo de vento cada Navio fazia véla, antes de se terem encontrado, e em que parte do Navio foi a abordagem: 3.º com que quantidade de panno estava velejando: 4.º que meios os Capitães e as Equipagens dos dous Navios ou Embarcações empregaraõ para prevenir a abordagem: 5.º como as vélas e vergas estavaõ largas, e brasseadas: 6.º como os dous Navios vinhaõ impellidos pelo mesmo vento em huma via opposta, e que vento era esse: 7.º se sobre hum destes dous Navios a mezena estava ferrada, ou caçada: 8.º se a verga do gurupez estava levantada ou abaixada, antes que acontecesse a abordagem. Quando pois se achar, que hum destes Navios tinha a mezena insada, e que a verga do gurupés ou a véla de estaes era tambem insada ao alto do mastro, será isto hum signal certo, que este Navio ou Embarcação tinha querido navegar a sotavento, e que o outro Navio deveria ter o barlavento. Neste caso o Navio ou Embarcação, que tiver feito abordagem da parte do vento sobre o outro Navio como a proa e o gurupés, será julgado ter mais culpa, que o outro Navio ou Embarcação, que tiver sido abalroado, e prejudicado.

Da

Da varação em terra, naufragio, salvação, e responsabilidade dos Pilotos neste acontecimento.

273.

Ha varação ou naufragio d'hum Navio ou Embarcação, quando por tempestade, e máo tempo, por imprudencia, por inadvertencia, ou ignorancia do Mestre ou Tripulação, hum Navio foi ao fundo, ou arremecado sobre rochedos, e bancos de areia, ou praia, ou quando se abrir, e se romper em pedaços por qualquer maneira, ou causa quando seja, ou que faça taõ grande quantidade d'gua, que não seja mais possivel o tirallo donde está, nem esgotar-lhe agua com as bombas, nem fazer-lhe os reparos necessarios.

274.

Se acontecer, que hum Navio vare em terra, ou naufrage sobre as costas, ou nos rios, mares, e lagos do Imperio Russo, tudo o que for salvo da varação ou naufragio do dito Navio, ou Embarcação, Russo, ou Estrangeiro, sejaõ as gentes da Equipagem, e outras pessoas de hum e outro sexo, gado, aves, ou outros animaes, as mercadorias, ou effeitos, os aparelhos ustensis, bagages, e dependencias do Navio ou Embarcação, ou huma parte destas cousas (tanto quanto se poder salvar) Sua Magestade Imperial toma tudo debaixo da sua immediata protecção, e os Estrangeiros não seraõ admittidos a ingerirem-se nesta materia. Todo o fiel vassallo, e particularmente todos os Militares, Ministros, Officiaes de Justiça são obrigados debaixo de juramento, por dever, e por estado a vir soccorrer qualquer Navio ou Embarcação, que naufragar, ou encalhar, e fazerem todos os possiveis esforços para salvallo, e a sua Equipagem, mercadorias, ou cargação, e tudo o mais, que for possivel. As cousas salvas seraõ guardadas com o maior cuidado, e bom acondicionamento possivel, e seraõ depositadas em lugares seguros, e convenientes, a fim de que não pereção, ou se damnifiquem, por estarem em desamparo, ou mal tratadas. Ninguem se appropriará de effeitos alguns salvos, nem ainda da mais pequena parte delles; antes o que tiver achado, ou salvo alguma cousa naufragada, deverá dar disso parte nos districtos ao Baillio, e nas Cidades aos Governadores. O Baillio, ou Commandante dará depois aviso do naufragio ou varação do Navio ou Embarcação, especificando o seu nome, e tudo que tiver sido salvo; aquelles a quem pertence a inspecção destas sortes de negocios, como o Governador, Magistrados, Camara, ou a Meza d'Alfandega do lugar.

275.

Se alguem estiver em risco de ver o seu Navio ou Embarcação varar, ou naufragar sobre as costas, rios, lagos, e mares do Imperio Russo, e ao

tempo, em que he ameaçado da varaçãõ ou naufragio, tenha necessidães de soccorros estranhos, elle darã aviso aos salvadores do lugar o mais visinho, assim como nos districtos ao Baillio, e nas Cidades ao Commandante. Os salvadores do lugar o mais visinho, o Baillio, ou o Commandante farãõ todos os possiveis esforços para salvar o Navio ou Embarcaçaõ, as gentes da Equipagem, as mercadorias e effeitos, e tudo o que póde ser salvo: para esse effeito se empregará hum numero sufficiente de salvadores do districto, ou daquelles, que se acharem nos arredores, a cujo ministerio ninguem se poderá subtrahir ou recusar. As cousas salvas serãõ guardadas com todo o cuidado, e vigilancia possivel, e postas em hum lugar seguro, e conveniente, a fim de que não se corrompãõ nem percaõ por negligencia, ou máo trato. He prohibido tambem a toda a pessoa, quem quer que seja, appropriar-se ainda na menor parte de huma cousa salva. O Baillio do circulo, ou o Commandante darã parte do naufragio ou varaçãõ do Navio, ou Embarcaçaõ declarando o nome delles, e igualmente de todas as cousas, que forem salvas, a aquella pessoa a quem pertencer a direcçaõ do districto, ao Governador, ou ao Magistrado, ou á Camara da Villa, em fim a Meza d'Alfandega do lugar.

276.

O Baillio ou o Commandante, tendo recebido aviso da varaçãõ, ou Naufragio acontecido ao Navio ou Embarcaçaõ, fará saber sem perda de tempo aos Governadores de Provincias, aos Magistrados das Cidades, aos Syndicos das Villas, e á Meza d'Alfandega: 1.º que hum Navio ou Embarcaçaõ fizera naufragio, ou encalhãra, declarando o nome proprio do Navio, ou Embarcaçaõ, e sua qualidade: 2.º se se tem salvo o Navio ou Embarcaçaõ inteiramente com todas as mercadorias, e toda a carregaçãõ, ou sómente huma parte; que fim levãra, ou a que estado se reduzira o que fora salvo, como homens, mercadorias e effeitos: que marcas, letras, numeros estãõ sobre as mercadorias, ou effeitos salvos, e bem assim nas pipas, tonneis, e outras cousas, que apparecerem. Senãõ se acharem, ou não se perceberem as marcas ou letras, ou algum ornato do Navio como espelho, as obras da popa, como o Fronton, ou outras cousas, e particularidades, que podem fazer conhecer o nome do Navio ou Embarcaçaõ, que pereceo, ou do Capitãõ e gentes da Equipagem (quando nenhum delles se tiver salvo) ou do Proprietario do Navio ou Embarcaçaõ, dos effeitos ou mercadorias, que estavaõ a bordo, ou do lugar donde se fizera á vèla, ou o lugar do seu destino: 3.º dos meios, que se tem empregado para salvar o Navio ou Embarcaçaõ, que estava em perigo, ou os homens, mercadorias, ou carregaçãõ, ou outras cousas, que ahi estavaõ a bordo: 4.º do tempo que se tem visto encalhar, ou perecer o Navio ou Embarcaçaõ, do que se tem achado, homens, mercadorias, carregaçãõ, e outros effeitos: 5.º do lugar onde se avistou o naufragio, ou o lugar onde foi achado o Navio ou Embarcaçaõ naufragado, os homens, as mercadorias, effeitos, ou

ou outras cousas, que ahi estavaõ a bordo: 6.º que cuidados e precauções se tem tomado para guardar e conservar, o que foi salvo, homens, e mulheres, gado, aves, ou outros animaes, mercadorias, ou effeitos, ou instrumentos, apparelhos, maçames, e mais dependencias do Navio ou Embarcação naufragada, ou o dito Navio ou Embarcação naufragado, ou as mercadorias, ou cargação, que elle trazia ou os restos de hum, ou de outra, e tudo o que foi guardado em lugar seguro e conveniente? Se os effeitos salvos, os quaes devem ser seccos, e arejados, são taes, a fim de que, por falta de cuidado ou de attençaõ, o que tiver escapado ao naufragio, não se corrompa, ou não se perca, e que nenhuma pessoa se appropriate á menor parte: 7.º quem foi, o que fez o salvamento. O Governador fará affixar huma relaçaõ do naufragio ás portas do Magistrado, ou Commandante da Cidade, assim como á Praça do Commercio, nos cantos das ruas, e praças publicas, para instruir aos Negociantes e Mercadores, a fim de que elles mesmos possaõ dar informaçaõ, e conhecimento do naufragio do dito Navio ou Embarcação, e da mercadoria ou cargação a toda a pessoa, que tiver interesse de o saber. Isto mesmo será tambem notificado aos Magistrados, e Commandantes, a fim de que não pretextem ignorancia do caso. Se no curso de dous annos da data do tempo, que foi publicada a relaçaõ do naufragio, não comparecer pessoa munida de Documentos authenticos, que verifiquem, que o effeito salvo he bem seu, ou que lhe pertence por algum titulo, não poderá dahi em diante excitar-se com testaçaõ ou reclamaçaõ alguma a este respeito, e o effeito salvo, depois de se deduzir o premio adjudicado para o salvamento, e guarda do mesmo, será entregue por ordem do Magistrado da Villa, ou Collegio de Direcçaõ geral do Governo.

F I M.

ÍNDICE.

Prologo.

TRACTADO III.

CAPITULO I. <i>Da Natureza da Avaria.</i>	Pag. 1	
CAP. II. <i>Das Causas das Avarias.</i>	4	
CAP. III. <i>Das especies de Avarias.</i>	6	
CAP. IV. <i>Da differença, e efeitos da Avaria simples, e Avaria grossa.</i>	9	
CAP. V. <i>Da Avaria simples.</i>	10	
CAP. VI. <i>Da Avaria grossa.</i>	15	
CAP. VII. <i>Do Direito da contribuição, e requisitos necessarios na Avaria grossa para elle ter lugar.</i>	16	
CAP. VIII. <i>Do Alijamento.</i>	20	
CAP. IX. <i>Da Baldeação.</i>	28	
CAP. X. <i>Do córte, rompimento, e abandono de mastros, amarras, e apparelhos do Navio, furos, e abertura do mesmo.</i>	31	
CAP. XI. <i>Da mudanca de derrota.</i>	34	
CAP. XII. <i>Da Arribada.</i>	35	
CAP. XIII. <i>Do Resgate.</i>	41	
CO'PIA da Sentença proferida nos Autos de Avisos de SUA Magestade, a Requerimento de Adriano de Araujo Braga, e mais Interessados, e Requerimento de Joaõ Antonio Vieira Caldas.	43	
CAP. XIV. <i>Do Embargo de Potencias.</i>	45	
CAP. XV. <i>Do Encalhe, ou Varação.</i>	46	
CAP. XVI. <i>Das despesas que se contaõ por Avaria grossa.</i>	47	
EDITAL.	54	
CAP. XVII. <i>Da responsabilidade nas Avarias.</i>	55	
CAP. XVIII. <i>Da responsabilidade na Avaria procedida de vicio do Navio, ou carregação, e do facto dos Proprietarios.</i>	56	
CAP. XIX. <i>Da responsabilidade nas Avarias por falta, ou fraude do Mestre ou da Equipagem.</i>	58	
CAP. XX. <i>Da responsabilidade na Avaria miuda.</i>	60	
CAP. XXI. <i>Da responsabilidade na Avaria reciproca.</i>	61	
CAP. XXII. <i>Da responsabilidade dos Seguradores nas Avarias.</i>	64	
CAP. XXIII. <i>Do Juizo em causas de Avaria.</i>	66	
CAP. XXIV. <i>Da Acção da Avaria para a indemnidade, e contribuição.</i>	67	
CAP. XXV. <i>Das cousas que entraõ em contribuição.</i>	70	
CAP. XXVI. <i>Do Direito do Mestre, ou Proprietario do Navio contra os Carregadores na Avaria grossa.</i>	73	
Tom. III.	Dd	CAP.

Í N D I C E.

APPENDICE I. <i>Ordenanças da Marinha de França de Luiz XIV.</i>	Pag. 75
TIT. 8. <i>Do Alijamento, e Contribuição.</i>	77
APPENDICE II. <i>Ordenanças de Commercio do Consulado, e Cidade de Bilbao.</i>	79
CAP. XVII. <i>Das Avarias.</i>	ibid.
CAP. XXI. <i>Da forma de contar, e regular a Avaria grossa.</i>	87
APPENDICE III. <i>Das Ordenanças da Imperatriz da Russia Catharina II.</i>	89
<i>Das Avarias do Mar.</i>	ibid.
<i>Da Avaria simples, ou particular.</i>	ibid.
<i>D'Avaria grossa, ou commum.</i>	90
<i>Da pequena Avaria.</i>	96
<i>Da Avaria mutua, ou damnifcamento reciproco.</i>	ibid.
<i>Da varaçõ em terra, naufragio, salvaçõ, e responsabilidade dos Pilotos neste acontecimento.</i>	101

BRASILIANA DIGITAL

ORIENTAÇÕES PARA O USO

Esta é uma cópia digital de um documento (ou parte dele) que pertence a um dos acervos que participam do projeto BRASILIANA USP. Trata-se de uma referência, a mais fiel possível, a um documento original. Neste sentido, procuramos manter a integridade e a autenticidade da fonte, não realizando alterações no ambiente digital - com exceção de ajustes de cor, contraste e definição.

1. Você apenas deve utilizar esta obra para fins não comerciais. Os livros, textos e imagens que publicamos na Brasiliiana Digital são todos de domínio público, no entanto, é proibido o uso comercial das nossas imagens.

2. Atribuição. Quando utilizar este documento em outro contexto, você deve dar crédito ao autor (ou autores), à Brasiliiana Digital e ao acervo original, da forma como aparece na ficha catalográfica (metadados) do repositório digital. Pedimos que você não republique este conteúdo na rede mundial de computadores (internet) sem a nossa expressa autorização.

3. Direitos do autor. No Brasil, os direitos do autor são regulados pela Lei n.º 9.610, de 19 de Fevereiro de 1998. Os direitos do autor estão também respaldados na Convenção de Berna, de 1971. Sabemos das dificuldades existentes para a verificação se um obra realmente encontra-se em domínio público. Neste sentido, se você acreditar que algum documento publicado na Brasiliiana Digital esteja violando direitos autorais de tradução, versão, exibição, reprodução ou quaisquer outros, solicitamos que nos informe imediatamente (brasiliiana@usp.br).