

**PARTE MARITIMA**

DO

**PROJECTO**

DO

**CODIGO COMMERCIAL**

DO IMPERIO DO BRASIL,

OFFERECIDA

AO ILLUSTRISSIMO E EXCELLENTISSIMO SENHOR

**JOSÉ DA COSTA CARVALHO,**

Ex-Regente do Imperio, Grã-Cruz da Imperial Ordem do  
Cruzeiro, e Deputado á Assembléa Geral Legislativa ;

POR

**LOURENÇO WESTIN,**

Consul Geral da Suecia e Noruega.

SENADO  
DO LDO BRAZIL

**RIO DE JANEIRO.**

TYP. DA ASSOCIAÇÃO DO DESPERTADOR,

dirigida por J. M. da Rocha Cabral,

RUA DA QUITANDA N. 55.

**1838.**

Handwritten notes: A 342.29, W 529, P 1838

BIBLIOTECA FEDERAL

Este volume acha-se registrado

em

do dia de

3670  
1946

Conhecendo V. Ex.<sup>a</sup>, como illustrado juriscônsulto, a insufficiencia do alvará de 18 de agosto de 1769, para servir de norma aos magistrados na applicação do direito aos pleitos que o giro do negocio a cada instante suscita, manifestou, em quanto membro da regencia, a patriotica intenção de beneficiar o seu paiz com hum codigo nacional de commercio, cuja falta os rapidos progressos dos differentes generos de industria brasileira todos os dias tornão mais sensível; e, antes que o governo me incumbisse de tomar parte naquella tarefa, já V. Ex.<sup>a</sup> se tinha dignado convidar-me, no anno de 1852, para concorrer com os meus limitados conhecimentos para obra tão difficil e tão superior ás minhas forças, quanto necessaria ás circumstancias do Brasil, distincção que eu julgo constituir-me na obrigação de lhe communicar o resultado que de meus esforços pude conseguir.

Devo, porém, com ingenuidade confessar que, a não ser o desejo de corresponder á escolha de V. Ex.<sup>a</sup> e do governo imperial, assim como o de mostrar-me grato pela hospitalidade e consideração que, ha 29 annos, tenho gozado neste paiz, ha longo tempo houvéra largado mão da empreza, tão arduos me tem parecido os tropeços inesperados, tanto me desanimou a indifferença com que obra de tamanha importancia ha sido tratada.

Seria fastidioso, e sem utilidade alguma, recordar agora todas as provas que poderia produzir a

favor do que acabo de afirmar : não obstante, parece-me necessario declarar as causas de haver apparecido tão tarde e tão imperfeito o trabalho da commissão creada para compôr o codigo commercial do Brasil.

Mal esta commissão se tinha constituido, e ainda antes de haver formado o systema segundo o qual dirigisse a obra de que se achava encarregada, logo perdeu o auxilio que esperava da penna do Exm. Sr. Antonio Paulino Limpo de Abreo, então eleito presidente da camara dos senhores deputados, circumstancia que muito concorreo para entorpecer os progressos da commissão, por não ser cousa facil encontrar pessoa capaz de o substituir na coordenação e arranjo das materias ; e aquellas a quem houve de se recorrer na sua falta, pedião gratificações de tal modo exorbitantes, que os membros da commissão assentárão repartir entre si os differentes ramos do codigo, para trabalharem separadamente, e submeter depois as suas opiniões á discussão.

No mez de janeiro de 1855, deu cada hum por acabada a parte que escolhêra, e principiárão as conferencias. Ao passo que algum dos membros ia lendo o que tinha escripto, os outros tambem propunhão as emendas que lhes occorrião ; mas, por desgraça, bastantes idéas boas, que na discussão se despertárão, fôrão perdidas por falta de hum redactor intelligente que as colligisse e organisasse promptamente, segundo a sua ordem e successão natural.

Houve, enfim, quem lembrasse o Sr. Sergio Teixeira de Macedo, joven cujos talentos muito aprecio, para preencher tão sensivel falta : eu proprio, com outro membro da commissão, fomos sollicitar a sua assistencia ; e devo declarar que elle

se prestou com a maior franqueza, dando immediatamente principio ao seu trabalho pela parte maritima do codigo; porém, como houve quem criticasse o seu estilo, e o taxasse de improprio, vio-se a maioria da commissão, bem a meu pesar, obrigada a desonerar-lo daquelle serviço. Em consequencia desta deliberação, de novo tornarão os trabalhos ao seu primeiro estado, pela apathia em que cahio a commissão, e assim permanecco até ao fim daquelle anno, quando sollicitei e pude conseguir a promessa do Exm. Sr. José Clemente Pereira, que nos viesse auxiliar; a qual promessa foi verificada no seguinte.

Mas, se até aquella época a morosidade havia empecido os nossos progressos, a nimia precipitação com que d'ahi por diante caminharão os trabalhos da commissão não foi pouco prejudicial á perfeição da obra. As conferencias erão poucas, de noite, e se estendião algumas vezes até hum hora da manhã seguinte, sem verdadeiro proveito, pois que, n'hum tão limitado numero de sessões, e demais nocturnas, por extensas que fossem, não era possivel considerar e discutir com a devida madureza objectos de legislação tão variada; mas, parecia que todas as considerações se sacrificavão ao proposito de apresentar o projecto de codigo no termo da sessão legislativa daquelle anno, tauto assim que, apesar de eu haver por vezes sollicitado a leitura do trabalho, segundo ia ficando prompto da redacção, afim de o rever e examinar, apenas tinha podido obter a leitura da parte do projecto relativa ás quebras, quando todos os membros da commissão forão convidados a ir assignar o projecto á casa do encadernador, aonde se achava já prompto e encadernado; e, quando alcancei hum exemplar impresso, tive razão de arrepende-me

da minha condescendencia em assignar huma obra que não tinha podido examinar, pois que encontrei alguns artigos, de cuja apresentação na commissão não me podia recordar, e outros redigidos diversamente do que me parecia ali se haver acordado; nem se devia esperar, apesar dos vastos conhecimentos juridicos do illustre membro da commissão que se incumbio da redacção, que tivesse aquelles que só a pratica extensa e prolongada pelo espaço de muitos annos de commercio faz adquirir; e he nesta parte, essencialmente ligada ao direito, que o projecto de codigo offerece mais objectos á censura.

Porém, o mal não tinha já remedio, e forçoso me foi, por consequencia, lançar mão do ultimo recurso, levando ao conhecimento do corpo legislativo os erros que existião no projecto, sem mencionar muitos artigos litteralmente copiados do codigo do commercio portuguez, cujo merecimento, em relação ao paiz para que foi composto, eu não contesto, mas que, no meu juizo, pecca igualmente na applicação da theoria juridica, por falta de conhecimentos praticos. Vendo pois que a sessão legislativa de 1855 se aproximava, sem que alguma correcção se houvesse emprehendido no projecto de codigo commercial, para o que convidei os mais collegas logo que apparecco impresso, aproveitei o tempo que ainda restava, para compôr com rapidez hum pequeno opusculo, em que apontava os erros, omissões ou inutilidades que nelle tiuha descoberto, com as correções e emendas que me parecia dever se-lhes substituir, e o offereci as camaras legislativas que, naquella mesma sessão, nomearão d'entre si huma commissão mixta, para se occupar da revisão do mencionado projecto, a qual me fez a honra de convidar-me, con-

junctamente com o Exm. Sr. José Clemente Pereira, para assistir às suas sessões.

Principiárão as conferencias pela leitura do projecto, comparado com as emendas que eu havia offerecido, a maior parte das quaes foi adoptada, assim como algumas das que forão offerecidas pelo Sr. Domingos Carvalho de Sá, e outras que occorrêrão na discussão, ficando todavia illesos diferentes artigos, que eu desejava ver supprimidos, para maior perfeição do projecto.

Em quanto nos achámos empregados neste exame, varios negociantes forão nomeados pela commissão da praça do commercio para organizar hum novo projecto de codigo commercial que, tendó á vista o trabalho da commissão do governo e as emendas que acerca d'elle eu havia proposto, dêrão á luz em 1836 a primeira parte da sua obra, concernente as pessoas do commercio, contractos e obrigações commerciaes; e, no anno passado, a segunda, que trata de objectos maritimos. Tanto huma como outra, na minha humilde opinião, tem o defeito opposto ao que eu notei no projecto da commissão a que tive a honra de pertencer; pois, se neste se conservão artigos cuja utilidade he de mui difficil demonstração, naquellas forão supprimidos outros de summa importancia e necessidade, a ponto de deixar duvidoso se as materias novas, dignas de adopção, que nellas apparecem, compensão aquellas que do outro projecto forão eliminadas; e, se o estilo desta obra he digno de louvor, não se póle occultar que, em razão da maneira pela qual foi organizada, contém principios contradictorios do direito, não fallando em grande numero de lacunas que se descobre. Apesar de tudo, parece-me que hum homem instruido, querendo formar hum codigo do commer-

cio, encontraria nos trabalhos reunidos das commissões do governo e commercio os elementos necessarios para o elevar ao gráo de perfeição essencial á boa administração da justiça, nesta parte; digo hum homem, por que estou inteiramente convencido que, para hum código ser bem feito, não ha de ser obra de muitos, ainda que muitos o devão rever, examinar e anotar, antes que seu autor o dê por acabado e lhe ponha a ultima lima; e todos aquelles que até hoje se tem feito, sem estas condições, claramente o demonstrão na incoherencia e desarmonia que reina entre o todo e suas partes.

A gloria, assim como o interesse, perdem-se e verdadeiramente se annullão, divididos entre os membros de huma commissão ou de hum corpo collectivo qualquer; assim, cada individuo, prevendo que as suas vigalias lhe não darão renome, confundidas na massa dos trabalhos geraes, sente afrouxar o zelo, e só trata de cumprir apparentemente as obrigações que o seu estado lhe impõe.

Possuido por estas idéas que, sem fortes razões, não abandonarei, e vendo reinar a indifferença, ao ponto de não se verificar huma só conferencia das commissões, sempre nomeadas pelo corpo legislativo de entre seus membros, durante as sessões de 1836 e 1837, resolvi tentar este insignificante ensaio, não só porque a parte maritima de todos os códigos commerciaes he ordinariamente a menos bem definida, fórma huma legislação, para assim dizer, *sui generis*, quasi independente dos outros ramos, e tira a sua origem de tempos re notissimos, como por me haver encarregado essencialmente deste objecto na commissão de que fui membro, apesar de conhecer, pela aridez que o cerca, o diminuto applauso que elle attrahiria a quem se in-

cumbisse de o tratar, visto que a reorganisação de todo o código deveria necessariamente consumir mais tempo do que eu convenientemente poderei dispensar.

Longe de mim a louca idéa de presumir perfeição na minha obra : pelo contrario, estando bem certo da sua incorrecção e defeitos, serei prompto em reconhecer e emendar os erros que de boa mente me forem indicados, por isso que, pondo unicamente a mira na utilidade geral, desprezo as suggestões do amor proprio; e, persuadido de ter feito quanto cabe em meus limitados meios, ousou submitter este meu desinteressado trabalho ao judicioso exame de V. Ex<sup>a</sup>, de quem tenho a honra de ser

Venerador e amigo muito obrigado

*L. Westin.*



## INDICE.

---

	<i>Pag.</i>
TITULO I. Das embarcações . . . . .	1
TITULO II. Dos armadores e compartes de navios . . . . .	3
TITULO III. Do capitão, mestre ou patrão do navio . . . . .	17
TITULO IV. Dos officiaes e tripulação da embarcação.	
CAP. I. Do piloto . . . . .	36
CAP. II. Do contramestre . . . . .	38
CAP. III. Dos marinheiros. . . . .	39
CAP. IV. Disposições geraes . . . . .	41
TITULO V. Dos sobre-cargas e caixas. . . . .	48
TITULO VI. Do transporte marítimo.	
CAP. I. Da natureza e forma do contracto de fretamento . . . . .	49
CAP. II. Dos conhecimentos . . . . .	53
CAP. III. Dos direitos e obrigações entre o capitão e o afretador . . . . .	57
TITULO VII. Dos contractos de dinheiro a risco marítimo . . . . .	70
TITULO VIII. Dos seguros marítimos.	
CAP. I. Da natureza e formação do contracto do seguro marítimo . . . . .	78
CAP. II. Das cousas que podem ser objectos de seguro marítimo . . . . .	85
CAP. III. Da avaliação dos objectos seguros. . . . .	87
CAP. IV. Do começo e fim dos riscos. . . . .	89
CAP. V. Das obrigações reciprocas do segurador e do segurado. . . . .	91
TITULO IX. Do naufragio e salvados . . . . .	99
TITULO X. Das arribadas forçadas . . . . .	104
TITULO XI. Do damno causado por abalroação . . . . .	107
TITULO XII. Do abandono. . . . .	109
TITULO XIII. Das avarias.	
CAP. I. Da natureza e classificação das avarias. . . . .	113
CAP. II. Do regulamento e liquidação das avarias . . . . .	120

1	TÍTULO I. Das disposições gerais.
2	TÍTULO II. Das medidas e competências da
3	artigo 1.º
4	TÍTULO III. Das competências, assento ou habido
5	do artigo
6	TÍTULO IV. Das eleições e reeleições de
7	artigo 1.º
8	artigo 2.º
9	artigo 3.º
10	artigo 4.º
11	artigo 5.º
12	TÍTULO V. Das eleições e reeleições de
13	TÍTULO VI. Das competências e assento do
14	artigo 1.º
15	artigo 2.º
16	artigo 3.º
17	artigo 4.º
18	artigo 5.º
19	artigo 6.º
20	TÍTULO VII. Das competências de distribuição
21	de artigos
22	TÍTULO VIII. Das eleições municipais.
23	artigo 1.º
24	artigo 2.º
25	artigo 3.º
26	artigo 4.º
27	artigo 5.º
28	artigo 6.º
29	artigo 7.º
30	artigo 8.º
31	artigo 9.º
32	artigo 10.º
33	artigo 11.º
34	artigo 12.º
35	artigo 13.º
36	artigo 14.º
37	artigo 15.º
38	artigo 16.º
39	artigo 17.º
40	artigo 18.º
41	artigo 19.º
42	artigo 20.º
43	artigo 21.º
44	artigo 22.º
45	artigo 23.º
46	artigo 24.º
47	artigo 25.º
48	artigo 26.º
49	artigo 27.º
50	artigo 28.º
51	artigo 29.º
52	artigo 30.º
53	artigo 31.º
54	artigo 32.º
55	artigo 33.º
56	artigo 34.º
57	artigo 35.º
58	artigo 36.º
59	artigo 37.º
60	artigo 38.º
61	artigo 39.º
62	artigo 40.º
63	artigo 41.º
64	artigo 42.º
65	artigo 43.º
66	artigo 44.º
67	artigo 45.º
68	artigo 46.º
69	artigo 47.º
70	artigo 48.º
71	artigo 49.º
72	artigo 50.º
73	artigo 51.º
74	artigo 52.º
75	artigo 53.º
76	artigo 54.º
77	artigo 55.º
78	artigo 56.º
79	artigo 57.º
80	artigo 58.º
81	artigo 59.º
82	artigo 60.º
83	artigo 61.º
84	artigo 62.º
85	artigo 63.º
86	artigo 64.º
87	artigo 65.º
88	artigo 66.º
89	artigo 67.º
90	artigo 68.º
91	artigo 69.º
92	artigo 70.º
93	artigo 71.º
94	artigo 72.º
95	artigo 73.º
96	artigo 74.º
97	artigo 75.º
98	artigo 76.º
99	artigo 77.º
100	artigo 78.º
101	artigo 79.º
102	artigo 80.º
103	artigo 81.º
104	artigo 82.º
105	artigo 83.º
106	artigo 84.º
107	artigo 85.º
108	artigo 86.º
109	artigo 87.º
110	artigo 88.º
111	artigo 89.º
112	artigo 90.º
113	artigo 91.º
114	artigo 92.º
115	artigo 93.º
116	artigo 94.º
117	artigo 95.º
118	artigo 96.º
119	artigo 97.º
120	artigo 98.º
121	artigo 99.º
122	artigo 100.º

## **DO COMMERCIO MARITIMO.**

---

### **TITULO PRIMEIRO.**

#### *Das Embarcações.*

Artigo 1. A Lei qualifica embarcação de nome e propriedade brasileira, para effeito de gozar das prerogativas e favores concedidos exclusivamente a embarcações brasileiras, sómente aquella que verdadeiramente e em boa fé pertencer a subditos do imperio, no mesmo domiciliados, sem que algum estrangeiro nella possua parte ou interesse, quer tenha sido construida dentro, quer fóra do Brasil.

Art. 2. Acontecendo que embarcação brasileira passe, por algum titulo, a dominio estrangeiro, não poderá navegar com a *natureza* de propriedade brasileira, em quanto este a não alienar a subdito do imperio.

Art. 3. He livre aos constructores construir as embarcações pela forma e modo que acharem mais convenientes; porém, nenhuma que se destinar a viagens de alto mar poderá apparelhar-se, sem se verificar previamente, por vistoria feita por peritos, com assistencia de authoridade competente, que a embarcação se acha construida em perfeito estado de navegar.

O auto original desta vistoria será depositado na secretaria do tribunal do commercio do districto respectivo, e nenhuma embarcação será admittida a registo sem proceder deposito do mesmo auto.

Art. 4. Toda a embarcação brasileira de convez, destinada á navegação no alto mar, com excepção sómente das que se empregão exclusivamente nas pescarias das costas, será registada no tribunal do commercio do domicilio do seu proprietario matriculado (Art. 12).

O tribunal passará huma copia authentica do registo para acompanhar a embarcação.

Art. 5. O registo deve conter:

I. Declaração do lugar onde a embarcação foi construida, o nome do constructor, e as qualidades das madeiras principaes;

II. As suas dimensões em palmos e polegadas, verificadas pelos respectivos arqueadores, e a sua capacidade em toneladas, comprovadas por certidão de arqueação, com referencia á sua data;

III. A armação de que usa, e quantas cobertas tem;

IV. O dia em que foi lançada ao mar;

V. O nome de cada hum dos dños, e seus respectivos domicilios;

VI. Menção circunstanciada do quinhão de cada parte, e a época da sua respectiva aquisição, com referencia á natureza e data do titulo.

O nome da embarcação registada, e o do seu proprietario ostensivo ou armador, serão publicados nos diarios.

Art. 6. Se a embarcação fôr de construcção estrangeira, será tambem mencionado no registo a nação a que pertencia, o nome que tinha, e o titulo por que passou a ser de propriedade brasileira, podendo omittir-se, nos casos em que não

constar dos seus documentos, o nome do constructor, e o dia em que foi lançada ao mar.

Art. 7. O proprietario armador prestará juramento por si, ou por seu procurador, nas mãos do presidente do tribunal do commercio, de que a sua declaração he veridica, e de que todos os proprietarios da embarcação são subditos brasileiros; e prestará caução fideijussoria pela importancia do valor da embarcação, a razão de trianta mil réis por cada tonelada do registo, obrigando-se por termo a não fazer uso illegal do registo, e a entrega-lo dentro de hum anno no mesmo tribunal, depois da embarcação ser vendida, perdida ou julgada incapaz de navegar, pena de ser condemnado no perdimento da caução prestada.

Art. 8. Perdendo-se o registo inculpavelmente, o proprietario armador he obrigado a fazer constar legalmente ao tribunal o perdimento dentro do mesmo prazo de hum anno, e debaixo da mesma pena.

Nos lugares onde não houver tribnnal do commercio, todas as diligencias sobreditas serão praticadas perante o juiz de direito do commercio, que de tudo enviará ao tribunal competente as devidas participações, acompanhadas dos documentos respectivos.

Art. 9. Todas as vezes que qualquer embarcação mudar de proprietario, será o seu registo entregue no tribunal do commercio, e se procederá a novo registo com as formalidades do primeiro.

Art. 10. Não he mais permittido mudar o nome das embarcações depois de registadas.

Passando embarcação nacional para bandeira estrangeira, se tornar a ser brasileira, tomará outra vez o mesmo nome com o qual foi primitivamente registada.

Art. 11. Todas as vezes que se mudar de capitão ou mestre da embarcação, será esta circumstancia annotada no verso do registo pela authoridade competente.

Art. 12. Nenhuma embarcação brasileira pôde ser admittida a despacho, sem que o armador se tenha matriculado como proprietario ostensivo ou armador de navios no tribunal do commercio do districto do porto respectivo.

Art. 13. Toda a embarcação brasileira, em viagem, he obrigada a ter a bordo os seguintes documentos:

- I. O seu registo por copia authentica (Art. 4);
- II. A matricula;
- III. A guia ou manifesto d'alfandega do ultimo porto brasileiro d'onde sahio.

Art. 14. A matricula deve ser feita no porto do domicilio do proprietario armador, e conter:

I. Os nomes do navio, do capitão, dos officiaes e gente da tripulação, suas idades, estados, naturalidades, domicilios e feições;

II. O lugar da partida, do destino e tornaviagem do navio, se esta fôr determinada;

III. O mister de cada individuo da tripulação;

IV. As soldadas ajustadas, especificando se são estipuladas por viagem ou por mez, por quantia certa, quinhão de frete, ou lucro na negociação;

V. As quantias adiantadas que se tiverem pago ou promettido pagar;

VI. As assignaturas do capitão, dos officiaes e de todos os mais individuos da tripulação que souberem escrever.

Art. 15. Em todos os portos onde entrar, o mestre he obrigado a declarar perante a authoridade competente, e a fazer annotar por esta na matricula, toda e qualquer alteração que tiver oc-

corrido sobre o mar na tripulação do navio; e, antes da sahida, as que houverem tido lugar durante a sua estada.

Art. 16. Na volta da embarcação ao porto do registo, ou naquelle onde o capitão largar o seu commando, he este obrigado a apresentar a matricula original perante a authoridade respectiva, dentro de vinte e quatro horas uteis, depois que dêr fundo, e a fazer a mesma declaração ordenada no artigo precedente.

Passados oitos dias depois da entrega, prescreve qualquer acção de procedimento contra o mestre, que possa ter lugar por faltas ou prevaricações commettidas na mesma matricula, durante a viagem.

Art. 17. Não dando o mestre ou capitão conta de todos os individuos matriculados, nem fazendo constar devidamente a razão da falta, será multado em cem mil réis por cada pessoa que apresentar de menos.

Art. 18. A guia ou manifesto da alfandega deve conter (\*):

(\*) Para a exacta fiscalisação dos direitos nacionaes convém, sem duvida, que acompanhe a carga hum documento authenticico, comprovando acharem-se estes devidamente pagos, assim como as mais alcavalás, que dizem respeito ao navio e carga; ou, por outras palavras, que o navio viaja legalmente.

Carece ter em vista que ha numerosos portos no imperio, capazes de admittir embarcações, nos quaes não ha, nem he provavel que tão cedo se estabeleção alfandegas.

Neste estado de cousas, será facil para a tripulação de qualquer embarcação, combinada com o mestre, ou mesmo assassinando este, entrar n'algum destes portos, dispôr da carga, tomar lastro, e seguir para outro, sem que haja meio prompto de descobrir tal atrocidade.

Se, porém, a guia da alfandega fôr documento indispensa-

I. Declaração do nome, armação e toneladas da embarcação, o ultimo porto d'onde veio, antes de receber a carga a bordo, e aquelle para onde despachou ;

II. Nome e domicilio do armador, e do mestre ou capitão ;

III. Mappa demonstrativo da carga, expedido pela alfandega do porto da partida, com declaração de se acharem devidamente pagos todos os direitos, impostos e taxas, certificado por annotações dos respectivos cobradores, lançados no fim do referido mappa.

Art. 19. As embarcações que forem em lastro não são dispensadas de levar guia.

Art. 20. O mestre he obrigado a depositar, no acto de dar entrada, a guia nas alfandegas de todos os portos em que tocar, dentro das primeiras vinte e quatro horas uteis depois da sua chegada.

vel a bordo, a mera falta de sua apresentação, dentro das primeiras vinte e quatro horas, no porto em que houver alfandega ou consul do imperio, ou não conferindo a respectiva carga com a guia, fará logo conhecer a existencia de crime.

A guia que este artigo impõe aos mestres de trazer corresponde aos *Cockets* usados pelos Ingleses, e não se deve confundir com as guias que os despachantes são hoje obrigados de apresentar, as quaes talvez deverião mais propriamente denominar-se *minutas das guias*, por quanto naquellas deve sómente a carga ir designada da mesma forma que pelo regulamento se exige que o mestre dê a sua entrada, de modo que não alterão em cousa alguma estas.

Servem para facilitar sobre maneira o conhecimento exacto da exportação, tanto dos productos do paiz como dos estrangeiros, e predispoem as cousas para hum regulamento das alfandegas mais adaptado ás necessidades do commercio, e despido das vexações desnecessarias e erros palmares daquelle que actualmente está regulando.

Na vespera da sahida, ser-lhe-ha restituída, tendo-se posto nella = *visto* = e nota de qualquer alteração relativa á carga; e a final, fará entrega della, dentro do referido prazo, na alfandega do porto da descarga, aonde ficará depositada.

Art. 21. Toda a embarcação que, fóra dos portos e em viagem, fôr encontrada com bandeira brasileira, sem o competente registo, será apprehendida como suspeita pelas embarcações nacionaes de guerra e julgada bôa preza, se não estiver devidamente registada em algum tribunal de commercio do imperio.

Art. 22. As embarcações brasileiras que fôrêm encontradas no alto mar sem matricula, sem guia ou manifesto da alfandega, por alguma embarcação do estado, podem ser conduzidas por esta ao porto mais visinho do Brasil, para se proceder ás necessarias averiguações, fazendo a cargo della as despezas da conducção.

Art. 23. As alienações ou hypothecas de embarcações brasileiras, que se acharem nas circumstancias do art. 4, só podem fazer-se por escriptura publica, inserindo-se nesta o theor do registo da embarcação, com todos os endosses e annotações que nelle houver, pena de nullidade.

Art. 24. Nas vendas das embarcações são comprehendidos, posto que se não expressem, todos os seus pertences, aprestes e apparatus, a esse tempo existentes a bordo.

Art. 25. Vendendo-se alguma embarcação em viagem, pertencem ao comprador os fretes que vencer nessa viagem, respectivos á ultima carregação que recebeo.

Se, na data do contracto, a embarcação tiver chegado ao lugar do seu destino, os fretes são do vendedor, salvo estipulação contraria, em hum e outro caso.

Art. 26. Em todos os casos de venda voluntaria, a propriedade da embarcação passa para o comprador com todos os seus encargos, salvos os direitos dos credores privilegiados que nella tiverem hypotheca tacita.

Taes são :

I. Os salarios devidos por assistencias, por salvados, e o dos pilotos de barra ;

II. Todos os direitos de porto, fortalezas, faróes e semelhantes ;

III. Os vencimentos dos depositarios, e despesas necessarias, feitas na guarda da embarcação ;

IV. O aluguer dos armazens de deposito dos aprestes e aparelhos ;

V. As soldadas do capitão e gente da tripulação, vencidas na ultima viagem ;

VI. Todas as despesas do costeiro e concerto do navio e seus pertences, que houverem sido feitas para sua guarda e conservação depois da ultima viagem, e durante a estada do mesmo navio no porto da venda ;

VII. O principal e premio das letras do risco, tomadas pelo capitão sobre o casco, aparelho ou fretes, durante a ultima viagem ;

VIII. As quantias emprestadas para o concerto e costeiro do navio durante a ultima viagem, com os respectivos premios de seguro, quando, em virtude de taes imprestimos, o capitão houver evitado firmar letras de risco (art. 283) ;

IX. O principal e premio de letras de risco, tomadas sobre o casco e aparelhos ou fretes, antes de começar a ultima viagem, no porto da carga :

X. Faltas na entrega da carga, premios de seguros sobre o navio ou fretes, e avarias ordinarias, e tudo o que respeitár á ultima viagem sómente.

Art. 27. São igualmente privilegiadas, ainda que contrahidas fossem anteriormente á ultima viagem :

I. As despesas do concerto necessario do navio e seus apparelhos, durante o ultimo anno, a contar do dia em que o concerto terminou ;

II. As dividas provenientes do contracto de construcção do navio, durante os tres ultimos annos, e juros respectivos, sendo os contractos celebrados com as formalidades prescriptas no art. 30.

Art. 28. Os creditos provenientes de dividas expressadas no artigo precedente, ou nos paragraphos VII e IX do artigo 26, só serão considerados como privilegiados quando tiverem sido lançados no registo publico do commercio, em tempo util, e se as suas importancias se acharem annotadas no registo da embarcação, sendo contrahidas dentro do imperio.

As dividas que forem contrahidas fóra do imperio serão attendidas, achando-se sómente authenticadas com o = *Visto* = do consul respectivo do Brasil, e lançadas na competente annotação que das mesmas dividas se deve fazer no registo da embarcação.

Art. 29. Os credores contemplados nos artigos 26 e 27 preferem entre si pela ordem em que se achão collocados ; as dividas que se achão consideradas debaixo do mesmo numero, e contrahidas no mesmo porto, precedem entre si pela ordem em que ficão enunciadas, e entrão em concurso, sendo da mesma e identica natureza ; porém, se dividas identicas se fizerem por necessidade em outros portos, ou no mesmo, reentrando nelle o navio depois de sahido, as dividas posteriores preferem ás anteriores.

Art. 30. Em seguimento dos creditos mencio-

nados nos artigos 26 e 27, he tambem privilegiado o preço da compra do navio não pago, e os juros respectivos pelos dous ultimos annos ; igualmente, as quantias por que o navio se ache especialmente empenhado, por outros creditos e juros devidos pelos ultimos dous annos, huma vez que taes creditos constem de documentos escriptos, e se achem lançados no registo do commercio em tempo util, e endossados no registo da embarcação.

A ordem deste privilegio será regulada pela prioridade do registo.

Art. 31. A ordem entre os creditos privilegiados, acima prescripta, será igualmente observada a respeito do preço na venda judicial do navio.

Art. 32. No caso de quebra ou insolvencia do proprietario do navio, todos os creditos a cargo da embarcação, que se acharem nas precisas circumstancias dos artigos 26, 27 e 30, preferirão sobre o preço do navio a outros creditos da massa.

Art. 33. O vendedor da embarcação he obrigado a fazer conhecer ao comprador todos os creditos privilegiados sobre o navio, e a dar-lhe nota, delles assignada, que será incorporada na escriptura.

A falta de manifestação de algum dos expressados creditos dá lugar á acção de estellionato contra o vendedor.

Art. 34. Os credores privilegiados perdem os seus direitos sobre o navio vendido, se deixarem de intentar as acções competentes, dentro de tres annos da data do seu titulo.

Nos casos, porém, em que a venda tiver lugar seis mezes antes de ter expirado o referido prazo, os credores privilegiados que se acharem munidos com sentenças competentes, obtidas sobre acções intentadas dentro dos sobreditos tres annos, con-

servão os seus direitos integros por mais seis mezes, a contar do dia em que a embarcação vendida, tendo sahido do porto do contracto, em viagem por conta e risco do comprador, houver entrado em algum porto do imperio.

Art. 35. Os credores privilegiados, que se acharem habilitados na fórma do artigo precedente, conservão a integridade de seus direitos sobre os navios vendidos em viagem, até dous mezes depois de voltarem ao porto do seu registo, e seis mezes em qualquer outro porto do imperio.

A venda, em taes casos, presume-se fraudulenta; pôde annullar-se e intentar-se a acção de estellionato contra o vendedor.

Art. 36. Nas vendas judiciaes extingue-se toda a responsabilidade da embarcação para com todos e quaesquer credores, desde a data do termo da arrematação, e fica subsistindo só sobre o preço, em quanto este se não levantar.

Todas as vezes, porém, que do registo do navio constar que elle esta obrigado por algum credito privilegiado, do preço da arrematação será conservada em deposito a importancia desse credito, em quanto não prescrever o tempo da hypotheca, e não poderá levantar-se antes de expirar este prazo, ainda mesmo que o exequente seja credor privilegiado, salvo prestando-se fiança idonea.

Art. 37. Em quanto dura a responsabilidade por obrigações privilegiadas, a embarcação pôde ser embargada e detida a requerimento de credores que apresentarem titulos em forma legal (arts. 26, 27 e 30) em qualquer porto do Imperio aonde se achar, estando sem carga, ou não tendo recebido a bordo mais da quarta parte da que corresponder á sua lotação.

O embargo não he admissivel achando-se a em-

barcação, ao tempo da data do despacho para o embargo, com todos os despachos necessarios para poder ser declarada desempeida, salvo se a divida proceder de fornecimentos feitos no porto em que se achar, e para a mesma viagem que estiver para emprehender.

Art. 38. Nenhuma embarcação pôde ser embargada ou detida por divida não privilegiada, salvo no porto do seu registo, e mesmo neste, unicamente nos casos em que os réos são obrigados a prestar caução em juizo, e depois de accionado competentemente o devedor.

Art. 39. Nenhuma embarcação, depois de despachada para sahir do porto do seu registo, pôde ser embargada ou detida por dividas do armador ou dos compartes, seja qual fôr a sua natureza, salvo em virtude de sentença passada em julgado, e não tendo o devedor outros bens com que possa pagar.

Neste caso, se mandará levantar o embargo, depositando o devedor a apolice de seguro effectuado contra todos os riscos pela viagem de ida e volta, ou dando fiança pelo valor do seu respectivo quinhão, e assignando o capitão termo de reverter ao mesmo lugar, finda a viagem.

O capitão que não cumprir a obrigação contrahida, responderá pela divida, salvo o caso de força maior, e fica sujeito á acção criminal de estelionato, intervindo dólo.

Art. 40. O capitão, consignatario ou caixa são pessoas legitimas para se fazer nelles a citação para embargo da embarcação, e mesmo para acção principal e arrematação, nos casos em que a demanda proceder de dividas que tenham hypotheca privilegiada no navio.

Fóra destes casos, a primeira citação para a ac-

ção principal só póde fazer-se na propria pessoa do devedor.

Art. 41. Os navios estrangeiros, surtos nos portos do Brasil, não podem ser embargados nem detidos, ainda mesmo que se achem sem carga, por dividas não contrahidas no territorio brasileiro, em utilidade direita dos mesmos navios, salvo sendo domiciliado no Brasil o credor originario, ou provindo a divida de letras de risco ou letras de cambio, sacadas segundo o artigo 283, vencidas em algum lugar do imperio.

Art. 42. Nenhum navio póde ser detido, embargado nem executado, na sua totalidade, por dividas particulares de hum comparte.

A execução será limitada á simples porção do devedor, mas sem prejuizo da sua livre navegação.

Art. 43. O commercio de hum porto do Brasil para outro, chamado de cabotagem, só póde ser feito em embarcações brasileiras, pena de ser tomado por perdido o navio, salvo se as mercadorias, sendo carregadas em portos estrangeiros, não chegarem a serem desembarcadas (a não ser por força maior), e forem conduzidas nos proprios navios que as tiverem importado.

---

## TITULO SEGUNDO.

### *Dos armadores e compartes de navios.*

Art. 44. Quando duas ou mais pessoas tem parte na mesma embarcação, os interesses communs são regulados á pluralidade de votos, na porção do quinhão de cada hum.

O menor quinhão conta-se por hum voto, e assim o numero dos votos de cada comparte será determinado pelo multiplo da porção menor.

Art. 45. O quinhão de cada comparte responde, na sua proporção, pelo cumprimento da obrigação, que tem o comparte, de contribuir para a esquipação do navio, pelas despezas do seu concerto e outras feitas por ordem da parceria.

Art. 46. Achando-se hum navio necessitado de concerto, e convindo n'isto a maioria, o menor numero he obrigado a acceder, ou a renunciar os seus respectivos quinhões no navio, em favor dos outros compartes.

O valor do navio, neste caso, será estimado por arbitros antes de principiar-se o concerto, com citação dos dissidentes.

Se os compartes não convierem na renuncia, proceder-se-ha á venda dos quinhões dos dissidentes em hasta publica.

Art. 47. Se o menor numero entender que a embarcação necessita de concerto, e o exigir, e a maioria se oppuzer, a minoria tem direito para requerer que se proceda á vistoria judicial; decidindo-se que o concerto he necessario, todos os compartes ficão obrigados a contribuir para elle.

Art. 48. No caso em que hum comparte queira vender o seu quinhão, he obrigado a communicar a sua deliberação aos outros parceiros, e estes tem direito a preferir na compra, tanto por tanto, e com igualdade de condições, com tanto que verifiquem a entrega do preço no preciso termo de tres dias, depois do aviso, ou o consignar em juizo, no caso de contestação; faltando-se ao pagamento ou deposito, no expressado tempo, expira o direito de preferencia: as vendas feitas em leilão são isentas desta obrigação.

Art. 49. Todos os proprietarios da embarcação tem direito de preferir no fretamento a qualquer terceiro, em igualdade de condições; concorrendo na preferencia dous ou mais proprietarios para a mesma viagem, preferirá o que tiver maior parte de interesse na embarcação; no caso de igualdade de interesses, decidirá a sorte.

Esta preferencia, porém, não dá direito para exigir que se varie do destino da viagem acordada pela maioria.

Art. 50. O proprietario armador he o representante de todos os interessados da embarcação; póde obrar em nome delles, tanto em juizo como fóra, e responsabilisa-los, salvas as restricções do presente codigo; as condições particulares em contrario, inseridas no contracto de parceria, valem só entre os interessados.

Art. 51. Ao armador pertence nomear e ajustar mestre ou capitão, dar-lhe todas as ordens, e fazer todos os contractos relativos á administração, fretamentos e viagens da embarcação, obrando sempre em conformidade do accordo da maioria, no caso de haver mais interessados, debaixo de sua responsabilidade pessoal para com estes, pelo que obrar em contravenção.

Art. 52. Todavia, o armador não póde determinar concertos ou despesas extraordinarias, emprehender nova viagem ou contractar novo fretamento, sem consentimento da pluralidade de votos dos compartes, nem segurar os quinhões destes ou tomar dinheiro a risco sobre o navio, sem autorisação expressa de todos, salvo quando o armador tenha feito desembolços, e os compartes forem omissoes em solve-los, ou estiverem ausentes.

Art. 53. Todos os proprietarios são solidariamente obrigados pelas dividas que o capitão con-

trahir para concertar, habilitar e aprovisionar a embarcação.

Esta responsabilidade não póde ser illudida, allegando-se que o mestre excedeo os limites de suas faculdades ou instrucções, provando os credores que a quantia pedida foi empregada em beneficio do navio.

Art. 54. São igualmente responsaveis solidariamente os proprietarios pelos prejuizos que o mestre causar a terceiro, por falta de guarda, arrumação ou conservação dos effeitos recebidos a bordo.

Podem, porém, salvar-se desta responsabilidade, e da que lhes impõe o artigo precedente, fazendo abandono da embarcação, com todos os seus pertences e fretes vencidos na viagem.

Art. 55. Os proprietarios não são responsaveis pelos contractos que os mestres celebrarem em proveito seu particular, ainda que se sirvão da embarcação para o cumprimento, ou ainda que sejam em beneficio da embarcação, se forem prohibidos pela lei, ou nullos por falta das formalidades nella exigidas, excepto se nelles intervierem, ou por alguma forma tiverem consentido, nem pelas obrigações que os capitães contrahirem fóra dos limites das suas attribuições de mestres, sem autorização especial.

Art. 56. Igualmente não respondem os proprietarios pelos excessos e prevaricações commettidas pelos mestres ou tripulação: por taes factos, só terá lugar o procedimento directo contra a pessoa e bens do culpado.

Art. 57. O armador he obrigado, todas as vezes que algum dos compartes o exigir, a dar-lhe todas as informações necessarias ácerca do que respeita o navio, esquipação e viagens, e a exhibir os

livros, cartas, instrucções, dinheiros, e tudo o mais de que estiver por seu officio encarregado.

Art. 58. No fim de cada viagem, o armador he obrigado a dar aos compartes, em geral, e mesmo a cada hum delles em particular, que o exigir, huma conta da sua administração, tanto relativa ao estado do navio e parceria, como da viagem terminada, acompanhada da prova dos documentos competentes.

O armador he obrigado a pagar aos socios, immediatamente, o saldo que a cada hum couber.

Art. 59. Cada hum dos socios he obrigado a receber e ajustar as contas do armador, e pagar promptamente a este a respectiva quota parte do saldo que a conta mostrar dever-se-lhe.

Art. 60. A approvação das contas do armador, dada pela maioria dos compartes do navio, não obsta que a menor parte faça valer judicialmente os direitos que tiver.

---

## TITULO TERCEIRO.

### *Do capitão, mestre ou patrão de navio.*

Art. 61. Para poder ser capitão, mestre ou patrão de embarcação brasileira, requer-se :

I. Ser cidadão brasileiro, domiciliado no imperio, com capacidade legal para contractar validamente;

II. Mostrar-se habilitado com as qualidades que as leis ou regulamentos exigem para os pilotos do alto mar.

Esta segunda qualidade não comprehende os mestres que navegam em embarcações pequenas,

de huns para outros portos, nas costas do imperio e ilhas adjacentes.

Art. 62. O proprietario que quizer ser capitão da sua embarcação, sem ter as qualidades exigidas para mestre, será admittido, mas só poderá exercer a parte administrativa do governo da mesma; porém, tudo quanto pertence á ordem da navegação competirá ao primeiro piloto.

Neste caso, exigir-se-ha a matricula demais hum piloto habilitado competentemente.

A falta de haver dous nauticos a bordo na occasião da sahida do porto annullará o seguro feito sobre o casco e frete, salvo provando-se por declaração, certificada pela repartição que faz as matriculas, que esta falta procedeo de não ter sido possível obter-se outro no lugar.

Art. 63. Havendo mais de hum proprietario que pretenda o lugar de capitão do navio, preferirá o que fôr commerciante matriculado; depois, o que tiver maior somma de interesses na embarcação: em circumstancias iguaes, decidirá a sorte.

Art. 64. O mestre he o chefe da embarcação: toda a tripulação lhe está sujeita, e he obrigada a obedecer-lhe e cumprir as suas ordens em tudo quanto fôr relativo ao serviço e administração economica da mesma embarcação.

Art. 65. O mestre póde castigar correccionalmente todas as faltas de disciplina que qualquer individuo da tripulação commetter a bordo, e mesmo proceder á prisão por motivo de insubordinação ou crime commettido a bordo, formando processo summario do facto que deu lugar á prisão, o qual será lançado no livro da navegação, e assignado por duas testemunhas, ao menos, e pelos officiaes da embarcação.

Logo que chegar ao primeiro porto do imperio,

he o mestre obrigado a entregar o preso com o processo ás autoridades competentes, no preciso termo de vinte e quatro horas uteis; e, sendo em porto estrangeiro, onde houver consul brasileiro, fará a entrega á este, para proceder na fórma da lei contra o delinquente.

Art. 66. Póde igualmente o mestre prender qualquer pessoa que se ache de passagem a seu bordo, se commetter algum crime dentro da embarcação, ou por alguma forma promover a insubordinação de toda ou parte da tripulação.

Havendo abuso, será punido com as penas que a lei impõe aos que ordenão prisão, sem ter para isso competente autoridade.

Art. 67. Pertence ao mestre escolher e ajustar os pilotos, contra-mestre, marinheiros e mais pessoas da equipagem da sua embarcação, e despedilos nos casos em que a despedida póde ter lugar, obrando de concerto com o armador nos lugares onde este se achar presente.

Art. 68. Os mestres não podem ser obrigados a admittir na tripulação pessoas que não mereção a sua confiança.

Art. 69. O mestre que seduzir ou desencaminhar para si qualquer marinheiro matriculado para outro, será punido com a mulcta de cem mil réis por cada individuo que desencaminhar, e obrigado a entregar o marinheiro seduzido; e, se a embarcação por esta falta tiver deixado de fazer-se á vela, he responsavel pelas estadias.

Art. 70. Não se achando presentes os proprietarios, seus procuradores ou consignatarios, incumbe ao mestre ajustar fretamentos, segundo as instrucções que tiver recebido, empregando todas as diligencias possiveis para promover os interesses dos proprietarios, que tem acção contra elle

pelos prejuízos que resultarem da sua falta de diligencia exacta.

Art. 71. Os mestres devem ter escripturação regular de tudo quanto diz respeito á administração da embarcação, e sua navegação.

Para este fim, são obrigados a ter tres livros distinctos encadernados, sendo o primeiro e o terceiro rubricados pela autoridade perante quem se deve fazer a matricula.

Art. 72. No primeiro, que se denominará — *Livro da carga* — assentarão diariamente as entradas e sahidas de todos os effeitos da carga, com declaração especificada de suas respectivas marcas e numeros dos volumes, nomes dos carregadores e consignatarios, portos de carga e descarga, e fretos que vencerem, e quaesquer outras circumstancias occorrentes, que possam servir para o futuro de esclarecimentos.

Neste mesmo livro assentarão tambem os nomes dos passageiros que receberem, com declaração do lugar do seu destino, e relação de sua bagagem.

Art. 75. O segundo livro será de receita e despesa da embarcação.

Neste, debaixo de competentes titulos, lançarão em fórmula de contas correntes tudo quanto receberem e despenderem respectivamente á embarcação, abrindo assento á cada hum dos individuos da tripulação, com declaração dos seus vencimentos e carga dos recebimentos, fazendo a cada hum as observações que convierem, relativamente á parte de soldadas que poderem deixar a suas familias, ou qualquer onus a que estejam obrigados.

Art. 74. No terceiro livro, que será denominado — *Diario da navegação* — assentarão diariamente, em quanto o navio se achar em algum por-

to, concertando, apparelhando, carregando ou descarregando, os trabalhos que tiverem lugar a bordo, os concertos ou reparos do navio, e se receberão ou entregárão carga.

Achando-se em viagem, assentarão no fim de cada quarto a derrota, tempo, vento, e o velame que anda solto, notando diariamente as observações nauticas que os mestres e pilotos são obrigados a fazer, e todas e quaesquer occurrencias interessantes a navegação, acontecimentos extraordinarios que tenham lugar a bordo, e todas e quaesquer deliberações que se tomarem por accordo dos officiaes da embarcação.

Art. 75. O mestre ou capitão, que não tiver escripturação da sua embarcação com a regularidade que fica prescripta, he responsavel por perdas e damnos que dessa falta resultarem, e póde ser condemnado no perdimento de metade da sua soldada, se por causa dessa irregularidade não se poder conhecer exactamente o estado da sua administração.

Art. 76. O capitão he obrigado a entregar o livro da carga, e o da receita e despeza, ao armador, e o diario da navegação na secretaria do tribunal do commercio do lugar do registo do navio, dentro dos tres primeiros dias uteis, subseqüentes ao do seu regresso, pena de ser multado em cem a seis centos mil réis, e de não poder ser despachado para outra qualquer viagem, em quanto não effeituár esta entrega.

Se o navio não regressar por ser vendido ou perdido, o capitão he sempre obrigado a verificar a entrega sobredita, na primeira occasião opportuna que se lhe offerecer, e debaixo das expressadas penas.

Nos portos onde não houver tribunal do com-

mercio, a entrega do diario da navegação será feita ao juiz de direito do commercio do districto, e, sendo em porto estrangeiro, onde houver consul brasileiro, a este, que o remetterá com a maior brevidade ao tribunal respectivo.

Art. 77. Na vespera da partida do porto do registo, fará o mestre inventariar, em presença do piloto e contra-mestre, as amarras, ancoras, velames e mastreação, com declaração do estado de uso em que se acharem.

Este inventario será lançado no diario da navegação, e nelle assignado pelo capitão, piloto e contra-mestre.

Todas as alterações que, durante a viagem até a volta ao porto do registo, soffrer qualquer dos sobreditos artigos, serão annotadas no mesmo diario, no dia do acontecimento, e com as mesmas assignaturas.

Art. 78. O mestre he obrigado a conservar-se a bordo com toda a sua tripulação, em quanto a embarcação se achar em acto de carga e descarga, ou em viagem, pena de responder pessoalmente por todos os damnos ou accidentes que da sua ausencia, ou da gente da tripulação, resultar ao navio e á carga: exceptuão-se os casos em que esta ausencia tenha sido exigida por bem do serviço do mesmo navio, ou em observação dos regulamentos do porto onde o navio se achar.

Art. 79. He prohibido aos mestres estar fóra das embarcações na occasião das entradas ou saídas de portos, rios, ancoradouros ou enseadas.

Estando com carga a bordo, ou em viagem, não podem dormir fóra, se não fôr por causa grave do serviço do navio, ou em observação dos regulamentos do porto, debaixo das penas de responsabilidade comminadas no artigo precedente.

Art. 80. He prohibido aos mestres entrar, sem necessidade urgente, em porto estranho ao do seu destino, e se ali forem levados por força de tempestades, ou perseguidos de caça de inimigos ou piratas, para se abrigarem, concertar, ou fazer provisões, são obrigados a sahir delle no primeiro tempo opportuno.

Os contraventores são responsaveis por perdas e damnos, e serão punidos com prisão de hum a tres annos.

Art. 81. He igualmente prohibido aos mestres abandonar as suas embarcações durante a viagem, por maior perigo que se offereça, sem commum accordo de todos os officiaes e da melhor parte dos marinheiros.

Art. 82. Em caso de se julgar indispensavel o abandono, os mestres são obrigados a empregar a maior diligencia, que fôr possível, para salvar os papeis, dinheiro e mercadorias de maior valor, e todas as mais que poderem, ficando pessoalmente responsaveis por toda a negligencia que se provar.

Art. 83. Se os effeitos, salvos da embarcação, se perderem antes de chegarem a bom porto, o mestre não he responsavel pela perda, justificando, no primeiro lugar onde chegar, que esta proveio de caso fortuito inevitavel.

Se os mesmos effeitos chegarem á salvamento, o capitão e a tripulação tem direito a huma gratificação, que será determinada pelo tribunal do commercio do primeiro porto onde entrarem, ou no porto do registo da embarcação, com attenção ao valor dos effeitos salvos, e ao perigo e trabalho da tripulação, precedendo laudo de arbitros.

Art. 84. Em caso de naufragio ou abandono, he o primeiro dever do mestre salvar os livros e

papeis da embarcação, fundos e mercadorias mais preciosas.

Apresentar-se-ha, dentro das primeiras vinte e quatro horas, ou o mais breve que ser possa, com a parte da tripulação que se salvar, ao juiz de paz do districto do primeiro lugar onde chegar; e, perante elle, fará declaração jurada do acontecimento, de que se lavrará termo, interrogando-se sobre elle todas as pessoas que se tiverem podido salvar.

Existindo effeitos salvos, delles se fará inventario.

Art. 85. Se o diario da navegação se tiver podido salvar, nelle se lançará por extenso todo o processo que se formar e o inventario dos effeitos salvos, entregando-se o original ao mestre, e ficando traslado no cartorio do juizo respectivo.

O processo original será apresentado ao tribunal do commercio do porto a que a embarcação pertencer, para os effeitos necessarios (art. 76).

Art. 86. Todos os processos testemunháveis, ou protestos, tendentes a comprovar perdas, desastres, avarias ou quaesquer reclamações, deverão ser justificadas com juramento do capitão perante a autoridade competente, a qual deverá interrogar como testemunhas o piloto e dous marinheiros da embarcação, sobre a veracidade dos factos e suas circumstancias, tendo presente o diario da navegação, estando salvo. E, occorrendo qualquer motivo que faça suspeitar a declaração do capitão ou os depoimentos do piloto e marinheiros, poderá da mesma fórma interrogar o resto da equipagem, e mesmo quaesquer passageiros vindos a bordo.

A's partes interessadas fica reservada e incumbe a prova em contrario.

Art. 87. De todos os portos onde entrar, deve o capitão avisar o armador dos acontecimentos até

ali occorridos, remettendo-lhe, pela primeira occasião que se offerecer, conta do que tiver recebido e despendido, e da carga tomada a bordo e fretes que deve pagar.

Art. 88. O mestre que enirar em porto estrangeiro he obrigado a apresentar-se ao consul do imperio, nas primeiras vinte e quatro horas uteis, e, vindo de algum porto do Brasil, depositará nas suas mãos a guia ou manifesto da alfandega, com a matricula, e sómente esta, se fôr de porto estrangeiro, declarando d'onde vem, os dias de viagem que leva, as mercadorias da sua carga, a causa da sua arribada, e todos os mais acontecimentos notaveis que tiverem occorrido durante a viagem.

O capitão ou mestre que, depois de advertido pelo consul, faltar ao expressado dever, será multado por este na quantia de cem mil réis, para soccorro dos desvalidos nacionaes, e o mesmo consul notará a receita na matricula do navio; e, recusando-se a pagar, será esta circumstancia igualmente notada na dita matricula. A' vista desta notação, o tribunal do commercio respectivo condemnará o capitão ou mestre no duplo da referida mulcta que, depois de executada, fará remetter ao consul para ter a applicação sobredita.

Na vespera da sahida, ser-lhe-ha restituída a matricula, tendo-se posto nella, pelo respectivo consul as notas determinadas pelo artigo 15, e na guia da alfandega, a especificação da carga que ali tiver descarregado.

Art. 89. He obrigação do mestre resistir, por todos os meios que lhe dictar a prudencia, a toda e qualquer violencia que se intente contra a embarcação, seus pertences e carga.

Se não poder resistir, e fôr obrigado a fazer en-

trega de tudo ou parte, he seu dever lançar o acontecimento no diario da navegação, e munir-se com os competentes protestos e justificações no primeiro porto aonde chegar.

Art. 90. Sempre que soffrer temporal, ou entender que ha damno ou avaria na carga, notará o mestre este accidente no diario da navegação, interporá o competente protesto no primeiro porto onde chegar, dentro de vinte e quatro horas uteis, procedendo ahi mesmo, em todos os casos, á legal justificação dos factos (art. 86).

Deixando de praticar qualquer destas diligencias, fica responsavel por todas as avarias que apparecerem na carga, que não forem originadas de vicio intrinseco dos objectos carregados.

Art. 91. Acontecendo fallecer algum passageiro ou individuo da tripulação, durante a viagem, o mestre procederá a inventario de todos os bens que deixar o fallecido, com assistencia dos officiaes da embarcação e duas testemunhas, de preferencia entre os passageiros, e porá tudo em boa arrecadação.

Logo que chegar de torna-viagem ao porto da sahida, fará entrega do inventario e bens ás autoridades competentes.

No caso, porém, do domicilio do passageiro ser lugar onde resida consul do imperio, a este será feita a entrega, se o navio ahi entrar.

Se porém existir a bordo, ou se apresentar no porto do destino, ou ainda mesmo em outro porto onde o navio arribar, pessoa legitima para receber, a esta se entregará os bens, precedendo ordem legal da autoridade competente, authenticada pelo consul do Brasil, se o porto fôr estrangeiro, e ahi o houver.

Art. 92. Os testamentos approvados pelo capi-

tão a bordo, durante a viagem, são validos, fallecendo o testador na mesma viagem, e assignando na approvação cinco testemunhas, ou, se a tripulação fôr menor, todas as pessoas livres que estiverem a bordo.

Art. 93. O mestre he considerado verdadeiro depositario da carga que receber a bordo, e por isso está obrigado á sua guarda, bom acondicionamento, conservação, e sua prompta entrega, á vista dos conhecimentos, ficando responsavel aos interessados por todas as perdas que lhes provierem por sua omissão ou prevaricação.

Em casos de naufragio, captura, ou outro qualquer sinistro imprevisto, he, em ausencia dos legitimos representantes, agente natural dos proprietarios, tanto do navio como da carga, com faculdade de se fazer substituir por outro, e sujeito a responder pelo que obrar (arts. 89, 90, 99, 371, 372 e 373).

Art. 94. O mestre não pôde reter a bordo os effeitos da carga, a titulo de segurança do frete, mas tem direito para exigir dos donos ou consignatarios que depositem ou afiancem a importancia do frete, avarias grossas que houver, e despezas a seu cargo, no acto da entrega da carga.

Art. 95. Na falta de prompto pagamento, deposito ou fiança, tem acção executiva sobre as mercadorias da carga pelos fretes, avarias e despezas, em quanto se acharem em poder dos donos ou consignatarios, ou estejam fóra das estações publicas, ou dentro dellas, e mesmo requerer deposito ou a sua venda immediata, se fôrem de facil deterioração, ou de guarda arriscada ou dispendiosa.

Esta acção prescreve passados quarenta dias, a contar da data do ultimo dia da descarga; e só ficará competindo a ordinaria.

Art. 96. Contra o capitão ou mestre, que deixar de entregar alguns effeitos constantes de conhecimentos por elle assignados, fóra dos casos de perda dos mesmos effeitos, proveniente de força maior, competem as mesmas acções que são estabelecidas no fóro commum contra depositarios infieis.

Art. 97. O capitão, que entregar as fazendas, sem se fazer embolsar do frete, avarias e despezas, não poderá exigir cousa alguma dos carregadores.

Art. 98. Quando, por ausencia do consignatario, ou por se não apresentar portador legitimo de conhecimentos á ordem, o mestre ignorar a quem deve competentemente fazer entrega da carga, solicitará do tribunal do commercio, e, onde o não houver, da autoridade local a quem competir, que nomeie depositario para receber os generos e pagar os fretes devidos, por conta de quem pertencer.

Art. 99. Os mestres são responsaveis por todas as perdas e danos que, por omissão no cumprimento dos seus deveres, ou por sua impericia, sobrevierem á embarcação ou carga.

Se contra elles se provar malversação, dolo ou malicia, ha lugar a acção criminal que competir.

Art. 100. Serão pagas pelo mestre todas e quaesquer multas e confiscos, ou perdas que forem impostas á embarcação, por falta de exacta observancia das leis e regulamentos das alfandegas e policia dos portos, e pelas que resultarem de discordias entre os individuos da mesma tripulação, no serviço desta, se não provar que empregou os meios convenientes para as evitar.

Art. 101. O mestre he civilmente responsavel pelos furtos ou quaesquer danos praticados a bordo pelos individuos da sua tripulação.

Art. 102. A responsabilidade dos mestres, a respeito da carga, principia desde que se lhe faz entrega della, á beira da agua, ou no cáes onde se carregar, e continúa até que a ponha na beira da agua, ou cáes do porto da descarga, salvo havendo-se ajustado que elle receberá e fará entrega da carga a bordo.

Art. 103. He prohibido aos mestres carregar algumas mercadorias sobre o convéz das embarcações, sem ordem ou consentimento dos carregadores por escripto, pena de responderem pessoalmente por todo o prejuizo que d'ahi possa resultar.

Art. 104. Estando a embarcação fretada por inteiro, não póde o mestre receber carga de terceiro, e, recebendo-a, o fretador tem direito para a fazer desembarcar, e haver do mestre perdas e danos.

Art. 105. Não he permittido ao mestre, ou a qualquer outro individuo da tripulação, carregar na embarcação, ainda mesmo a pretexto de ser na sua camara ou nos seus agasalhados, mercadorias algumas de sua conta particular, sem consentimento dos proprietarios ou afretadores.

Art. 106. Igualmente he prohibido aos mestres fazer ajustes publicos ou secretos com os carregadores, que revertão em beneficio seu particular, debaixo de qualquer titulo ou pretexto que fôr; e, se o fizerem, o risco correrá por conta delles e dos carregadores com quem tiverem contractado, e o lucro que houver pertencerá ao dono do navio.

Art. 107. Quando a embarcação fôr fretada por inteiro, não he permittido ao capitão ou mestre introduzir carga sua particular, sem consentimento por escripto dos afretadores; e, se algum introduzir, será obrigado a pagar-lhes o frete dobrado que corresponder á mesma carga.

Aos mesmos afretadores pertencerá também todo o lucro que a carga produzir, e, se houver perdas, serão por conta do capitão.

Art. 108. Fóra do caso da innavegabilidade, legalmente provada, o capitão não pôde vender o navio, sem autorização especial dos donos, pena de nullidade do contracto, e de ficar responsavel por perdas e damnos, além do procedimento criminal por estellionato.

Art. 109. O mestre não pôde fazer despesas com a embarcação no porto onde se acharem os proprietarios, seus procuradores ou consignatarios, sem previa autorização destes.

Art. 110. Se todavia a embarcação se achar fretada por consentimento dos proprietarios, recusando-se algum dos sobreditos a fazer as despesas necessarias para seguir viagem, pôde o mestre tomar dinheiro por conta dos recusantes, vinte e quatro horas depois de os haver feito intimar judicialmente, para fornecerem a porção que lhes tocar em proporção dos seus quinhões, tendo em vista a disposição do artigo 268, relativo á inscripção no registo publico do commercio, e o artigo 269 n. 2, relativo aos quinhões respectivos que ficão hypothecados.

Art. 111. Poderá também o mestre, em falta de fundos, durante a viagem, não se achando presente algum dos proprietarios da embarcação, seus procuradores, consignatarios ou correspondentes, e, na falta delles, algum interessado na carga, ou mesmo, achando-se presentes, não providenciarem, tomar dinheiro sobre o casco e pertences do navio, e remanecentes dos fretes, depois de pagar as soldadas, para reparos ou provisão da embarcação, ou mesmo vender mercadorias da carga.

Em nenhum caso pôde tomar dinheiro a risco re a carga para a despesas do navio.

Art. 112. Para poder ter lugar algumas das providencias autorizadas no artigo precedente, he indispensavel :

I. Que o mestre prove falta absoluta de fundos em seu poder, pertencentes á embarcação ;

II. Que não se ache presente proprietario da embarcação, seu procurador, caixa, consignatario, sobre-carga ou correspondente, e, na sua falta, algum dos interessados na carga, ou que, estando presentes, se dirigio a elles, e não providenciárão ;

III. Que a deliberação seja tomada de acordo com o piloto e contra-mestre, lavrando-se no diario da navegação a necessidade da medida tomada.

A justificação destes requisitos será feita perante o juiz de direito do commercio respectivo, e por elle julgada ; nos portos estrangeiros, será produzida perante os consules do imperio, e por elles declarada procedente.

Art. 113. As mercadorias da carga que se venderem nas circumstancias do artigo 111, serão pagas aos consignatarios pelo mesmo preço que obtiverem outras de igual natureza no porto da descarga, ou pelo que por arbitros se estimar, no caso da venda ter comprehendido todas as da mesma especie, deduzidas as despesas que deverião fazer, se chegassem a salvamento (art. 256).

Art. 114. O mestre que, sem necessidade, competentemente provada, recorrer a algum dos meios sobreditos, he obrigado a pagar pessoalmente o capital, e todas as perdas e damnos que resultarem, e póde ser processado por estellionato (art. 117).

Art. 115. Faltando mantimentos no decurso da viagem, póde o mestre constranger as pessoas a bordo, que tiverem viveres em particular, a que os prestem para uso commum, pagando-se-lhes pe-

lo seu justo preço, á vista, ou no porto do desembarque.

Nos casos de perigo por falta de mantimentos ou agua, cessa logo toda a distincção a esse respeito, e todas as pessoas existentes a bordo receberão rações iguaes, em quantidade e qualidade, do genero de que se reccar a falta.

Chegando ao destino, pagar-se-ha á tripulação em diaheiro o importe dos mantimentos que se lhe não pôde fornecer em especie, durante a viagem.

Art. 116. O mestre que vender os mantimentos, achando-se á véla, será responsavel pelos danos que resultarem, e a pagar ao armador o duplo do preço que recebeu.

Exceptúa-se unicamente o caso de serem vendidos a outra embarcação que, para salvar a existencia da sua equipagem, careça delles, com acordo dos mais officiaes, e restando-lhe mantimentos sufficientes para si.

Art. 117. O mestre que tomar dinheiro sobre o navio, ou vender mercadorias da carga fóra dos casos em que lhe he expressamente permittido por lei fazê-lo, commette estellionato; e, o que fôr convencido de fraude em suas contas, além das indemnisações de perdas e danos, pôde ser processado como réo de furto.

Art. 118. O mestre não he responsavel pelas obrigações que contrahir para fabrico, habilitação e abastamento da embarcação, sempre que declare no corpo das mesmas obrigações a causa de que provém, salvo obrigando-se pessoalmente, ou assignando letra de cambio em seu nome, que não contenha a declaração do artigo 285.

Art. 119. O mestre que fôr condemnado criminalmente por malversação, dóló ou malicia

(arts. 157 e 401), ou por ter feito ou consentido contrabando contra as leis do imperio, fica inhabilitado para exercer o officio de mestre.

Art. 120. Nenhuma desculpa ou motivo de sonera de responsabilidade o mestre ou piloto (quando aquelle estiver nas circunstancias do art. 62) que tiver tomado derrota contraria á que devia, ou variado o destino da viagem, sem ter precedido deliberação tomada em junta composta de todos os officiaes, com assistencia dos carregadores, caixas ou sobre-cargas, que se acharem a bordo.

Art. 121. Não he permittido ao mestre fazer-se substituir no seu lugar, sem consentimento dos proprietarios; e, se o fizer, responderá por todos os actos do seu substituto, e por perdas e damnos aos interessados.

Art. 122. Os mestres contractados para huma viagem certa são obrigados a conclui-la, pena de responder por perdas e damnos aos proprietarios, afretadores e carregadores.

Em reciprocidade, não podem ser despedidos antes de finda a viagem; e, se indevidamente fõrem despedidos, tem direito a exigir o pagamento de sua soldada por inteiro, e que sejam postos no porto onde embarcárão, e a indemnisação de prejuizos que lhes possão resultar.

O mesmo terá lugar no caso de venda voluntaria da embarcação, antes de findo o tempo do contracto.

Art. 125. Fretada a embarcação para porto determinado, só póde o mestre ou capitão negar-se a fazer viagem, sobrevindo-lhe molestia grave que o impossibilite, peste, guerra, bloqueio ou impedimento da embarcação, sem limitação de tempo.

Art. 124. Acontecendo ser necessario prover

algum navio de mestre em porto do imperio onde não exista pessoa autorisada para o nomear, ou não exista consignatario, será a nomeação feita pelo juiz de direito do commercio do districto, ouvindo os capitães dos navios que navegão da mesma praça do navio, existentes no lugar, e, na sua falta, os principaes commerciantes proprietarios de embarcações.

Nos portos estrangeiros, será a nomeação feita pelos consules do imperio, praticadas iguaes diligencias.

Art. 125. O capitão tem direito a ser indemnizado pelos donos de todas as despezas necessarias que fizer em utilidade da embarcação, com fundos proprios ou alheios, sempre que não tiver excedido as suas instrucções, nem as faculdades que, por sua natureza, são inherentes á qualidade de mestre.

Em caso de duvidas, não serão ouvidos em juizo os donos sem depositar a quantia pedida.

Art. 126. Finda qualquer viagem, o capitão he obrigado a dar conta da sua administração ao armador, com entrega do saldo das quantias por elle recebidas, livros e assentos, e todos e quaesquer papeis e documentos relativos ao navio, de cuja entrega tem direito a haver recibo especificado do armador.

O mestre, em quanto não tiver satisfeito este dever, não será ouvido em juizo por acção de soldadas vencidas ou despezas feitas na viagem, de que não tiver dado contas com a entrega, na forma expressada.

Art. 127. O armador ou caixa do navio he obrigado a examinar sem demora a sobredita conta, e a pagar sem delação a somma que fôr devida ao mestre.

Art. 128. Havendo contestação sobre a conta, o armador só he obrigado a pagar ao capitão immediatamente a soldada ajustada, prestando este fiança de a repôr, no caso de ser julgado, a final, que não he credor á somma recebida, no todo ou em parte.

Art. 129. Toda a obrigação pela qual o capitão, sendo parte do navio, fôr responsável á parceria, tem privilegio sobre o quinhão e lucros que o mestre tiver no navio e fretes.

Art. 130. Sendo o mestre unico proprietario da embarcação, he simultaneamente responsável aos afretadores e carregadores por todas as obrigações impostas aos capitães e aos armadores.

Art. 131. Se o capitão fôr interessado no navio por contracto, observar-se-hão as disposições estabelecidas sobre as parcerias.

Art. 132. Além das obrigações especificadas neste codigão, os capitães das embarcações são obrigados a cumprir exactamente todos os deveres que lhe estiverem impostos nas leis, regulamentos ou instrucções de marinha, alfandega e policia dos portos aonde entrarem, dentro ou fóra do imperio, as condições dos seus contractos e as instrucções dos seus constituintes, pena de serem pessoalmente responsáveis pelos damnos que de sua falta resultarem ao navio ou á carga.

## TITULO QUARTO.

*Dos officiaes e tripulação da embarcação.*

## CAPITULO PRIMEIRO.

## Do piloto.

Art. 153. Ninguem póde ser piloto de embarcação de alto mar, sem carta competente, precedida de exame publico (\*).

Art. 154. Pertence ao piloto dirigir a derrota da viagem simultaneamente com o capitão, e para esse fim he obrigado a munir-se de todos os livros, cartas geolicas e instrumentos nauticos necessarios.

Art. 155. Para mudar de rumo, e para qual-

(\*) Para examinar os pilotos, talvez fosse conveniente nomearem-se tres capitães de navios mercantes, que já não exercção esse officio, e que mereção grande conceito na praça pelos seus conhecimentos theoricos e praticos da arte de navegar, assim como pela sua integridade.

O exame deveria ser feito em sessão publica perante o tribunal do commercio, e convidados os respectivos seguradores a nomear pessoa que assista da sua parte, com faculdade de propôr ao examinando a solução de questões theoricas e praticas da navegação.

Estes capitães poderião ao mesmo tempo ser occupados pelos seguradores para examinar o estado de todas as embarcações nacionaes que entrão no porto, classifica-las segundo as suas respectivas qualidades, e, ao menos hum delles, assistir por conta dos seguradores a todas as victorias maritimas.

Huma longa experiencia me tem feito conhecer as immensas lesões que tem soffrido os seguradores por falta destas ou de outras semelhantes providencias.

quer outra determinação de importancia, deve o piloto obrar de intelligencia com o mestre, e se este se oppozer, e o não poder convencer da necessidade ou conveniencia da medida por elle proposta, lavrará protesto no diario da navegação, na presença de duas pessoas da tripulação, que o assignarão junto com o piloto, e obedecerá ao mestre, sobre o qual recahirá a responsabilidade de todo o máo resultado que sobrevier.

Art. 136. He obrigação do piloto assistir á carga e descarga da embarcação, tomar as marcas e numero dos volumes das mercadorias que entrão e sahem pelo portaló, assistir á sua arrumação, passar recibos, na ausencia do mestre, e fazer os assentos juntamente com este.

Art. 137. Se, por impericia ou omissão do piloto, a embarcação naufragar, encalhar ou soffrer alguma avaria, responderá por todos os prejuizos causados á mesma embarcação e á carga.

Se tiver obrado por dolo ou malicia, além das penas criminaes correspondentes (art. 401), ficará inhabilitado para mais servir de piloto ou mestre.

Art. 138. Por morte, ausencia ou enfermidade do mestre, recae no piloto o governo da embarcação, com todos os direitos, prerogativas, obrigações e responsabilidades do mesmo, em quanto o proprietario, armador, ou a autoridade competente não nomear outro (art. 124).

Art. 139. Havendo mais de hum piloto, o segundo succede ao primeiro em todas as suas funções, direitos, obrigações e responsabilidades, se tiver os conhecimentos necessarios; não os tendo, succede o contramestre.

Art. 140. As disposições deste codigo, relativas ás qualidades exigidas para poder ser mestre ou piloto, e aos requisitos necessarios para o des-

pacho dos navios em geral, serão modificados respectivamente ás embarcações costeiras, com as limitações que o governo julgar convenientes, sobre proposta dos tribunaes do commercio.

## CAPITULO SEGUNDO.

### Do contramestre.

Art. 141. Pertence ao contramestre o cuidado de apparelhar a embarcação, e, antes de fazer-se á véla, ver se está sufficientemente guarnecida de cordoalha, velame, moitões e mais aprestes necesarios para a viagem; cuidar na boa guarda, conservação e reparos dos mesmos effeitos, e representar ao mestre as faltas que houver.

Art. 142. He obrigação do mesmo arrumar a carga em boa ordem, fechar e abrir as escotilhas, ter sempre a embarcação expedita para as manobras da navegação, manter a disciplina e regularidade do serviço a bordo, visitar todos os dias, estando á véla, as manobras altas e baixas, detalhar os trabalhos dos marinheiros e vigiar que elles os desempenhem, executar e fazer executar as ordens do mestre, dar-lhe parte de todos os acontecimentos, exigindo d'elle as providencias necessarias.

Art. 143. Na occasião da partida do navio, e sempre que fôr necessario, assistirá ao suspender e largar-se a ancora; e, na chegada ao porto, fará preparar os cabos e ancoras, amarrar a embarcação, ferrar e arrecadar o velame, e arrear a mastreação e os apparatus.

Quando o navio desarmar, pertence ao contramestre pôr todos os aprestes e munições em boa arrecadação e ordem, formando inventario de todos os pertences do navio, existentes a bordo.

Art. 144. O contramestre he o orgão competente por onde a gente da tripulação pôde dirigir ao capitão qualquer representação ou queixa, sobre que este deva providenciar, sem que esta disposição obste a que o possam fazer directamente, por outra via ou pessoa.

### CAPITULO TERCEIRO.

#### Dos marinheiros.

Art. 145. O marinheiro matriculado para huma viagem não pôde desfazer o contracto, nem deixar de o cumprir, sem impedimento legitimo (art. 123), nem abandonar a viagem antes que ella se acabe, e o navio seja ancorado e inteiramente descarregado.

Recusando-se a cumprir o ajuste, pôde ser compellido com prisão.

Art. 146. Deixando a viagem antes de começada, ou ausentando-se durante a mesma, pôde ser preso em qualquer parte onde se achar, obrigado a cumprir o seu contracto, a indemnisar as despezas da sua apprehensão, e a servir, no primeiro caso, hum mez sem receber soldadas.

Se fôr preso depois da embarcação se ter feito de véla, será retido em prisão por tres mezes, ou entregue aos arsenaes da marinha ou a qualquer embarcação de guerra, aonde servirá dous mezes sem vencimento.

Se abandonar o navio durante a viagem, perderá as soldadas vencidas, e será punido com penas dobradas.

Art. 147. São obrigações rigorosas dos marinheiros :

I. Vir para bordo promptos para seguir a viagem na época fixada pelo capitão ;

II. Não sahir do navio nem passar a noite fóra, sem licença do capitão ;

III. Não retirar os seus effeitos de bordo, sem serem visitados pelo capitão, ou pelo segundo do navio, fazendo as suas vezes ;

IV. Obedecer promptamente, e sem contradicção, ao capitão e mais officiaes nas suas qualidades respectivas, e abster-se de embriaguez e rixas ;

V. Auxiliar o capitão em caso de ataque do navio, ou de desastre sobrevindo á embarcação ou carga, seja qualquer que fôr a natureza do sinistro.

As obrigações expressadas comprehendem tambem todos os officiaes e mais pessoas de que se compõe a tripulação do navio.

Art. 148. Se depois da chegada da embarcação ao porto do seu destino, e ultimada a descarga, o mestre, em lugar de fazer seu retorno, segundo fôra declarado na matricula, afretar ou carregar para outra parte, he livre aos marinheiros ajustarem-se de novo ou retirarem-se, se outra cousa não tiver sido convencionada no ajuste primordial.

Art. 149. Todavia, se o navio, nos casos do artigo precedente, se achar em porto estrangeiro, tanto os officiaes como toda a gente da tripulação serão obrigados a acompanhar o navio até entrar em algum porto do imperio, pena de serem compellidos a isso com prisão immediata (art. 146).

Se o capitão duvidar pagar-lhes o augmento de soldadas que exigirem, por parecer excessivo, serão estas estimadas por arbitros, no primeiro porto do imperio aonde o navio entrar, e sem recurso, tendo-se em vista o preço corrente das soldadas no porto estrangeiro.

Os que fôrem contractados a mezes são obrigados a acompanhar o navio até o porto do registo, sem novo ajuste.

Art. 150. Os marinheiros, logo que se ajustarem, mesmo antes de serem matriculados, são obrigados a residir a bordo para os trabalhos do navio, salvo ajuste em contrario ou dispensa do mestre.

Depois de estar o navio com carga dentro, não podem mais sahir de bordo, sem licença do mestre, pena de perderem a soldada de hum mez.

Art. 151. Se alguma pessoa da tripulação tirar mantimento ou bebida da provisão da embarcação, sem licença do mestre ou do despenseiro, será obrigado a pagar o triplo do valor do que houver tirado, que lhe será descontado de suas soldadas.

Os que de proposito destruirem aguada ou viveres, ou fizerem algum damno ao navio ou carga, além de resarcir o prejuizo em dobro, serão punidos na conformidade das leis criminaes contra os que damnificão ou destroem cousa alheia.

Art. 152. As faltas de serviço, disciplina ou ordem dos marinheiros, serão punidas correccionalmente com prisão e meia ração de comida, ou trabalho mais forte do que de ordinario, com tanto que o culpado, pelo menos, tenha seis horas nas vinte e quatro para descanso, sem que ambos estes castigos sejam applicados ao mesmo tempo, nem o que se impozer dure por mais de dez dias successivos.

#### CAPITULO QUARTO.

##### Disposições geraes.

Art. 153. As condições do ajuste entre o capitão, officiaes e gente da tripulação, provão-se pela matricula ou rol da equipagem (art. 14).

Art. 154. O capitão he obrigado a dar ás pes-

soas da tripulação, que o exigirem, huma nota por elle assignada, em que se declare a natureza do ajuste e o preço da soldada, e a lançar na mesma as quantias que se forem pagando por conta.

Art. 155. Achando-se o livro da receita e despesa (art. 73) conforme a matricula, e escripturado com regularidade, fará inteira fé para solução de quaesquer duvidas que possão suscitar-se sobre as condições do contracto; quanto, porém, ás quantias entregues por conta, prevalecerão, em caso de duvida, os assentos lançados nas notas de que trata o artigo precedente.

Art. 156. Não constando pela matricula, nem por contracto particular escripto, o tempo determinado do ajuste, entende-se sempre que foi por viagem de ida e volta ao lugar em que se celebrou.

Art. 157. Se, depois de matriculada a equipagem, se revogar a viagem por facto dos donos, capitão ou afretador, se abonará a todos os individuos da tripulação, justos a mezes, a soldada de hum mez, além do que tiverem vencido.

Aos que estiverem contractados por viagem, abonar-se-ha a terça parte.

Se os adiantamentos feitos sobre as soldadas excederem as indemnisações devidas, não tem lugar a exigencia de reposição.

Art. 158. Verificando-se a revogação da viagem depois da sahida do porto, os individuos justos a mezes tem direito a receber não só pelo tempo vencido, mas tambem pelo que seria necessario para regressar ao porto da sahida ou para chegar ao do destino, fazendo-se a conta por aquelle que se achar mais proximo.

Aos contractados por viagem redonda, ou de ida e volta, se pagará como se a viagem ou meia viagem se achasse terminada.

Art. 159. Tanto os marinheiros justos por viagem, como os justos a mez, tem direito a que se lhes pague a despeza de passagem do porto da despedida, para aquelle aonde ou para onde se ajustarão, que fôr mais proximo.

Esta obrigação, bem como a do artigo precedente, cessa sempre á proporção que a gente da tripulação pôde encontrar soldada equivalente no porto da despedida para onde fôra ajustada.

Art. 160. Revogando-se a viagem por causa necessaria ou força maior, a equipagem só tem direito a exigir as soldadas vencidas, deduzidos os adiantamentos feitos, se a embarcação se achar no porto do ajuste.

São causas necessarias :

I. Declaração de guerra, ou interdicto de commercio entré o imperio e a potencia a que pertencer o porto do destino da viagem ;

II. Declaração do bloqueio do porto, ou peste que nelle appareça ;

III. Proibição de admissão no mesmo porto dos generos carregados na embarcação ;

IV. Detenção ou embargo da mesma embarcação ou sua carga de ordem superior (no caso de não se admittir fiança ou não ser possível dá-la) que exceda o tempo de noventa dias ;

V. Infortunio na embarcação que a impossibilite de navegar.

Art. 161. Se a revogação por causa necessaria acontecer achando-se a embarcação no mar, ou em algum porto aonde tenha entrado a equipagem contractada a mezes, só tem direito a ser paga pelo tempo vencido até ao dia em que fôr despedida, nos casos 1, 2, 3 e 5, do artigo precedente.

A equipagem justa por viagem não tem direito á soldada se a viagem não se conclue, mas re-

tem as quantias que tiver recebido adiantadas (art. 157).

Art. 162. No caso de embargo ou detenção, os individuos da tripulação que estiverem justos por viagem, ou por ida e volta, são obrigados a cumprir o seu contracto até o fim da viagem, sem que todavia tenham direito á soldada ajustada, se aquella não se conclue no porto contractado, e só tem direito para reter as quantias que houverem sido adiantadas.

Aquelles, porém, que forem justos por mezes são obrigados a manter o contracto por tempo de noventa dias, contados do dia em que principiar o impedimento, e durante este só terão direito a perceber, além do que antes tiverem vencido, metade das soldadas ajustadas.

Todavia, se o proprietario da embarcação vier a receber indemnisação pelo embargo ou detenção, será obrigado a pagar as soldadas por inteiro aos que forem justos a mezes, e aos da viagem redonda em devida proporção, que será estimada por arbitros e sem recurso.

Art. 163. Quando o proprietario der á embarcação destino differente daquelle sobre que tiver recahido o contracto, estando a embarcação ainda no porto da partida, tem lugar novo ajuste. Os que se não ajustarem só tem direito a receber o vencido, ou reter o que tiverem recebido adiantado.

Art. 164. Se, por facto do capitão ou dos afreadores, se estender a viagem a portos mais distantes do que o do contracto, a tripulação justada por viagem certa não póde recusar-se, mas tem direito a ser paga pelo excesso em devida proporção. Se houver questão quanto aos vencimentos, será esta decidida por arbitros e sem recurso.

Se a viagem fôr mudada para porto mais visinho, será não obstante paga por inteiro.

Art. 165. Se a abreviação ou prolongação da viagem provém de força maior, subsiste o ajuste sem alteração no preço da soldada.

Art. 166. Sendo as gentes da tripulação justas a partes, não lhes será devida indemnisação alguma, nem jornaes, pelo rompimento, retardação ou prolongação da viagem, causados por força maior.

Provindo o rompimento, retardação ou prolongação de facto dos carregadores, as gentes da tripulação terão parte nas indemnisações concedidas ao navio, fazendo-se a divisão entre os donos do navio e as gentes da tripulação, na mesma proporção em que o frete deveria ser dividido.

Se o rompimento, retardação ou prolongação provier de facto do capitão ou donos, estes são obrigados ás indemnisações proporcionaes respectivas.

Art. 167. Se alguém da tripulação, depois de matriculado, fôr despedido sem causa justa, tem direito a haver a soldada contractada por inteiro, sendo redonda; e, se fôr a mezes, far-se-ha a conta pelo termo medio do tempo que costumar gastar-se nas viagens para o porto do ajuste.

Se as causas, ainda que não justificadas, forem dictadas pela prudencia a beneficio da navegação, as soldadas pagas em taes circumstancias são a cargo do proprietario.

Art. 168. São causas justas :

I. Perpetração de algum crime ou desordem grave que perturbe a ordem da embarcação, reincidencia em insubordinação, falta de disciplina ou cumprimento de deveres ;

II. Embriaguez habitual ;

III. Ignorancia no mister para que o despedido se tiver ajustado ;

IV. Qualquer occurrencia que o inhabilite para desempenhar suas obrigações, com excepção dos casos declarados nos artigos 169, 170 e 176.

Art. 169. Não cessa de vencer a soldada ajustada qualquer individuo da tripulação que adoecer durante a viagem, excepto se a doença provier de facto seu culpavel; mas, ainda neste caso a embarcação está obrigada a fazer as despezas do curativo por conta de suas soldadas vencidas; e, se estas não chegarem, por seus bens ou soldadas que poder vir a vencer.

Art. 170. Se a doença fôr adquirida a bordo, ou mesmo em terra, no serviço da embarcação, o curativo correrá por conta desta.

Art. 171. Perdendo-se a embarcação por apresamento ou naufragio, a tripulação não tem direito a soldadas vencidas na ultima viagem, nem o proprietario a reclamar as que tiver pago adiantadas, salvo se a embarcação se recuperar, estando ainda alguma parte da tripulação a bordo.

Art. 172. Se alguma parte da carga do navio se poder salvar, a tripulação, se tiver cooperado á sua salvação, tem direito a ser paga das soldadas vencidas na ultima viagem, com preferencia a qualquer outra divida anterior pelos fretes da carga salvada; e, não chegando estes, pelo valor da parte do navio que se poder salvar; e, não chegando para inteiro pagamento de todos, tem lugar o rateio.

Entende-se sempre como ultima viagem o tempo decorrido desde que a embarcação principiou a receber o lastro ou carga que tiver a bordo na occasião do naufragio ou apresamento.

Se a tripulação estiver justa á parte, será paga sómente pelos fretes dos salvados, em devida proporção de rateio com o capitão.

Art. 173. Acabada a viagem, a tripulação tem acção para exigir o pagamento das suas soldadas, dentro de tres dias depois de ultimada a descarga, e haver os juro da lei, no caso de demora.

Art. 174. Ajustando-se os officiaes e gente da tripulação para diversas viagens, poderão, terminada cada viagem, exigir as soldadas vencidas.

Todas as vezes que a embarcação fôr descarregada inteiramente, em porto destinado, completa-se huma viagem.

Art. 175. Fallecendo algum individuo da tripulação durante a viagem, se pagará a seus herdeiros a soldada devida até o dia do fallecimento, estando justo a mezes, e até o porto do destino, nos casos em que o ajuste fôr por viagem, se a morte acontecer em caminho para elle, e a de ida e volta, acontecendo em torna-viagem.

Art. 176. Qualquer que tenha sido o ajuste, o individuo da tripulação que fôr morto em defesa da embarcação será considerado como vivo para os vencimentos e qualquer interesse que possuão vir aos da sua classe, até que a mesma chegue ao porto do seu destino.

O mesmo beneficio gozará o que fôr aprisionado em acto de defesa da embarcação, se esta depois chegar a salvamento ou vença frete, tendo carga a bordo.

Art. 177. Todos os individuos da equipagem tem hypotheca especial no navio e fretes para serem pagos das soldadas vencidas na ultima viagem, e hypotheca tacita pelas vencidas nas anteriores, com preferencia a outras dividas menos privilegiadas; e, em nenhum caso, o réo será ouvido sem depositar a quantia pedida.

Art. 178. Entender-se-ha por equipagem, para os effectos dispostos no presente capitulo, o ca-

pitão, mestre ou patrão, officiaes, marinheiros e todas as mais pessoas empregadas no serviço do navio, menos os caixas e sobre-cargas.

Art. 179. O navio e frete respondem, para com os donos da carga, pelos damnos que soffrerem por delictos, culpa ou omissão do capitão e gente da tripulação, perpetrados em serviço do navio, salvas as acções dos proprietarios das embarcações contra o capitão, e deste contra a gente da tripulação.

As soldadas do capitão e da equipagem são especialmente responsaveis nestas acções.

---

## TITULO QUINTO.

### *Dos sobre-cargas e caixas.*

Art. 180. Os sobre-cargas e caixas nenhuma ingerencia tem a bordo das embarcações no alto mar; nos portos aonde estas entrarem, exercerão, na parte relativa á sua administração económica sómente, os direitos que os armadores, afretadores ou carregadores lhes commetterem expressamente por via de instrucções escriptas, sendo obrigados a manifestar aos capitães, antes de partir do porto, e haver delles declaração por escripto, que se conformão com todas as partes das mesmas que dizem respeito á restricção de algumas faculdades que pelo presente codigo são concedidas a estes.

Art. 181. Toda a responsabilidade do mestre, durante a estada nos portos, em respeito á parte da administração do navio, e carga confiada aos sobre-cargas ou caixas, cessa dentro dos limites das instrucções dadas a estes.

Art. 182. He prohibido aos sobre-cargas e aos caixas fazer alguma negociação, por sua conta particular, no navio, sem authorisação por escripto dos seus proponentes.

Art. 183. Os sobre-cargas e os caixas são verdadeiros mandatarios; toda a legislação respectiva a estes lhes he inteiramente applicavel.

Art. 184. Ainda que os caixas ou sobre-cargas estejam inscriptos na matricula do navio, nem por isso serão considerados como gente da tripulação para effeito de poderem gozar das preferencias que a lei concede ás pessoas da equipagem das embarcações.

---

## TITULO SEXTO.

### *Do transporte maritimo.*

---

#### CAPITULO PRIMEIRO.

Da natureza e fôrma do contracto de fretamento.

Art. 185. O contracto do fretamento ou aluguel do navio verifica-se:

I. Fretando-se toda a embarcação, ou parte della sómente;

II. A carga geral, colheita ou prancha, quando se recebe carga de quantos se apresentam.

O contracto, no primeiro caso, prova-se por cartas originaes de fretamento, das quaes cada parte contrahente deve receber hum exemplar, em tudo igual, assignado por todos.

No segundo caso, prova-se o contracto sómente por conhecimentos assignados pelo capitão e carregador.

Art. 186. A carta de fretamento deve enunciar:

I. O nome, armação, lotação, nação e porto do registo do navio ;

II. Os nomes do capitão e afretadores ; se o fretamento fôr por conta de terceiro, deverá tambem declarar-se o nome deste e o seu domicilio ;

III. A designação da viagem, com declaração explicita de todos os portos e lugares nos quaes o navio tem de tocar, carregar ou descarregar ;

IV. O genero e a quantidade de carga que o navio deve receber, designada por toneladas, numeros, peso ou volumes, e por conta de quem a mesma será conduzida para bordo, e deste para terra ;

V. O tempo ajustado para carregar e descarregar o navio ; o numero de dias para estadia e para sobre-estadia, quando esta fôr ajustada, e se os dias fixados são correntes, de trabalho, ou tão sómente os uteis.

VI. O preço do frete e primagem ; o de cada dia de estadia e de sobre-estadia ; fôrma, tempo e lugar dos respectivos pagamentos ;

VII. Se ha lugares reservados no navio, além dos necessarios para uso e acomodação da tripulação, e aprestes da embarcação e gentes ;

VIII. Todas as mais estipulações em que as partes se acordarem.

Art. 187. Fretando-se o navio por inteiro, entende-se que ficão sómente reservados a camara do capitão, os agasalhados da equipagem, e as acomodações necessarias para os usos da embarcação.

Art. 188. O afretador por inteiro póde subfretar toda a embarcação ou parte della ; o mesmo

tem lugar se o fretamento fôr por volumes, peso, ou medida.

Em todos os casos, subsiste a responsabilidade principal do fretador para com o capitão fretado.

Se houver vantagem de frete, cede em beneficio do afretador.

Art. 189. As cartas do fretamento, em que intervêm a assignatura de corretor jurado de navios, tem plena fé ; aquelles em que esta faltar só a podem ter sendo assignadas com duas testemunhas, e todas as firmas reconhecidas por tabellião.

Art. 190. Não estando authenticadas por algumas das duas fórmulas expressadas no artigo precedente, só obrigão entre as proprias partes, mas não conferem o direito de subfretamento (art. 188).

Art. 191. As cartas de fretamento, assignadas pelos capitães, valem, ainda que estes tenham excedido as faculdades das suas instrucções, salvo o direito dos proprietarios do navio, por perdas e danos contra elles.

Quando o armador fôr o afretador, e mesmo nos casos em que elle ajustar fretamentos para seu navio, a carta do fretamento deverá sempre ser assignada pelo capitão.

Art. 192. Dissolve-se o contracto de fretamento por sua natureza, sem que haja lugar a exigencia alguma de parte a parte :

I. Se a sahida da embarcação fôr empedida antes da partida por força maior, sem limitação de tempo ;

II. Sobrevindo, antes de principiada a viagem, declaração de guerra, ou interdicto do commercio com o paiz para onde a embarcação he destinada, ou, em consequencia da qual, o navio e a carga conjunctamente cessem de ser considerados como propriedade neutra ;

III. Proibição de exportação de todas, ou da maior parte das fazendas, designadas na carta de fretamento, do lugar d'onde a mesma embarcação deve partir, ou de importação no do seu destino;

IV. Declaração do bloqueio do porto da carga, ou destino, antes da partida do navio.

As despesas da descarga fazem-se nestes casos, por conta dos carregadores.

Art. 193. Póde dissolver-se o mesmo contracto a requerimento de huma das partes, sobrevindo guerra antes de começada a viagem, em consequencia da qual o navio ou a carga cesse de ser considerados como propriedade neutra.

Se a carga sómente não fôr livre, o fretador pagará ao capitão todas as despesas que tiver feito com salarios e sustento da tripulação e conducções, desde a data do fretamento até o dia em que se pedir a dissolução do contracto, ou se as fazendas já se achão a bordo, até o dia em que forem descarregadas.

Se sómente o navio não fôr livre, o capitão pagará todas as despesas da descarga.

Art. 194. Achando-se hum navio no imperio ou em paiz estrangeiro, e sendo fretado em lastro para outro lugar aonde deva carregar, dissolve-se o contracto se, chegando ao primeiro destino, sobrevier algum dos casos enumerados nos artigos 192 e 193, que lhe obste a continuar a viagem contractada, sem que possão ter lugar outras indemnisações além das declaradas nos mesmos artigos, quer o impedimento provenha só do navio, ou só da carga, quer de ambos conjunctamente, salvo se na carta do afretamento houver estipulação em contrario.

Art. 195. Póde igualmente rescindir-se o contracto de fretamento, a requerimento do fretador,

se o capitão lhe tiver occultado a verdadeira bandeira da embarcação.

O capitão, neste caso, e, na sua falta, a embarcação, he responsavel ao fretador por todas as despesas da carga e descarga, perdas e damnos; e se por causa do engano sobrevier confisco nas mercadorias, e o valor do navio não chegar para satisfazer o prejuizo, fica o capitão pessoalmente obrigado a indemnisar o restante aos prejudicados.

## CAPITULO SEGUNDO.

### Dos conhecimentos.

Art. 196. Os conhecimentos são os titulos legais por onde se regulão as obrigações e direitos reciprocos entre o capitão, carregador e consignatario, relativamente á entrega da carga e pagamento dos fretes.

Art. 197. Os conhecimentos devem declarar:

I. O nome e armação do navio;

II. Os nomes do capitão, carregador e consignatario, podendo-se omittir o nome deste, se fôr *à ordem*;

III. A quantidade e natureza dos objectos da carga, e suas marcas e numeros, annotados á margem;

IV. O lugar da partida e do destino;

V. O frete e primagem, se esta fôr estipulada;

VI. A data e assignatura do capitão, e, n'hum dos exemplares, tambem a do carregador;

VII. Sendo a carga tomada em virtude de carta de fretamento, he essencial que tambem contenha a clausula *segundo a carta de fretamento*, porque a omissão desta clausula desonera o portador do conhecimento de cumprir qualquer obrigação conti-

da na carta do fretamento, que se não achar expressamente declarada no mesmo conhecimento.

Art. 198. O capitão he obrigado a assignar promptamente todos os exemplares de hum mesmo conhecimento que o carregador exigir.

Todos devem ser do mesmo theor e da mesma data, e expressar o numero das vias respectivas.

Recusando ou demorando-se o capitão a assignar os respectivos conhecimentos pela carga que tiver dentro do seu navio, fica responsavel por todos os prejuizos, perdas e damnos que dahi poderão resultar aos proprietarios da mesma.

Huma via, assignada pelo carregador em frente, e no lugar aonde o capitão houver assignado as restantes, ficará em poder deste. As outras pertencem ao carregador.

Se o capitão fôr o carregador, serão os conhecimentos assignados pelas duas pessoas da tripulação a elle immediatas em commando a bordo, e hum exemplar deve ficar depositado no lugar da carga.

Art. 199. Os conhecimentos serão passados e entregues immediatamente que se acabar de receber a carga a bordo.

Os carregadores serão responsaveis por todas as demoras, despezas e damnos que resultarem do retardamento da viagem, no caso deste proceder de omissão sua na entrega dos conhecimentos ao capitão.

Art. 200. Seja qual fôr a natureza do conhecimento, a ordem, ao portador, ou a pessoa determinada, não pôde o carregador variar a consignação por via de novos conhecimentos, sem que faça previa entrega ao capitão de todos os exemplares por este assignados, para a primeira consignação.

O capitão que assignar novos conhecimentos, sem ter recolhido todas as vias do primeiro, fica responsavel aos portadores legitimos que se apresentarem com alguma das mesmas vias.

Art. 201. Allegando-se extravio do primeiro conhecimento, o capitão não he obrigado a assignar segundo para diversa consignação, sem que o carregador preste fiança pelo valor do carregamento á sua satisfação.

Art. 202. Fallecendo o capitão da embarcação, ou deixando de exercer o seu officio por algum motivo antes de fazer-se á véla, os carregadores tem direito para exigir do successor que revallide, com sua assignatura, os conhecimentos assignados por aquelle.

O capitão póde requerer que se confira a carga com os conhecimentos; assignando-os sem esta verificação, responde pelas faltas, salvo se os carregadores convierem em que elle faça no conhecimento a declaração expressada no artigo 205.

As despesas da conferencia serão pagas pelo dono do navio, no caso de morte do primeiro capitão, ou de ter sido por elle despedido sem justa causa.

Se a despedida provier de facto do capitão, este responderá pelas despesas.

Art. 203. Não tendo sido entregues as fazendas carregadas por numero, peso ou medida, ou no caso de haver duvida na contagem, o capitão póde declarar no conhecimento que o mesmo numero, peso ou medida lhe são desconhecidos, ou a duvida que houver.

Art. 204. Se o carregador não convir nesta declaração, ha direito reciproco para exigir que se proceda a nova contagem.

A despeza e demora da verificação será paga por aquelle que tiver dado causa a ella, por ha-

ver-se enganado, ou por ter sido negligente em cumprir o que lhe incumbia.

Art. 205. Tendo-se convindo na declaração feita no conhecimento pelo capitão, fica este obrigado a entregar no porto da descarga todos os effeitos que se acharem dentro da embarcação, pertencentes ao carregador, e nada mais. Este responde pelos fretes respectivos, e não tem direito para exigir mais carga, salvo se poder provar que houve latrocínio da parte do capitão ou da tripulação.

Art. 206. Constando ao capitão que ha mais de hum portador das diversas vias de hum conhecimento pelas mesmas fazendas, ou tendo-se feito sequestro, arresto ou penhora nellas, he obrigado a pedir deposito judicial por conta de quem pertencer, salvo o direito de todos os interessados.

Art. 207. Os interessados, e o mesmo depositario, podem requerer a venda das fazendas sujeitas a perda ou deterioração, ou que fôrem de guarda dispendiosa.

O producto da venda, deduzidas as despesas e custas, será judicialmente depositado.

Art. 208. Nenhuma penhora ou embargo de terceiro pôde privar o consignatario ou endossado, portador de alguma via do conhecimento, da faculdade de requerer o deposito ou venda judicial das fazendas, no caso sobredito, salvo o direito do exequente, ou de terceiro oppoente, sobre o preço da venda.

Art. 209. O capitão pôde igualmente requerer o deposito judicial, todas as vezes que os portadores dos conhecimentos se não apresentarem para receber a carga immediatamente que elle der principio á descarga.

Art. 210. Os conhecimentos concebidos nos termos enunciados no artigo 197 fazem inteira

prova entre todas as partes interessadas na carga e frete, e entre ellas e os seguradores, ficando sempre salva a prova em contrario.

Art. 211. Os conhecimentos, estando feitos em forma regular, tem força de letras de cambio, e são exequiveis pela mesma acção.

Sendo passados a ordem, são transferiveis e negociaveis por endosses.

Os endosses só podem ser assignados no verso do conhecimento.

Art. 212. Contra os conhecimentos só póde oppôr-se falsidade, quitação, embargo, arresto ou penhora, deposito judicial, entrega, ou perdimento dos effeitos carregados por causa legitima.

Art. 213. Os recibos provisórios, dados pelo capitão ou por seus subalternos, no acto do recebimento parcial das mercadorias, são documentos sufficientes para compellir o capitão a que assigne os conhecimentos, mas não são titulo para exigir a entrega dos effeitos nelles contidos, no porto da descarga, nem para acção alguma contra o capitão, carregadores ou seguradores, excepto se acontecer sinistro antes dos conhecimentos se terem passado, ou se o capitão se houver feito de véla, sem os assignar.

### CAPITULO TERCEIRO.

Dos direitos e obrigações entre o capitão e o afretador.

Art. 214. O capitão he obrigado a ter o navio lestes para receber carga no tempo em que se aprazar. No caso de falta, he responsavel ao afretador ou carregadores por perdas e damnos.

Art. 215. O afretador he, em reciprocidade, obrigado a verificar a carregação na época marcada

no contracto, pena de indemnizar ao capitão pela demora, segundo se houver estipulado na carta do fretamento por estadias e sobre-estadias.

Art. 216. Não se tendo marcado na carta do fretamento o tempo em que deve começar a carregar-se ou descarregar-se, entende-se sempre que principia a correr desde o dia em que o capitão declarar por escripto que está prompto para o effectuar.

Se o tempo que deve durar a carga e a descarga não estiver fixado, será regulado pelo uso do porto aonde huma ou outra deva verificar-se.

Art. 217. Vencido o prazo das estadias e sobre-estadias, que se tiver ajustado ou que estiver estabelecido por uso no porto da carga, na falta de ajuste, tem o capitão a escolha, ou de rescindir o contracto e exigir do afretador metade do frete convindo, ou deprehender a viagem sem carga, e, finda ella, de exigir o frete por inteiro.

Em hum e outro caso, o capitão tem acção contra o afretador pelos dias da estadia e sobre-estadia decorridos, além dos que fôrem ajustados para metter a carga a bordo.

Não contendo a carta do fretamento ajuste algum relativo a estadias ou sobre-estadias, tem o capitão direito de fazer a sobredita escolha logo que findar o tempo marcado para se effectuar o carregamento.

Art. 218. Renunciando o afretador ao contracto antes de expirar o dia aprazado para concluir a cargação, será obrigado a pagar ao capitão metade do frete ajustado; se fôr depois, pagará, além disso, por inteiro, os dias de estadia e sobre-estadia que se tenham vencido até a data da renuncia.

Art. 219. Estando o navio fretado por inteiro,

o fretador pôde obrigar o capitão a que se faça á véla, logo que tiver mettido a bordo carga sufficiente para pagamento do frete, primagem, estadias e sobre-estadias ajustadas, ou prestando fiança ao pagamento á satisfação do capitão.

O capitão, neste caso, não pôde tomar carga de terceiro, sem consentimento por escripto do afretador; mas tem direito a exigir que este pague o lastro que fôr necessario para que o navio possa velejar commodamente e sem perigo.

Art. 220. Quando o afretador carregar só parte da carga ajustada no tempo aprazado, e não der a fiança indicada no artigo precedente, o capitão, apenas vencido este tempo, tem direito a proceder á descarga por conta do afretador e pedir meio frete, segundo o artigo 217, ou de empregar a viagem com a parte recebida, e ao frete por inteiro no porto do seu destino.

Art. 221. Tendo o capitão direito, no caso do artigo precedente, de partir sem carga ou só com parte della, pôde, para segurança do frete, completar a carga por outros carregadores, independente do consentimento do afretador, fazendo o encontro declarado no artigo 233.

Se o frete da carga tomada pelo capitão exceder o preço total que houver sido tratado na carta do fretamento, pertence o lucro a elle, e o afretador pagará sómente pelas suas igual frete ao que pagarem as que o capitão tiver recebido de outros carregadores.

Art. 222. Se o capitão tiver declarado, na carta do fretamento, maior capacidade que o navio na realidade tiver, excedendo a vigesima parte, o afretador tem opção para annullar o contracto ou exigir correspondente abatimento no frete, com indemnisação de perdas e damnos.

Esta disposição não terá lugar todas as vezes que a declaração fôr conforme com a arqueação do navio.

Art. 223. O capitão póde fazer descarregar, á custa dos carregadores, os effeitos que estes introduzirem no navio sem seu consentimento, e tem direito de reter taes effeitos até se lhe pagarem as despesas e demoras que causarão.

Art. 224. Se o carregador ou afretador carregar, sem que o capitão saiba ou consinta, fazendas cuja entrada ou sahida fôr prohibida; ou se, por qualquer outro facto illicito, ao tempo da carga ou descarga causar damno ao navio, ao capitão ou aos outros interessados, he obrigado ás indemnizações respectivas; e, ainda que as fazendas sejam confiscadas, pagará o frete e primagem, quando não se possão cobrar das proprias fazendas, assim como todas as mais perdas e damnos que de semelhantes factos resultarem.

Art. 225. Provando-se que o capitão consentio na introduccão das fazendas prohibidas, ou que, chegando ao seu conhecimento em tempo, as não fez descarregar, ou, sendo informado depois da viagem começada, as não denunciou no acto da primeira visita de alfandega, que recebeu a bordo no porto do seu destino, fica solidaria e pessoalmente obrigado para com todos os interessados no navio e carga, por perdas e damnos que resultarem, e sem acção para haver o frete, nem indemnização alguma do carregador, ainda que esta se tenha estipulado.

Art. 226. He licito ao capitão fixar o tempo durante o qual a embarcação estará a carga, quando tomar frete á colheita ou á prancha.

Findo o tempo marcado, o capitão he obrigado a partir com o primeiro vento favoravel, salvo con-

vindo na demora a maioria dos carregadores no valor do frete; aliás, responde por perdas e danos resultantes da demora.

Art. 227. Não tendo o capitão fixado o tempo da partida, he obrigado a partir quinze dias depois que tiver a bordo dous terços da carga correspondente á lotação do navio, exigindo-o a maioria dos carregadores no valor do frete.

Art. 228. Se o capitão, no caso do artigo precedente, não poder obter hum terço da carga, dentro de hum mez, depois que tiver posto o navio a frete geral, pôde subrogar outra embarcação para transporte da carga, com tanto que esta seja igualmente apta para fazer a viagem, pagando a despeza, baldeação da carga e augmento do frete e de premio de seguro, havendo-os.

Os carregadores podem preferir retirar de bordo as suas fazendas, sem pagar frete, correndo por conta do capitão a despeza da desarrumação e descarga, restituindo os recibos provisórios ou conhecimentos, e dando fiança pelos que tiverem remettido.

Art. 229. Se o capitão não poder achar navio e os carregadores não quizerem descarregar, será obrigado a sahir sessenta dias depois que tiver posto o navio á carga, com a que tiver a bordo.

Art. 250. Não tendo a embarcação capacidade para receber toda a carga contractada com diversos carregadores ou afretadores, tem preferencia a que se achar a bordo, e depois a que tiver prioridade na data dos contractos.

Se estes fôrem da mesma data, haverá rateio, ficando o capitão responsavel pelas indemnisações dos danos causados.

Art. 251. Fretando-se a embarcação para ir receber carga em outro porto, logo que lá chegar,

deve o capitão apresentar-se sem demora ao consignatario, exigindo d'elle que lhe declare por escripto, na carta original do fretamento, o dia, mez e anno da sua apresentação.

Em quanto o capitão não houver preenchido este preceito, não corre o tempo convencionado na carta do fretamento.

Art. 252. Recusando o consignatario fazer a declaração requerida, deve o capitão protestar e fazer-lhe intimar o protesto, e avisar o afretador.

Art. 253. Se, passado o tempo contractado para carregar, o consignatario não tiver carregado o navio, o capitão o fará intimar por via de novo protesto; e, não lhe contestando este que deva esperar durante o tempo que houver sido ajustado para estadias e sobre-estadias, ou não tendo recebido ordens do afretador, fará diligencia para contractar por conta deste para o porto do seu destino, e, com a carga ou sem ella, seguirá para elle, aonde o afretador he obrigado a pagar-lhe o frete por inteiro, com as estadias e sobre-estadias vencidas, fazendo encontro dos fretes da carga tomada por sua conta, se alguma houver tomado, segundo a disposição do artigo 221.

Art. 254. Sendo hum navio embargado na partida, em viagem, ou no lugar da descarga, por facto ou negligencia do afretador, ou de algum dos carregadores, fica este obrigado, para com o capitão e os mais carregadores, pelas perdas e danos que o navio ou fazendas soffrerem, provenientes desse facto.

Art. 255. O capitão responde ao afretador e carregadores por perdas e danos se, por facto ou negligencia sua, o navio fôr embargado ou retardado na partida, durante a viagem, no lugar da carga ou do seu destino.

Art. 256. Se, antes de começada a viagem, a saída da embarcação fôr impedida temporariamente, por embargo ou força maior, subsiste o contracto, sem haver lugar a exigir indemnisação de perdas e danos pelo retardamento.

O mesmo tem lugar occorrendo embargo ou impedimento temporario durante a viagem.

O carregador pôde descarregar os seus effectos durante a demora, pagando a despeza, e debaixo da condição de os tornar a carregar, logo que cesse o impedimento, ou de pagar o frete por inteiro e estadias vencidas, não as reembarcando.

Art. 257. Sendo arrestado hum navio no curso da viagem, por ordem de alguma potencia, nenhum frete se deve pelo tempo da detenção, sendo fretado a mez, nem augmento de frete, se fôr por viagem.

Art. 258. Acontecendo interdicto de commercio com o paiz para onde o navio se acha em caminho, sendo o navio obrigado a voltar com a carga, deve-se sómente o frete de ida, posto que o navio fosse fretado por ida e volta.

Art. 259. Sobrevindo, durante o decurso da viagem, declaração de guerra, interdicto de commercio ou bloqueio do porto, o capitão he obrigado a procurar o porto que para estes casos lhe estiver designado nas suas instrucções.

Art. 240. Não tendo instrucções preventivas, deve o capitão dirigir-se ao porto da mesma potencia, ou de outra neutra, que fôr mais visinho e desempedido, para esperar ahi as ordens do consignatario da carga, todo o tempo da demora ajustada, ou que estiver em uso no mesmo tempo, na falta de convenio.

Art. 241. Se nenhuma das ordens receber no referido tempo, he obrigado, precedendo competen-

te protesto, a requerer deposito judicial, que receba a carga por conta de quem pertencer; tambem tem direito para fazer vender judicialmente as fazendas da carga que fõrem necessarias para pagamento do frete por inteiro, estadias e avarias grossas, se não houver portador legitimo de conhecimento, ou qualquer terceiro que o faça por conta do consignatario.

Art. 242. Sendo hum navio fretado para mais de hum destino, e achando-se, depois de acabada huma viagem, n'hum porto em que devia começar outra, no caso de sobrevir guerra antes do começo da nova viagem, serão observados as seguintes disposições :

I. Se nem o navio nem a carga são livres, o navio deverá permanecer até a paz, ou até que possa partir em comboi ou de algum modo seguro, ou até novas ordens dos donos do navio e consignatarios da carga, transmittidas ao capitão.

Achando-se o navio carregado, poderá o capitão depositar a carga em armazem ou lugar seguro até que possa continuar a viagem, ou se tomem outras medidas.

Os salarios e sustento da equipagem, alugueis de armazens e outros gastos pelo retardamento, formão objecto de avaria grossa.

II. Se o navio não fôr livre, e o capitão não quizer seguir a viagem, reputa-se esta finda; e se o frete tiver sido estipulado por cada destino separadamente, o afretador só será obrigado a pagar o vencido; sendo, porém, ajustado por viagem redonda, a pagar no ultimo destino, proceder-se-ha na conformidade das disposições do artigo 245.

Achando-se o navio carregado, tanto em hum como em outro caso, as despezas da descarga serão pagas pelo capitão.

III. Provindo o impedimento só da carga, e o afretador a não queira effectuar, o capitão tem direito de haver metade do frete (art. 218).

Achando-se o navio já com tanta carga dentro para o novo destino que o seu valor cubra o respectivo frete, pertence-lhe o frete por inteiro.

Art. 243. Sendo obrigado o navio a voltar ao porto da sahida ou a arribar a outro qualquer, podem os carregadores ou consignatarios dar a viagem por acabada, e exigir total descarga, pagando as despezas desta e o frete de ida por inteiro, com tanto que prestem a fiança determinada no artigo 201, ou produzão conhecimentos que legitimem o seu dominio.

Se o fretamento fôr a mez, pagar-se-ha o frete, estimado por arbitros, pelo tempo que o navio poderia gastar para chegar ao seu destino, salvo ajuste em contrario.

Art. 244. Se o capitão fôr obrigado a descarregar para poder fazer concertos á embarcação, durante a viagem, os carregadores ou consignatarios, não querendo esperar pelo concerto, podem retirar suas fazendas, pagando todo o frete e estadias vencidas, e satisfazendo as disposições do artigo precedente, relativo á entrega da carga.

Art. 245. Não admittindo concerto o navio, ou não se podendo effectuar, o capitão he obrigado a fretar por sua conta, e sem poder exigir augmento algum de frete, huma ou mais embarcações para transportar a carga ao lugar do seu destino.

Se o capitão não poder fretar outro ou outros navios, dentro de noventa dias depois que o seu fôr julgado innavegavel ou que se não possa concertar, não se deve frete algum.

O contracto, neste caso, fica extincto, e o capitão, observando as disposições do artigo 455, deve

requerer deposito judicial e interpôr os competentes protestos, para sua resalva da entrega da carga.

Art. 246. Provando os afretadores ou carregadores que o navio condemnado por incapaz estava innavegavel quando se fez á véla, além de não serem obrigados a frete algum, tem acção de perdas e danos contra o capitão.

Art. 247. Ajustando-se os fretes por peso, sem se designar se he bruto ou liquido, entende-se peso bruto, comprehendendo-se nelle qualquer especie de capa, caixa ou vasilha em que as fazendas se acharem acondicionadas.

Art. 248. Se houver condição de que a carga será entregue do portaló do navio, e o frete fôr justo por numero, peso ou medida, o capitão tem direito de requerer que os effeitos sejam contados, medidos ou pesados a bordo do navio, no acto da descarga; e, verificando-se esta diligencia, não responderá por faltas que apparecerem em terra.

Descarregando-se as fazendas, sem se contarem, medirem ou pesarem, o consignatario tem direito de verificar em terra a identidade do numero, medição e peso, e o capitão será obrigado a conformar-se com o resultado desta verificação.

Art. 249. Se os generos carregados tiverem, por sua natureza, alguma diminuição ou augmento dentro do navio, são de conta do dono.

Em hum e outro caso, deve-se o frete do que se numerar, medir ou pesar no acto da descarga, salvo ajuste expresso em contrario.

Art. 250. Havendo presumpção de que as fazendas forão damnificadas, estragadas, roubadas ou diminuidas a bordo, o capitão he obrigado, e o consignatario ou quaesquer outros interessados tem direito a requerer que sejam judicialmente vi-

sitadas e examinadas, e os damnos estimados a bordo, antes da descarga, ou dentro de quarenta e oito horas depois de desembarcadas.

Art. 251. Se as fazendas forem entregues damnificadas, estragadas, roubadas ou diminuidas, os consignatarios conservão o direito de fazer proceder a exame judicial, no preciso termo de quarenta e oito horas depois de desembarcadas.

Passado este termo, não ha mais lugar a exame nem reclamação alguma contra o capitão por esses motivos.

Art. 252. Não sendo a avaria ou a diminuição visivel por fóra, o exame judicial, para effeito de haver indemnisação de seguradores, poderá validamente fazer-se até quarenta dias depois do desembarque, se as fazendas todo esse tempo houverem sido conservadas debaixo da inspecção da alfandega; mas, sómente por dez dias, depois de terem passado ás mãos dos consignatarios, sendo estes dez dias comprehendidos dentro do termo dos quarenta.

Art. 253. Não se póde em caso algum fazer abandono da carga ao capitão pelo frete, salvo se ella se tiver damnificado a bordo de tal maneira que não equivalha ao frete e ás despezas, guardando-se em taes casos as seguintes regras :

I. Tendo-se ajustado o frete por volumes, peças ou vasilhas, poder-se-ha abandonar aquelles volumes, peças ou vasilhas que não valerem o respectivo frete.

II. Se o frete houver sido tratado englobadamente por carga cerrada, tonelada, peso ou medida, não he permittido receber humas fazendas e abandonar outras, excepto se a carga se achar contida debaixo de diversos conhecimentos : neste caso, se poderão abandonar as fazendas designadas em cada

conhecimento, se as mesmas não valerem o frete respectivo e despesas.

Art. 254. Recusando o consignatario receber a carga, o capitão, procedendo competentemente a protesto, poderá fazer vender judicialmente a parte dos efeitos carregados que fôr sufficiente para embolso do frete, avarias e despesas, ficando-lhe direito salvo contra o carregador pelo resto, em caso de insufficiencia.

Art. 255. Havendo contestação sobre a descarga, o juiz pôde authorisar e ordenar o deposito das fazendas, salvo o direito do capitão sobre as mesmas.

Art. 256. Chegando o navio á salvamento, ou subrogando o capitão outro que conduza a carga ao seu destino (art. 245), deve-se frete por inteiro das fazendas que fôrem entregues aos consignatarios, e bem assim das que o capitão tiver sido obrigado a vender, nas circumstancias do art. 111.

Art. 257. Pagão igualmente frete por inteiro as fazendas que se deteriorarem por avarias, ou diminuirem por máo acondicionamento das vasilhas, caixas, capas ou outra qualquer cobertura em que forão carregadas, provando o mestre que o damno não procedeo de falta de arrumação ou de estiva.

Art. 258. Resgatando-se o navio e fazendas, ou salvando-se do naufragio, não se deve frete algum, se o capitão não fizer conduzir, á sua custa, as fazendas resgatadas ou salvas ao lugar do destino (art. 245).

Art. 259. Nem o consignatario nem o carregador pôde pedir diminuição do frete estipulado, huma vez que o capitão tenha, pela sua parte, satisfeito ao contracto do fretamento, salvo nos casos mencionados no artigo 253, ou havendo lu-

gar a reclamação por damnificação de falta de arrumação, ou estiva.

Art. 260. Não se deve frete das mercadorias perdidas por naufragio ou varação, roubo de piratas ou presa de inimigo.

Tendo se pago frete adiantado, não se repete, salva a convenção em contrario.

Art. 261. Salvando-se no mar ou nas praias, sem cooperação da tripulação, fazendas que fizerão parte da carga, e sendo depois entregues ás partes interessadas por pessoas estranhas, não se deve por ellas frete algum ao navio que primeiramente as carregou.

Art. 262. A viagem para todos os effeitos do vencimento de fretes, se outra cousa se não ajustar, começa a correr desde o momento em que a carga fica debaixo da responsabilidade do capitão.

Art. 263. Os fretes e avarias grossas tem hypotheca tacita e especial nos effeitos que fazem objecto da carga, durante quarenta dias depois da entrega, a não terem passado a mãos de terceiro.

Art. 264. O capitão tem preferencia a todos os credores por seu frete e despezas sobre a carga, nos termos do artigo precedente, á excepção dos do artigo 26 no 1.º quando occorrerem.

Art. 265. O capitão tem acção para proceder a arresto nas mercadorias que se acharem depositadas nas estações publicas ou em poder do consignatario, por tempo de quarenta dias depois da entrega, para pagamento do frete de toda a carga, primagem, avarias grossas e despezas.

Art. 266. A primagem tem a natureza de frete para todos os effeitos.

Art. 267. Fretando-se neste imperio navios estrangeiros, os seus capitaes e os navios ficão sujeitos ás disposições deste codigo.

O mesmo regulará se o fretamento tiver lugar em paiz estrangeiro, no que respeita á carga e descarga, e qualquer outro acto exequivel neste imperio.

---

## TITULO SETIMO.

### *Dos contractos de dinheiro a risco maritimo.*

Art. 268. Os contractos de dinheiro a risco ou cambio maritimo só pódem provar-se por escripturas publicas ou particulares; e, sendo celebrados dentro do imperio, deveráo ser inscriptos no registo publico do commercio.

Se forem passados em reino estrangeiro por subditos brasileiros, serão authenticados com o visto respectivo do consul do Brasil, havendo-o no lugar do contracto.

Em ambos os casos, sendo passados sobre navio ou fretes, serão notados no verso do registo da embarcação.

Aquelles em que faltar alguma destas formalidades, só valerão entre as proprias partes, e não prejudicaráo direitos de terceiro.

Art. 269. O mesmo contracto deve essencialmente conter :

I. O capital dado de emprestimo, e a somma estipulada por premio, em addições distinctas ;

II. A designação exacta dos objectos sobre que recabe o emprestimo, ou dos effeitos que a elle fiação hypothecados ;

III. Os nomes do navio e do capitão, do dador e tomador ;

IV. Enumeração especificada de todos os riscos tomados ;

V. Se o empréstimo tem lugar por huma ou mais viagens, por que viagem e por que tempo ;

VI. A época do pagamento por embolso, e o lugar onde deve verificar-se ;

VII. Data e lugar em que o empréstimo se faz ;

VIII. Outra qualquer clausula convinda entre as partes, que não fôr opposta á natureza deste contracto, ou expressamente prohibida por lei.

Art. 270. Os titulos em que faltar alguma das solemnidades ou circumstancias declaradas no artigo precedente são considerados como simples creditos de dinheiro de empréstimo a premio de lei, sem hypotheca nos effeitos sobre que tiver sido dado, nem privilegio algum.

Art. 271. As escripturas ou letras de risco, exaradas á ordem, tem força de letra de cambio contra o tomador e garantes, e são transferiveis e exequiveis por via de endosses, e com os mesmos direitos e accões.

O cessionario toma o lugar do endossador, tanto a respeito do capital, como do premio e dos riscos, mas não responde pela solvabilidade do tomador, não sendo esta condição expressa no endosse.

Art. 272. O portador, na falta de pagamento no termo devido para vencimento dos juros, e conservação do direito regressivo sobre os garantes da letra do risco, he obrigado a protestar e a praticar todos os deveres marcados na lei acerca dos portadores de letras de cambio. (\*).

(\*) Isto he, fazer communicar o protesto por tabellião, dentro de tres dias, a todos os garantes que residem na mesma praça; e, aos que residirem em outras, remetter igual communicação pelo primeiro correio que sahir depois daquelle tempo, segurando as cartas, ou havendo, de qualquer outra maneira, documento comprovando o ter-se feito

Art. 275. He admissivel fazer emprestimo a risco, não só em dinheiro, mas tambem em cousa estimavel a dinheiro. Neste caso, a cousa deve ser estimada em valor fixo, para ser paga a dinheiro, com designação separada do premio.

Art. 274. Quando o contracto de risco sobre fazendas ou dinheiro embarcado contém a faculdade de *tocar e fazer escala*, não só o dinheiro carregado em especie para se empregar na viagem, e as fazendas carregadas no lugar da partida, são obrigadas ao contracto, mas tambem as que fôrem carregadas por conta do tomador em retorno, sendo o contracto feito de ida e volta.

O tomador tem, neste caso, direito de troca-las, vendê-las e comprar outras, em todos os portos de escala.

Para o contracto sortir o seu effeito legitimo, he só necessario que por conta do tomador exista dentro do navio, no momento do sinistro, o producto do mesmo contracto, em fazendas ou no seu equivalente.

Art. 275. Os emprestimos a risco podem recahir :

I. Sobre casco, fretes e pertences do navio ;

II. Sobre a carga ;

III. Sobre a totalidade destes objectos, conjuncta ou separadamente, ou sobre huma parte determinada de cada hum delles.

Art. 276. Recahindo o emprestimo a risco sobre casco e pertences do navio, abrange na sua responsabilidade o frete liquido da viagem respectiva, salvo condição expressa em contrario.

a communicação dentro do prazo marcado, pena de perder o seu direito regressivo contra aquelles garantes aos quaes não se fizer o aviso.

Art. 277. Sendo feito o empréstimo sobre hum objecto particular do navio ou da carga, o privilegio do dador só tem lugar sobre este objecto, e na proporção da quota obrigada.

Art. 278. Quando o tomador tem interesse no navio e na carga, e o contracto he celebrado sobre o navio e a carga, o privilegio do dador he solidario sobre huma e outra cousa.

Art. 279. Quando os objectos sobre que se toma dinheiro a risco não chegam a pôr-se em risco marítimo, por não verificar-se a viagem, rescinde-se o contracto.

O dador, neste caso, tem direito para haver o capital com juros da lei, desde o dia da entrega do dinheiro ao tomador, sem outro premio, e goza de privilegio de preferencia, quanto ao capital sómente.

Art. 280. O tomador que não carregar effeitos ou dinheiro no valor da somma tomada a risco, he obrigado a restituir o remanescente ao dador, antes da partida do navio, ou tudo, se nenhum carregar.

O mesmo tem lugar quando o dinheiro a risco he tomado para habilitar o navio, se o tomador não chega a fazer uso delle, ou da cousa estimavel em todo ou em parte, pena de ser processado segundo o artigo 286.

Art. 281. He nullo todo o contracto de empréstimo a risco :

I. Em que o dador não tomar algum risco marítimo dos objectos sobre que recahe o empréstimo ;

II. Se fôr celebrado no porto a que o navio pertence, sobre o casco ou frete, por algum comparte do mesmo navio, faltando o lançamento no registo do commercio, ou o endosso no registo da

embarcação, determinado no artigo 30, ou pelo capitão em viagem, sem as formalidades prescriptas no artigo 112;

III. Recahindo sobre riscos já tomados por outrem.

Art. 282. Quando algum, mas não todos os riscos, ou huma parte sómente do navio ou da carga, se acha tomado, póde contrahir-se seguro pelos riscos não tomados, e emprestimo a risco sobre o restante do navio ou da carga, até a concurrencia do seu inteiro valor.

Art. 283. As letras de cambio, provenientes de dinheiro recebido pelo capitão para despezas indispensaveis do navio ou carga, passadas em lugar fóra da residencia do armador, e os premios de seguros correspondentes, quando as importancias das mesmas realmente se houverem segurado, tem privilegio de letras de emprestimo a risco, se contiverem declaração expressa de que o importe foi destinado para as referidas despezas, e provando o dador que o dinheiro foi effectivamente empregado em beneficio do navio ou carga; e he devido pelas partes interessadas, ainda mesmo quando taes objectos se percão por qualquer evento posterior (art. 424).

Art. 284. O emprestimo a risco sobre o navio ou fretes, contrahido pelo capitão no lugar do domicilio dos donos, sem autorisação por escripto delles, salvo o caso expresso no artigo 110, produz acção e privilegio, sómente na parte que o capitão possa ter no navio, ainda mesmo no caso do capitão pretender provar que o dinheiro foi applicado em beneficio da embarcação.

Art. 285. O dador a risco que, conluiado com o capitão, lesar os armadores ou carregadores, he responsavel para com elles por todas as perdas e

damnos, como devedor principal, e commette crime de estellionato.

Art. 286. Commette estellionato o mutuário que firmar letra de risco por dinheiro, ou pelo seu equivalente, em qualquer objecto que não existir dentro do navio ao tempo em que este se fizer de véla.

No mesmo crime incorrem o dador, garantes e endossadores que, sabendo desta circumstancia, a occultarem ao endossado, e ficão solidariamente responsaveis pelo capital e premio ao possuidor da letra em boa fé, ainda mesmo que o navio pereça.

Art. 287. Não estando fixado no contracto o tempo dos riscos, começarão a correr e acabarão no mesmo tempo e lugar, e pela mesma forma que principião e acabão nos contractos dos seguros.

Art. 288. Se o contracto não contém alguma excepção acerca dos riscos tomados pelo dador, elle responde por todos os riscos maritimos que as companhias de seguro do lugar costumão tomar sobre si.

Art. 289. Não precedendo ajuste em contrario, o dador conserva seus direitos integros contra o tomador, nos casos em que a perda ou damno da cousa, objecto do risco, provenha de alguma das causas enumeradas nos artigos 357 e 358.

Art. 290. Não se reputa caso fortuito o damno que provem de vicio proprio da carga, ou de incapacidade da embarcação, ou de facto criminoso ou negligencia do capitão ou dos carregadores, salvo a clausula em contrario.

Art. 291. O dador a risco sobre effeitos carregados em navio designado não responde pela perda desses effeitos, ainda mesmo acontecida por

perigo de mar, se forem recarregados em outro navio, salvo provando-se legitimamente que a baldeação tivera lugar por força maior (art. 365).

Art. 292. Em caso de sinistro de mercadorias, salvando-se alguns effeitos, objectos do risco, a obrigação do pagamento de diaheiro a risco fica reduzida ao importe da factura dos mesmos effeitos sómente.

O tomador terá, nesse caso, opção, ou de entregar ao dador todos os salvados, e com esta entrega será quite, ou ficando com elles, pagando-lhe o principal e premio correspondentes ao custo e despezas da factura dos effeitos salvos, fazendo as despezas dos salvados por sua conta.

Art. 293. Havendo sobre partes do mesmo objecto contracto de risco e contracto de seguro, o producto dos effeitos salvos será dividido entre o segurador e o dador a risco, pelo seu capital sómente, na proporção de seus respectivos interesses.

Art. 294. O privilegio do dador a risco sobre o navio comprehende não só os fragmentos naufragos do mesmo navio, mas tambem o frete adquirido pelas fazendas salvas, deduzidas as despezas de salvados e soldadas devidas por essa viagem, não havendo seguro ou risco especial sobre o mesmo frete.

Art. 295. Se ao tempo do sinistro parte dos effeitos, objectos de risco, estiver já em terra, a perda sobrevinda por conta do dador será reduzida ao que ficasse no navio (art. 292).

As fazendas salvas, transportadas em outro navio, correm por conta do mesmo dador, nos termos do artigo 365.

Art. 296. Se o contracto a risco comprehender navio e carga, as fazendas conservadas são hypotheca do dador, ainda que o navio pereça.

O mesmo he, vice-versa, quando o navio se salva e as fazendas se perdem.

Art. 297. Acontecendo presa ou desastre de mar ao navio ou fazendas objectos de risco, o tomador deve noticiar ao dador o acontecimento, apenas chegue tal nova ao seu conhecimento.

Achando-se a esse tempo o tomador no navio, ou proximo aos objectos sobre que recaio o emprestimo, he obrigado a empregar na sua reclamação, cobrança e salvação todas as diligencias próprias de hum administrador exacto, pena de responder por perdas e damnos.

Art. 298. Aquelle que, no caso de varação ou naufragio, pagar dividas que tenham preferencia ás que resultão do emprestimo a risco, fica subrogado em todos os direitos e acções do credor primitivo.

Art. 299. He livre aos contrahentes estipular o premio na quantidade e modo de pagamento que bem lhes parecer; huma vez concordado, a superveniencia de risco não dá direito a exigencia de augmento de premio, salvo se no contracto outra cousa fôr acordado.

Art. 300. Não estando fixada a época do pagamento, este será reputado vencido, apenas tiverem cessado os riscos.

Desse dia em diante, correm para o dador juros sobre o capital e premio, no caso de mora.

Esta só pôde provar-se pelo protesto (art. 272).

Art. 301. O dador de dinheiro a risco adquire hypotheca no objecto sobre que recahe o emprestimo, mas fica sujeito a perder todo o direito á somma mutuada, perecendo o objecto hypothecado, no tempo e lugar, e pelos riscos convencionados, e só tem direito ao embolso do principal e premio *por inteiro*, no caso de evento feliz.

Art. 302. Incumbe ao tomador provar a perda e justificar que os effeitos, objectos do emprestimo, existião na embarcação na occasião do sinistro.

Art. 303. Occorrendo questão sobre o contracto de risco, em casos omissos neste titulo, mas prevenidos no titulo = *Dos seguros marítimos* = e vice-versa, a legislação expressa regerà o caso omisso, não sendo obstativa da essencia respectiva de cada qual dos contractos.

---

## TITULO OITAVO.

### *Dos seguros marítimos.*

#### CAPITULO PRIMEIRO.

Da natureza e formação do contracto de seguro marítimo.

Art. 304. O contracto de seguro marítimo, pelo qual o segurador se obriga a indemnisar o segurado contra certos e designados perigos e perdas inherentes á navegação, recebendo hum premio convencionado pelos riscos que toma sobre si, só pôde provar-se por escripto.

Subsiste e começa a obrigar desde o momento em que a minuta, contendo as condições especiaes do seguro, esteja assignada pelo segurado e segurador, ainda que nessa occasião se não faça entrega da apolice respectiva.

Todas as apolices de seguro devem ser litteralmente transcriptas no registo publico do commercio, pena de só produzirem effeito entre o segurado e segurador, e não ser transferiveis por via de endosso (art. 313).

Art. 305. A apolice de seguro deve ser datada e assignada pelos seguradores, e conter :

I. Os nomes do segurado e dos seguradores, e declaração daquelle, se segura por sua conta ou por commissão: o nome do committente póde omitir-se ;

II. O nome, armação e bandeira do navio, e o nome do capitão ;

III. A natureza e qualidade do objecto seguro, e o seu valor fixo ou estimado ;

IV. O lugar onde as mercadorias forão, devião ou devão ser carregadas ;

V. Os portos ou ancoradouros nos quaes o navio deve carregar e descarregar, e aquelles onde deve tocar por escala ;

VI. O porto donde o navio partio, ou devia ou deve partir, e a época da partida, quando esta fôr positivamente ajustada ;

VII. Especificação individual de todos os riscos que o segurador toma sobre si ;

VIII. O tempo e o lugar em que os riscos devem começar e acabar ;

IX. O premio do seguro, o lugar, época e fórma do pagamento ;

X. O tempo e fórma do pagamento, no caso de sinistro ;

XI. A clausula de sujeitar-se á decisão de juizes arbitros, sobre as questões que possão occorrer, se nella se convier ;

XII. Todas as mais condições que se ajustarem.

Art. 306 Sendo diversos os seguradores, cada hum deve declarar, antes da sua assignatura, a data em que assigna e a quantia por que se obriga.

Assignando sem esta declaração, ficão todos solidariamente responsaveis, e por todo o valor seguro, desde a data da minuta ou da apolice.

Art. 307. Ignorando o segurado a especie de fazendas que devão ser carregadas, ou não tendo certeza do navio em que o devão ser, pôde effectuar validamente o seguro, debaixo do nome generico — *fazendas* — no primeiro caso, e — *sobre-navio ou sobre-navios* — no segundo.

Art. 308. Effeituando-se o seguro debaixo do nome generico — *fazendas* — o segurado fica obrigado a provar, se houver sinistro, que effectivamente forão embarcadas mercadorias que valião a quantia declarada na apolice.

Se o seguro se fizer sobre-navio ou navios, será o segurado obrigado a provar, no caso do sinistro, que as mercadorias seguras forão effectivamente embarcadas no navio que soffreo o sinistro.

Art. 309. A designação geral — *fazendas* — não comprehende moeda de qualidade alguma, nem ouro ou prata em pó ou barras, brilhantes, diamantes, perolas ou joias, nem munições de guerra, em tempo de hostilidades.

Art. 310. Offerecendo-se duvida sobre a intelligencia das palavras inseridas na apolice, serão observadas as seguintes regras:

I. As palavras escriptas de letra de mão terão mais força do que as impressas;

II. As que forem claras e expozerem a natureza, objecto ou fim do contracto servirão de guia para esclarecer as que sejam obscuras, e para fixar a intenção das partes na celebração do contracto.

III. O costume especial, observado em casos identicos na praça, prevalecerá a qualquer significação diversa que as palavras possam ter em uso vulgar.

IV. Em caso de ambiguidade que exija interpretação, será esta sempre feita contra a parte que fez inserir as palavras ambiguas.

Art. 311. Não se podendo as partes acordar amigavelmente sobre a execução de alguma das condições necessárias, cuja inserção tenha sido omitida na apolice, entende-se que o seguro foi feito da mesma forma e debaixo das mesmas condições com que os seguros de igual natureza geralmente costumão fazer-se no lugar do contracto, em casos semelhantes; e debaixo deste principio será a questão decidida.

Art. 312. A clausula de fazer escala comprehende a faculdade de carregar e descarregar fazendas no lugar da escala, ainda quando esta condição não fôr expressa na apolice.

Art. 313. As apolices de seguros, devidamente transcriptas no registo publico do commercio (art. 304), são transferiveis e exigiveis por via de endossos, succedendo o endossado em todos os direitos e acções do segurado.

Art. 314. O contracto de seguro he nullo :

I. Recahindo sobre algum dos objectos prohibidos no artigo 327 ;

II. Sempre que se provar fraude ou falsidade por alguma das partes contractantes ;

III. Quando o objecto do seguro não chega a pôr-se effectivamente em risco ;

IV. Provando-se que o navio sahio antes da época fixada na apolice, ou que se demorou além daquella época, sem ser impedido por força maior invencivel ;

V. Recahindo o seguro sobre objectos já seguros no seu inteiro valor pelos mesmos riscos : se o primeiro seguro não tiver comprehendido o valor da cousa por inteiro, ou houver sido feito com excepção de riscos, o segundo seguro fica valendo na parte e pelos riscos não segurados pelo primeiro ;

VI. O seguro de lucro que não fixar somma determinada, ou de tantos por cento, sobre o valor do objecto do seguro ;

VII. Mercadorias que se conduzirem em cima do convez, não se tendo feito na apolice declaração expressa desta circnunstancia ;

VIII. Sobre objectos que, na data da celebração do contracto, se achavão já perdidos ou chegados a salvamento, havendo presumpção fundada em factos de que o segurado ou segurador podia ter noticia do evento, ao tempo em que se effectuou o seguro.

Art. 315. Existe esta presumpção, provando-se por alguma forma que a noticia tinha chegado ao lugar em que se fez o seguro, ou áquelle d'onde se expedio a ordem para elle se effectuar, ao tempo da data da apolice ou da data das mesmas ordens, havendo indicios vehementes que o segurado ou segurador a sabia.

Art. 316. Não tem lugar a presumpção do artigo 315 se a apolice tiver a clausula—*perdido ou não perdido* — ou — *sobre boas ou más novas* —.

Em taes casos, o seguro só póde ser annullado provando-se a existencia de fraude.

Art. 317. Existe falsidade, sómente para effeito de annullar o seguro, quando o segurado :

I. Occulta a verdade ;

II. Diz o que não he verdade ;

III. Faz declaração erronea, calando, falsificando ou alterando factos e circumstancias existentes, de tal natureza e importancia que, a não se terem occultado, falsificado ou produzido, os seguradores, ou não houverão tomado o seguro ou o terião effectuado debaixo de premio maior ou mais restrictas condições ;

IV. Não declara a existencia dos seguros an-

teriormente effectuados, com conhecimento seu sobre o mesmo objecto.

Art. 318. Provada a fraude mencionada nos artigos 314 (n.º 8) 315 ou 316, contra o segurado, além da nullidade do seguro, será condemnado a perder o premio estipulado, e a pagar ao segurador o valor da apolice.

Em igual pena incorre o commissario que occultou o que sabe a esse respeito, quando effectuou o seguro.

Se a fraude estiver da parte do segurador, será este condemnado a retornar o premio recebido, e a pagar ao segurado o valor declarado na apolice.

Art. 319. A decisão dos factos da existencia de fraude ou de falsidade, em todos os casos dos quatro artigos precedentes, sobre que se mover duvida em juizo, he da primitiva competencia do jury especial do commercio, que julgará a causa contra a parte que sonegar documento essencial ao esclarecimento do juizo (\*).

(\*) O jury commercial, para decidir destes casos, bem como de todos os mais relativos a seguros maritimos, deve ser especial, escolhido entre os negociantes da praça que mais conhecimentos tiverem deste ramo de commercio, por que póde hum individuo ser negociante muito intelligente e ao mesmo tempo não possuir os conhecimentos exactos relativamente ás regras e praxes que regulão o seguro.

Este jury não precisa, logo no principio, ser composto de doze jurados: cinco me parecem sufficientes; e, attendida a falta que haverá de pessoas idoneas, podem os estrangeiros, huma vez que tenham as qualidades necessarias, ser admittidos neste numero, sem inconveniente algum. Sei que ha quem muito se opponha a esta admissão; porém, as pessoas cuja nacionalidade se assusta de ver estrangeiros entre os jurados em causas commerciaes, não reparão ou não sabem que na Inglaterra, paiz aonde o jury teve origem, e aonde

Art. 320. A desviação voluntaria da derrota da viagem ou alteração na ordem das escalas, que não fôr obrigada por necessidade ou por força maior, annulla o seguro pelo resto da viagem.

Art. 321. Se o navio tiver varios pontos de escala designados na apolice, he licito ao segurado alterar a ordem das escalas; mas, em tal caso, só póde escalar hum unico dos especificados.

Art. 322. O seguro sobre dinheiro a risco he nullo, se na apolice se não expressa:

I. O nome do navio e os do capitão e tomador;

II. Se as quantias mutuadas procedem de dinheiro, fazendas, ou despezas de reparos ou custo do navio;

III. Se o mutuario fôr o segurado, e segurar riscos que o dador não tenha exceptuado, ou segurar somma que não exceda á hypotheca deste.

Art. 323. Tendo-se effectuado, sem fraude, diversos seguros sobre o mesmo objecto, subsistirá unicamente o mais antigo em data.

tem chegado ao maior auge de perfeição, todos os dias se estão vendo estrangeiros chamados a exercer o officio de jurados, até preencherem metade do jury.

Mas he porque ali se entende que o jurado não he juiz de facto (juiz he sómente o magistrado que applica a lei); o jurado não he mais do que hum homem que presta juramento para dizer o que a sua consciencia lhe dicta sobre a existencia de hum acontecimento ou facto designado, que em muitos casos exerce officio de arbitros e em outros o de informante a respeito de particularidades em que elle he mais instruido (como acontece no jury especial) do que o proprio julgador.

O ser estrangeiro não destroe certamente a possibilidade de ser homem consciencioso e recto; a lei permite ao estrangeiro ser louvado e arbitro, e que outra cousa he ser jurado?

Os seguradores, cujas apolices forem posteriores aos que abrangerem a totalidade do objecto segurado, são obrigados a restituir o premio recebido, mas tem direito para exigir do segurado meio por cento do valor que segurárão.

Art. 324. No caso, porém, de provar-se a fraude especificada no artigo 314, n. 8, contra o segurado, além da nullidade de todos os seguros, e a pena imposta pelo artigo 318 ao primeiro, o segurado será obrigado a pagar o premio por inteiro a todos os seguradores.

Art. 325. Annullando-se seguros feitos por ida e volta, com premio ligado, faz-se a conta como fossem dous seguros distinctos, vencendo só metade do premio pela ida e metade pela volta.

Em todos os casos que o seguro se annullar por facto que não provenha de força maior, se o objecto seguro chegar á pôr-se em risco, o segurador tem direito ao premio por inteiro; mas, não tendo chegado a pôr-se em risco, só lhe pertence meio por cento do valor seguro.

## CAPITULO SEGUNDO.

Das cousas que podem ser objectos de seguro maritimo.

Art. 326. Póde ser objecto de seguro maritimo todo e qualquer interesse apreciavel a dinheiro, exposto a algum risco de navegação, e que não fôr expressamente prohibido pela lei.

Art. 327. São objectos em que não podem recahir seguro maritimo:

I. Cousas cujo trafico he prohibido pelas leis do imperio, e os navios nacionaes ou estrangeiros que se empregão no seu transporte;

II. A vida de alguma pessoa livre;

III. Soldadas a vencer do mestre da embarcação ou da gente da tripulação.

Art. 328. He licito ao dador do emprestimo a risco fazer segurar por inteiro o valor mutuado, com o respectivo premio, e ao mutuario, segurar todos os riscos que por aquelle forem exceptuados no contracto (art. 322).

Art. 329. O segurador póde re-segurar, por outros seguradores, os mesmos riscos que elle tiver segurado, com as mesmas ou differentes condições, e por igual, maior ou menor premio.

Da mesma fórma póde o segurado tornar a segurar, quando o segurador ficar insolvente, antes da noticia da conclusão do risco, pedindo tão sómente em juizo annullação da primeira apolice: se a esse tempo já houver indemnisação devida ao segurado, entrará este, pela sua importancia, na massa do segurador fallido.

Art. 330. Não se declarando na apolice de seguro sobre dinheiro, ou valores á risco, se o seguro comprehende o capital e o premio, entende-se que comprehende só o capital que, em caso de sinistro, será indemnizado pela regra estabelecida no artigo 337.

Art. 331. Póde segurar-se o navio, fazendas e frete na mesma apolice, mas, em taes seguros, he indispensavel designar-se especialmente o valor particular de cada objecto, pena de nullidade do seguro na parte relativa aos objectos englobados.

Art. 332. Declarando-se genericamente na apolice que se segura o navio, sem outra alguma especificação, entende-se que o seguro comprehende o casco e todos os pertences da embarcação, aprestes, apparatus, mastreação, velame, lanchas, escaleres, botes, utensilios e victualhas ou provisões, mas em nenhum caso os fretes.

Art. 333. As apolices de seguro por ida e volta cobrem os riscos que sobrevierem durante as estadas intermedias, ainda que esta clausula seja omissa.

CAPITULO TERCEIRO.

Da avaliação dos objectos seguros.

Art. 334. O valor do objecto seguro deve ser fixado na apolice em quantia certa, sempre que o segurado tiver delle conhecimento exacto.

Nos seguros de navios, esta declaração he essencialmente necessaria, pena de nullidade.

Nos seguros sobre fazendas, não tendo o segurado conhecimento exacto do seu verdadeiro importe, he sufficiente que o valor se declare por estimativo.

Art. 335. A declaração = *valha mais ou valha menos* = acrescentada ao valor designado na apolice, será havida em juizo como prova de que as partes admittirão e fixarão irrevogavelmente aquelle valor para todos os effeitos do seguro.

Ao segurado nunca he licito contestar este valor, e os seguradores só serão admittidos a reclamar contra elle no unico caso de opporém que a coisa segura valia, ao tempo do contracto, menos metade do preço em que o segurado a estimou.

Art. 336. Sé a reclamação fôr admittida, incumbe aos seguradores mostrar, por todos os meios admissiveis em commercio, que o valor fixo, declarado na apolice, excedeo o dobro que a coisa valia, e terão direito de exigir do segurado, para ajudar a sua prova, que produza em juizo os documentos ou razões em que fundou o calculo da sua avaliação.

O segurado que se nega a esta exigencia, presu-

me-se ter obrado com falsidade, no sentido do artigo 317.

Art. 337. Não se tendo fixado na apolice o valor do seguro, com a clausula do artigo 335, será este determinado pelo preço da compra das mercadorias, augmentado com as despezas que ellas tiverem feito até o embarque, e mais o premio do seguro, e commissão de o effectuar, quando esta se tiver pago, por fórma que, no caso de perda total, o segurado seja embolsado de todo o valor exposto a risco, e nada mais.

Art. 338. Nas apolices de seguros sobre fretes, sem valor fixo, será este determinado pela carta do fretamento ou conhecimentos, e pelo manifesto ou livro da carga, commultivamente em ambos os casos, segundo a regra estabelecida no artigo precedente.

Art. 339. O valor do seguro sobre dinheiro a risco prova-se pelo contracto original.

O do seguro sobre despezas feitas com o navio ou carga (art. 285), durante a viagem, com as respectivas contas legalisadas.

Art. 340. O valor não fixado na apolice, com a declaração do artigo 335, de mercadorias provenientes de fabricas ou lavras do segurado, avaliao-se pelo preço que as mesmas, sendo vendidas, podião ter obtido no lugar do embarque, augmentado na forma do artigo 337.

Art. 341. As fazendas adquiridas por troca, estimão-se pelo preço que poderião obter, no mercado do lugar da descarga, aquellas que por ellas se trocarão, augmentado na fórma do artigo 337.

Art. 342. As avaliações em seguros feitos sobre moeda estrangeira fazem-se, reduzida esta ao valor da moeda corrente no imperio, pelo curso que o cambio tenha no lugar do seguro, na data da apolice.

Art. 343. O segurador em nenhum caso póde obrigar o segurado a vender os objectos do seguro, para fixar o seu valor, salvo sendo avariados (art. 454).

Art. 344. Sempre que se provar que o segurado procedeo com falsidade na declaração do valor designado na apolice ou na que posteriormente fizer (artigos 335, 336 e 337), os seguradores tem direito de pedir que seja condemnado a pagar-lhes o duplo do premio estipulado na apolice, e que a indemnisação devida fique reduzida ao verdadeiro importe do objecto seguro, segundo as disposições do art. 337.

O julgamento, em taes casos, he da privativa competencia do jury commercial.

Art. 345. Qualquer clausula inserta na apolice em contrario não releva o segurado da condemnação por falsidade ou fraude, nas declarações que fizer.

#### CAPITULO QUARTO.

##### Do começo e fim dos riscos.

Art. 346. Não constando da apolice do seguro o tempo em que os riscos devem começar e acabar, os riscos de seguro sobre navio principião a correr por conta do segurador desde o momento em que se começa a suspender a primeira ancora para velejar, e terminão depois que tiver dado fundo e amarrado dentro do porto do seu destino, no lugar em que ahi fôr designado para descarregar, se tiver carga, ou no lugar em que der fundo e amarrar, indo em lastro.

Art. 347. Segurando-se o navio por ida e volta ou por mais de huma viagem, os riscos correm

sem interrupção, por conta do segurador, desde o momento da primeira viagem até o fim da ultima.

Art. 348. Nos seguros de navios por estada em algum porto, os riscos começam a correr por conta do segurador desde que o navio tenha dado fundo e amarrado no mesmo porto, e findão desde o momento em que se comença a suspender a primeira ancora, para seguir viagem.

Art. 349. Sendo o seguro sobre mercadorias, os riscos tem principio desde o momento que as mesmas se começam a embarcar no cáes ou á beira d'agua, do lugar da carga, e só terminão depois que são postas em terra a salvo, no lugar do destino, e correm sem interrupção, ainda mesmo no caso do capitão ser obrigado a descarregal-as em algum porto de escala ou arribada forçada.

Art. 350. Fazendo-se seguro sobre fazendas a transportar alternadamente por mar, terra, rios ou canaes, navios, barcos, carros ou animaes, os riscos começam logo que os effeitos são entregues no lugar aonde devem ser carregados, e só expirão quando são descarregados em terra a salvamento, no lugar do destino.

Art. 351. Os riscos de seguro sobre frete tem o seu começo desde o momento e á medida que são recebidas a bordo as fazendas que pagão frete, e cessão com a sahida das mesmas para fóra do portaló do navio, e á proporção que vão sahindo, salvo se por ajuste, ou por uso do porto, o navio fôr obrigado a receber a carga á beira d'agua, e pô-la em terra por sua conta.

O risco do frete, neste caso, accompanha os riscos das mercadorias.

Art. 352. Os perigos das sommas mutuadas a risco principião e acabão para os seguradores na mesma época e pela mesma fórma que correm para o dador.

Art. 353. Nos seguros de lucro esperado os riscos acompanhão os perigos das fazendas respectivas.

Art. 354. Nenhuma acção contra segurador será admittida em juizo, se não fôr logo acompanhada :

I. Da competente apolice de seguro, ou, no caso de não se ter chegado a passar esta, da respectiva minuta.

Só na falta justificada de ambos aquelles documentos poderão ser admittidas copias authenticas dos mesmos.

II. Do documento probatorio de haver-se carregado effectivamente a bordo da respectiva embarcação o objecto do seguro ;

III. Do protesto do sinistro, ou, quando este não podesse fazer-se, do documento legal que prova a existencia do mesmo sinistro, e a impossibilidade do protesto, excepto sómente o caso do artigo 422, n. 4 ;

IV. Da competente vistoria ou exame, nos casos em que tal diligencia se exige por este codigo.

#### CAPITULO QUINTO.

Das obrigações reciprocas do segurador e do segurado.

Art. 355. São a cargo do segurador todas as perdas e damnos que sobrevierem ao objecto seguro por algum dos riscos contidos na respectiva apolice por letra de fórmula.

Art. 356. As partes podem exceptuar ou accrescentar por letra de mão quaesquer riscos que bem lhes aprouver, e que não fôrem por lei prohibidos a segurar, fazendo dos mesmos especifica menção na apolice. Se nenhum exceptuarem, os seguradores

respondem por todos quantos se acharem enunciados na apolice por letra de fórma.

Art. 357. O segurador não responde por danos ou avarias que sobrevenhão por facto do segurado, ou alguma das causas seguintes, e vencerá não obstante o premio por inteiro :

I. Desviação voluntaria da derrota ordinaria e usual da viagem ;

II. Alteração voluntaria na ordem das escalas designadas na apolice, salva a excepção estabelecida no art. 321 ;

III. Prolongação voluntaria da viagem, além do ultimo porto fixado na apolice. Encurtando-se a viagem, o seguro surte pleno effeito, se o porto aonde ella findar fôr da escala declarada na apolice, sem que o segurado tenha direito para exigir redução no premio estipulado ;

IV. Separação espontanea de comboi ou de outro navio armado, tendo-se ajustado na apolice de ir em conserva delle ;

V. Diminuição e derramamento de liquidos ;

VI. Falta de estiva, ou arrumação defeituosa da carga ;

VII. Diminuição natural de generos que, por sua qualidade, são susceptiveis de dissolução; diminuição e quebra em peso ou medida, entre o seu embarque e desembarque, salvo tendo estado encalhado o navio, ou tendo sido descarregadas essas fazendas por occasião de força maior, devendo-se, em tal caso, fazer deducção da diminuição ordinaria que costuma haver em generos de semelhante natureza ;

VIII. Quando a mesma diminuição natural acontecer em grãos, assucar, café, farinhas, tabaco, arroz, queijos, fructas secas ou verdes, livros ou papel, se a avaria não exceder a dez por cento, sal-

vo se a embarcação tiver estado encalhada, ou as mesmas fazendas tiverem sido descarregadas por motivo de força maior, ou o contrario se tiver estipulado na apolice ;

IX. Damnificações ou perdas de amarras, mastreação, velame ou outro qualquer pertence do navio, procedidas do uso ordinario do seu destino, e embarcações menores penduradas fóra do navio ;

X. Vicio intrinseco, má qualidade ou má acondicionamento do objecto segurado ;

XI. Avarias simples ou particulares que, incluída a despeza de documentos justificativos, não excederem a tres por cento ;

XII. Fraude do patrão ou da tripulação, ainda mesmo que o contrario se estipule na apolice, sendo o seguro feito sobre objecto pertencente ao fraudulento, ou em que elle tenha algum interesse, na parte deste interesse ;

XIII. Rebeldia e impericia do capitão, da tripulação ou do pratico, nos mesmos casos do numero precedente, se estes riscos se não tiverem declarado na apolice.

Art. 358. Qualquer acto por sua natureza criminoso, praticado pelo capitão ou pela tripulação, sem consentimento do dono do navio, de que resulte damno grave ao navio ou á carga, ou a hum e outro conjunctamente, he rebeldia.

E particularmente existe rebeldia :

I. Quando o capitão faz contrabando por sua conta, ou consente que se faça dentro do navio ;

II. Commerciando o capitão com o inimigo, ainda mesmo que seja em proveito do dono do navio ;

III. Cruzando o capitão, tomando presas ou exercendo pirataria, sem instrucções especiaes, ou em contravenção, alteração ou excesso das que tiver recebido ;

IV. Se o capitão quebrar bloqueio, arresto ou embargo legalmente posto ;

V. Sempre que o capitão infringe alguma lei ou regulamento, de que resulte confisco ao navio ou carga, ou outro qualquer damno ;

VI. Desviando-se o capitão da viagem declarada na apolice, sem a isso ser impellido por necessidade urgente ou força maior, sem conhecimento previo do dono do navio ou contra as suas instrucções ;

VII. Quando o capitão ou a equipagem prejudica os donos ou os seguradores, fugindo com o navio, mettendo-o á pique, abandonando-o sem necessidade ou roubando-o.

Art. 359. Para ter lugar a reclamação do segurado, fundada em rebeldia, exige-se que a perda tenha acontecido no tempo da duração dos riscos, embora seja consequencia immediata do acto da rebeldia, ou venha a verificar-se casualmente ou por outro motivo, depois do navio haver retornado ao seu curso devido, e ainda mesmo que o navio tenha entrado no porto do seu destino, se o damno vier a verificar-se antes de ter expirado o prazo dos riscos.

Art. 360. Para verificar-se o caso de rebeldia, he essencialmente necessario que o capitão tenha obrado contra as instrucções do dono do navio: obrando em conformidade dellas, ainda mesmo que ellas sejam contrarias á lei ou em prejuizo de terceiro, prevarica, mas não commette rebeldia.

Presume-se sempre que o capitão obra contra a vontade do dono do navio quando practica actos criminosos pela lei, ou contra as condições do contracto, ainda que seja com intuito de procurar-lhe beneficio.

Art. 361. Nos casos de fretamento por inteiro,

os afretadores tomão o lugar dos donos do navio, para o effeito sómente de qualificar a circumstancia essencial de ter sido praticado o acto de rebel-dia, contra a vontade do dono.

Art. 362. A clausula — *livre de avaria* — resalva os seguradores das avarias simples ou particu-lares; a clausula — *livre de todas as avarias* — deso-nera-os tambem das grossas ou communs.

Nenhuma destas clausulas, porém, os isenta nos casos em que tiver lugar o abandono.

Art. 363. Nos seguros feitos com a clausula = *livre de hostilidades* = o segurador he desone-rado se os effeitos seguros perecem, ou se deterio-rão por causa de hostilidades.

O seguro, neste caso, cessa logo que he retar-dada a viagem ou mudada a derrota, por effeito das hostilidades.

Art. 364. Contendo a apolice do seguro sobre fazendas a clausula = *carregadas em hum ou mais navios* = o seguro surte todos os effeitos, provan-do-se que as fazendas seguras forão carregadas por inteiro em hum só navio, ou por partes em diver-sas embarcações.

Art. 365. Sendo necessario baldear-se a carga, depois de começada a viagem, para embarcação dif-ferente da que tiver sido designada na apolice, por innavegabilidade ou por força maior, os riscos con-tinuão a correr por conta do segurador, até o na-vio substituido chegar ao porto do destino, ainda mesmo que tal navio seja de diversa bandeira, não sendo inimiga.

Art. 366. Em caso de seguro sobre empresti-mo a risco, o segurador não responde por fraude ou negligencia do tomador.

Art. 367. Ainda que o segurador não respon-da pelos damnos que resultão ao navio por não le-

var em regra os seus documentos, esta falta não o desonera de responder pelos que dahi podem sobrevir á carga, salvo se esta pertencer ao mesmo dono do navio.

Art. 368. Se, passados seis mezes, para portos na distancia de cinco grãos; e, para todos os mais, hum anno, depois da sahida do navio, ou de se haver expirado o tempo fixado na apolice, não houver noticia do navio, presume-se perdido durante o tempo dos riscos designados na apolice, e o segurado tem acção para exigir do segurador a indemnisação competente.

Se, todavia, se vier a provar que a perda aconteceu depois de ter expirado o tempo dos riscos, a indemnisação será restituída, com os juros da lei.

Art. 369. Não se tendo fixado na apolice o prazo em que o segurador deve fazer pagamento ao segurado das indemnisações devidas, em caso de sinistro, será obrigado a paga-las dentro de trinta dias, ou a declarar se quer pagar, ou dar as razões porque não paga, dentro dos primeiros dez dias uteis immediatos áquelle em que o segurado lhe apresentar sua reclamação, devidamente instruída com os documentos necessarios.

Não contestando neste prazo, fica entendido que admittio o pagamento da indemnisação.

O segurador he obrigado a passar ao segurado hum recibo especificado das contas e documentos que instruem a reclamação no acto da entrega, e desta data se principiarão a contar ambos os mencionados prazos.

Art. 370. O segurado deve communicar, sem demora, ao segurador, e, havendo mais de hum, unicamente ao primeiro assignado na apolice, todas as noticias que receber de algum sinistro acontecido

ao navio ou á carga, dando aos seguradores, se o exigirem, copias litteraes e fieis dos artigos das cartas de aviso: a omissão do segurado, neste caso, gera contra elle presumpção de má fé, e o constitue responsavel por perdas e damnos que dahi podem resultar aos seguradores.

Tendo intervindo corretor na celebração do contracto, será sufficiente que a communicação se faça a este.

Art. 371. Nos casos de naufragio ou varação, presa ou arresto hostile de inimigo, o segurado he obrigado a empregar toda a diligencia possivel para salvar ou reclamar os objectos seguros, sem que para taes actos se exija procuração dos seguradores.

As despesas, em taes casos, correm por conta dos seguradores, e o segurado tem direito para exigir delles os adiantamentos do dinheiro necessario para fazer face ás mesmas, ou reembolso das que tiver feito, ainda que a sua diligencia tenha sido mal succedida, fazendo-se a liquidação por arbitros, em caso de duvida.

Art. 372. Quando o segurado não póde fazer por si as devidas reclamações, por deverem ter lugar fóra do imperio ou do seu domicilio, deve nomear, para esse fim, competente mandatario, avisando desta nomeação os seguradores.

Feita a nomeação e o aviso, cessa toda a sua responsabilidade, nem responde pelos actos de seu mandatario, ficando unicamente obrigado a fazer cessão aos seguradores das acções que contra elle competirem, sempre que o exigirem.

Art. 373. O segurado, nos casos de presa ou arresto hostile de inimigo, só esta obrigado a seguir os termos da reclamação, até a promulgação da sentença de primeira instancia.

Art. 374. Em todos os casos dos tres artigos

precedentes, o segurado he obrigado a obrar de accordo com os seguradores.

Não havendo tempo ou occasião opportuna para os consultar, obrará como melhor entender, correndo as despezas por conta dos mesmos seguradores.

Em caso de abandono admittido pelos seguradores, ou destes tomarem sobre si as diligencias de salvados ou reclamações, cessão todas as sobre-ditas obrigações do capitão ou segurado.

Art. 375. O julgamento de hum tribunal estrangeiro, ainda que baseado pareça em fundamentos manifestamente injustos, ou factos notoriamente falsos ou desfigurados, não desonera o segurador, mostrando o segurado que empregou os meios ao seu alcance, e produzio as provas que lhe era possivel obter, para prevenir a injustiça do julgamento.

Art. 376. A restituição gratuita dos objectos seguros, feita pelos apresadores, reverte sempre em beneficio dos respectivos donos, e nunca a favor do mestre ou de outra qualquer pessoa.

Art. 377. Todo o ajuste que se fizer com apresadores no alto mar, para resgatar objectos seguros, he nullo, salvo havendo para isso autorisação expressa por escripto.

Art. 378. Quando a represa do poder do inimigo ou de piratas fôr feita por embarcação de guerra, pertence aos represadores de salvagem huma oitava parte do valor represado.

Se a embarcação fôr particular e munida com carta de corso, os represadores tem direito a huma sexta parte.

Art. 379. Pagando o segurador hum damno acontecido a cousa segura, fica subrogado em todos os direitos e acções que ao segurado compe-

tirem contra terceiro, e o segurado não pôde depois praticar acto algum em prejuizo do direito adquirido dos seguradores, pena de responder pelo damno que resultar, e de incorrer no crime de estellionato.

Art. 380. Nos casos em que o segurado receber indemnisação do segurador, vencerá este sempre o premio do seguro por inteiro.

Fallindo de credito o segurado, sem haver satisfeito o premio, pôde o segurador encontra-lo na indemnisação que tenha a pagar pelo respectivo seguro, não se havendo passado letra pelo premio.

---

## TITULO NONO.

### *Do naufragio e salvados.*

Art. 381. Indo o navio a pique, dando á costa, varando ou encalhando por fórma que se não possa suspender, desencalhar e concertar, sem que a despeza necessaria para o pôr em estado de navegar, feita a deducção da terça parte, determinada no artigo 460, exceda metade do valor que, no entender de peritos, viria a ter depois de prompto, considera-se ter naufragado.

Art. 382. Logo que hum navio se achar em estado de naufragio, a ninguem he licito entrar nelle para salva-lo ou soccorrê-lo, ou debaixo de qualquer outro pretexto, em quanto a gente da tripulação existe a bordo, sem consentimento expresso do capitão ou de quem suas vezes fizer, debaixo das penas impostas aos que entrão na casa alheia de noite, sem licença do dono, nos termos

c com as excepções do artigo 209 do Código criminal (\*).

Art. 383. Ninguém pôde salvar hum navio que tiver dado á costa ou encalhado, nem arrecadar as fazendas naufragadas no mar ou nas praias, estando presente o capitão ou quem suas vezes fizer, sem consentimento deste.

Art. 384. Toda a pessoa que tiver conhecimento de algum navio naufrago, ou da existencia de objectos naufragos na praia, he obrigado a participar immediatamente a noticia ao juiz de paz do districto.

O primeiro que a communicar, achando se o mesmo navio ou objectos abandonados pela tripulação, tem direito a perceber tres por cento de premio dos effeitos que se salvarem.

Art. 385. O juiz de paz respectivo he obrigado, debaixo da sua responsabilidade, a passar, sem demora, ao lugar do naufrago, e a empregar todas as diligencias possiveis para salvar o navio e effeitos naufragos, alugando gente por conta dos objectos que se salvarem, e até compellindo pela força pessoas que estiverem em circumstancias de prestar este serviço, no caso de não achar quem voluntariamente o queira fazer.

Art. 386. O mesmo juiz de paz fará inventariar e pôr em boa guarda e deposito todos os objectos que se poderem salvar, e procederá á venda em hasta publica dos que forem necessarios para pagamento de todas as despezas da salvagem, se não houver quem se offereça a paga-las immediatamente.

Art. 387. Estando presente o capitão do navio

(\*) Prisão por dous a seis mezes, e multa correspondente á metade do tempo.

naufrago, dono, consignatario ou pessoa competentemente autorisada para receber, ou logo que se apresentar, de todo se lhe mandará fazer entrega, pagas as despezas.

Art. 388. Não se achando presente pessoa competentemente autorisada para receber a parte salva, os generos que forem de facil deterioração, e aquelles que, por se acharem damnificados, se não poderem guardar ou beneficiar, serão logo vendidos em hasta publica, debaixo da autoridade do juiz competente do districto.

A parte sã será sem demora remettida para o porto mais proximo do imperio, em que houver alfandega, aonde será guardada em deposito por tempo de seis mezes.

Art. 389. Se dentro de seis mezes ninguem se apresentar para a reclamar, de todo se fará venda judicial, e o liquido producto será recolhido aos cofres publicos por conta de quem pertencer.

O direito para reclamar dinheiro desta natureza prescreve dentro de dez annos, a contar do dia em que entrar nos cofres da nação.

Passado este prazo, o deposito ficará, com a natureza de bens vagos, para a nação.

Os objectos pertencentes a inimigo nunca podem ser reclamados.

Art. 390. Se o navio ou objectos naufragos pertencerem a estrangeiros, toda a inspecção do juiz de paz cessa desde que o consul respectivo se apresentar, por si ou por seus agentes, para diligenciar o salvamento ou arrecadar os salvados.

Se o navio fôr de guerra, nacional ou estrangeiro, a ingerencia do juiz de paz limita-se a prestar os auxilios, e praticar actos da sua jurisdicção que lhe fôrem requeridos, e couberem dentro dos limites das suas attribuições.

Art. 391. O juiz de paz do districto do lugar onde acontecer algum naufragio, ou vierem á praia alguns fragmentos naufragos, he obrigado a dar conta ao tribunal do commercio respectivo, com todas as individuações do evento, e circumstancias que tiverem chegado ao seu conhecimento, das medidas por elle tomadas, e fazer publicar o evento e diligencias praticadas nos periodicos do lugar, ou, se ahi os não houver, nos lugares mais visinhos.

O tribunal levará tudo ao conhecimento do governo, e fará os annuncios convenientes pelos periodicos.

Art. 392. Não se deve direito algum de fazendas naufragas que se salvarem, sendo avariadas.

Art. 393. Tendo o capitão e a tripulação abandonado o navio, se regressarem a elle depois que estiver occupado por pessoas empregadas a salva-lo, estas são obrigadas a fazer prompta entrega do navio e dos salvados ao capitão, prestando este fiança ao pagamento do que lhes fôr devido pela salvagem, pena de perderem o direito que tiverem adquirido a esta, e de responderem por perdas e danos.

Art. 394. Achando-se o navio, fragmentos delle ou carga abandonados no alto mar ou nas costas, quem os salvar, entregando tudo immediatamente, e sem desfalque, ao juiz de paz do districto respectivo, ou ao do primeiro lugar onde arribar, haverá hum premio de dez a cinquenta por cento do seu valor.

Art. 395. As pessoas que forem empregadas no serviço dos salvados serão generosamente pagas.

O salario que vencerem, e bem assim os premios que se deverem, nos casos em que estes poderem ter lugar, serão regulados por arbitros, ten-

do-se em consideração o perigo e natureza do serviço, a promptidão com que foi prestado, e a fidelidade com que as pessoas empregadas nelle houverem feito entrega dos objectos salvos.

Aquelles contra quem se provar que commetêrão extravios, não tem direito a receber salario ou premio algum, e serão processados por crime de furto.

Art. 396. Todos os que acharem alguma coisa naufraga, e a não manifestarem ao juiz de paz do districto ou aos seus officiaes, dentro de vinte e quatro horas, commettem crime de furto.

Art. 397. O capitão e pessoas da tripulação que salvarem ou ajudarem a salvar o navio, fragmentos ou carga, tem direito, além das suas soldadas pela viagem (artigo 172), a huma gratificação correspondente ao seu trabalho e aos perigos que tiverem corrido.

Art. 398. As questões que se moverem sobre o pagamento de salvagem serão decididas por arbitros, perante o juiz de direito do commercio do districto do lugar onde tiver acontecido o naufragio.

Art. 399. Os objectos salvados ficão especialmente hypothecados ao pagamento da salvagem e da assistencia, para rehabilitar o navio encalhado para navegar, ou a carga, para ser transportada, com privilegio de preferencia a qualquer outra divida: este privilegio he subrogado no preço, producto da venda.

Se alguém anticipar taes pagamentos, succede em todos os direitos e privilegios do credor primitivo.

Art. 400. Provando os carregadores que o naufragio procedeo de que o navio se não achava sufficientemente habilitado para navegar, quando

emprehendo a viagem, terão direito para haver perdas e danos do armador e partes do navio.

Os seguradores do navio, fazendo igual prova, ficão quites da obrigação de pagar o valor seguro.

Art. 401. Se qualquer dono, capitão, official do navio, marinheiro ou pessoa que fôr dentro da embarcação, naufragar voluntariamente, ou de qualquer fórma destruir a embarcação de que fôr dono ou a que pertença, ou, de alguma maneira, directa ou indirectamente, ordenar ou insinuar que isso se faça, alem das indemnisações do duplo do damno causado, será punido com as penas estabelecidas no artigo 193 do codigo criminal (\*); e, se resultar homicidio, com a pena do artigo 192 do mesmo codigo, no gráo maximo (†).

---

## TITULO DECIMO.

### *Das arribadas forçadas.*

Art. 402. Toda a entrada de navio em porto ou lugar distincto dos determinados para a sua viagem designada, obrigada por justa causa ou por força maior, he arribada forçada.

Art. 403. São causas justas de arribada forçada :

I. Falta de viveres ou aguada ;

(\*) Galés perpetuas, no gráo maximo; de prisão com trabalho por dez annos, no medio, e por seis no minimo.

(†) Morte.

II. Qualquer accidente acontecido á equipagem, á carga ou ao navio, que o impossibilite de continuar a navegar, sem risco ;

III. Temor fundado de inimigo ou pirata.

Art. 404. Em qualquer dos casos previstos no artigo precedente, ouvidos os officiaes, e lançada e assignada pelo capitão, piloto e mais officiaes a resolução no diario da navegação, o capitão poderá proceder á arribada.

Nesta deliberação, o capitão terá voto de qualidade (art. 135).

Os interessados na carga, que se acharem a bordo no acto da deliberação, serão convidados a assistir á mesma, e poderão protestar, e o seu protesto será lançado no diario da navegação, e por elles assignado, em seguimento do termo que se houver lavrado para a arribada.

Art. 405. Dentro das primeiras vinte e quatro horas uteis da entrada no porto da arribada, deve o capitão interpôr o competente protesto, declarando nelle as causas que o obrigarão á arribada, pena de correrem por sua conta as despezas e danos que resultarem.

Art. 406. As despezas occasionadas pela arribada forçada correm por conta do armador ou do carregador, ou de ambos, com direito regressivo contra quem pertencer, segundo fôr a causa que a motivou.

Art. 407. Sendo a arribada legitima, nem o dono do navio nem o capitão respondem pelos prejuizos que podem resultar á carga; sendo illegal, hum e outro são responsaveis conjunctamente, até a concurrencia do valor do navio e frete.

Art. 408. Considera-se illegitima a arribada :

I. Se a falta de viveres ou aguada proceder de não haver-se feito provisão necessaria, segundo o costume e uso da navegação, ou de haver-se per-

ddido e estragado por má arrumação ou descuido, ou porque o capitão vendesse alguma parte delles ;

II. Nascendo a ruina do navio da falta de bom concerto, apercebimento ou esquipação, ou da má arrumação da carga ;

III. Se o temor do inimigo ou pirata não fôr fundado em factos positivos, que não deixem duvida.

Art. 409. Só póde autorisar-se a descarga no porto da arribada, sendo indispensavelmente necessaria para concerto do navio ou reparo de avaria na carga.

O capitão, neste caso, he responsavel pela guarda e conservação dos effeitos descarregados, salvo acontecimentos provenientes de força maior, ou de tal natureza que os não possa prevenir.

Art. 410. A descarga será reputada legal em juizo quando tiver sido autorizada pelo juiz do commercio do districto, e, na sua falta, pelo juiz de paz do lugar, e precedida por vistoria, com a citação determinada no art. 453.

Nos paizes estrangeiros, compete aos consules do imperio dar a autorisação necessaria; e, aonde os não houver, será requerida á autoridade local que fôr competente.

Art. 411. A carga avariada que houver será beneficiada ou vendida, se isso mais convier, precedendo competente autorisação fundada em vistorias, nos termos do artigo precedente.

Art. 412. O capitão não póde, por motivo algum, deferir a sahida, logo que cesse a causa da arribada, pena de responder pelas despezas ulteriores, e por perdas e damnos resultantes da demora voluntaria.

## TITULO UNDECIMO.

*Do damno causado por abalroação.*

Art. 413. Sendo hum navio abalroado por outro, o damno inteiro, causado ao navio abalroado e á sua carga, será pago por aquelle que tiver causado a abalroação, se esta tiver acontecido por impericia ou negligencia, fazendo-se a estimação por arbitros, na menor dilação possível.

Provindo a abalroação da impericia ou negligencia do capitão ou da tripulação, no caso de se acharem seguros estes riscos pela respectiva apolice, he a cargo do segurador indemnizar, não só o prejuizo que soffreo o navio seguro, mas tambem todo e qualquer damno que este fôr obrigado a pagar ao navio abalroado.

Art. 414. Acontecendo abalroação por negligencia culpavel, o navio abalrador he responsavel pelo prejuizo que causar até a concurrencia de seu valor inteiro e fretes, salvo o direito que possa ter o armador contra o capitão, officiaes e gente da tripulação.

Art. 415. Provindo a abalroação de accidente puramente fortuito, cada navio supportará o damno que soffreo, com direito regressivo contra os respectivos seguradores.

Art. 416. Existe negligencia culpavel da parte do capitão do navio abalrador, sem direito de haver indemnisação do segurador :

I. Quando hum navio garrando sobre ferro, sem ser impellido por tempestade, cahe sobre outro ancorado ao pé delle, e lhe causa damno ;

II. Se hum navio fundeado, sem gente sufficiente a bordo, ou, ainda que a tenha, estando mal

amarrado, comparativamente aos mais navios, abalroar e damnificar outro.

Art. 417. Não ha lugar a pedir indemnisação :

I. Se o navio abalroado podia ter evitado a abalroação, arreando ou encolheado a amarra, ou fazendo alguma manobra facil, sem risco da sua parte ;

II. Quando o navio abalroado estiver fundeado em porto, não tiver recolhido os páos da giba e da bojarrona, e estes fôrem partidos por outro, passando á véla.

Art. 418. Presume-se causada a abalroação, salvo prova em contrario :

I. Pelo navio que fôr mais distante, quando este não esperar que o mais proximo entre em porto de difficil accesso, acontecendo abalroação na occasião da entrada ;

II. Pelo navio á véla, quando este abalroar outro que está fundeado ou pairando ;

III. Pelo navio que, tendo vento ou maré mais favoravel, não arriba andando dous ou mais navios a bordejar ;

IV. Pelo navio do menor porte, quando este, em circumstancias iguaes de vento e maré, não arriba do maior.

Art. 419. Todos os casos de abalroação seráo decididos por peritos, que julgaráo qual foi o causador do damno.

No caso destes declararem que não podem decidir qual dos navios causou o damno, cada hum ficará com aquelle que tiver soffrido.

Art. 420. Se, acontecendo abalroação no mar, o navio abalroado depois se perder antes de chegar ao porto, presume-se a perda causada pela abalroação.

Art. 421. Todas as perdas resultantes de abal-

roação pertencem á classe de avarias particulares ou simples.

Exceptúa-se o unico caso em que hum navio, para evitar damno maior imminente, pica as amarras, e abalroa outro para sua propria salvação.

Os damnos que os navios ou as cargas, neste caso, soffrerem, ou o navio abalroador fôr obrigado a pagar, serão partilhadas por este, frete, e carga por avaria grossa.

---

## TITULO DUODECIMO.

### *Do abandono.*

Art. 422. He licito ao segurado fazer abandono dos objectos seguros, e pedir ao segurador a indemnisação de perda total, nos casos seguintes:

I. Presa ou arresto por ordem de potencia estrangeira, sem culpa do capitão ou dos interessados no navio e carga, que dure mais de seis mezes;

H. Naufragio ou outro qualquer desastre de mar, comprehendido na apolice, de que resulte não se poder concertar o navio;

III. Perda total do objecto seguro, ou deterioração ou damno que, pelo menos, importe metade de seu valor, orçando-se esta metade, se o damno tiver acontecido em navio, com o abatimento feito da terça parte, segundo o art. 460;

IV. Falta de noticia do navio sobre que se fez seguro, ou em que se embarcárão effeitos seguros, passados seis mezes, para portos na distancia de cinco grãos, e para todos os mais hum anno, contado pela fórma determinada no art. 368.

Art. 423. O abandono só pôde ser feito pelo proprio dono, pelo commissario ou agente que tiver feito o seguro, ou por mandatarios com poderes especiaes.

Art. 424. O segurado em nenhum caso he obrigado a fazer abandono, mas, se o não fizer nos casos em que a lei o permite, não poderá depois exigir do segurador indemnisação maior do que tivesse direito a pedir se houvéra acontecido perda total, excepto os casos de letra de cambio passada pelo capitão (art. 283), de naufragio (art. 371), de reclamação de presa ou arresto hostil (arts. 443, n. 7, e 444, ns. 11 e 14), e de abalroação (arts. 413 e 421).

Art. 425. O abandono só he admissivel quando as perdas acontecerem depois de começada a viagem.

Não pôde ser parcial : deve comprehender todos os objectos incluídos na mesma apolice.

Todavia, se na mesma apolice se tiver segurado navio e carga (art. 331), o abandono pôde ter lugar de cada objecto separado.

Art. 426. Não he admissivel o abandono por titulo de innavegabilidade, se o navio, sendo concertado, pôde ser posto em estado de continuar a viagem até o lugar do destino, salvo se, á vista das avaliações legaes, a que se deve proceder por peritos, se vier no conhecimento de que as despezas do concerto, abatida a terça parte determinada no art. 460, importarião mais do que a metade do que valeria o navio, depois de concertado e posto em estado de navegar.

Art. 427. No caso de innavegabilidade do navio, se o capitão ou os agentes dos carregadores ou consignatarios não poderem fretar outro para transportar a carga ao seu destino (art. 245),

dentro em seis mezes depois de julgada a innavegabilidade, o segurado pôde fazer abandono da mesma.

Art. 428. Quando, nos casos de presa, consta que o navio foi retomado antes de intimado o abandono, não he este admissivel, salvo se os danos soffridos por causa da presa, e a despeza, junta com o premio da retomadia ou salvagem, importarem mais de metade do valor, ou se, em consequencia da represa, os effeitos seguros tiverem passado a dominio de terceiro.

Art. 429. O abandono de navio comprehende os fretes das mercadorias que se poderem salvar, que serão considerados como pertencentes aos seguradores respectivos, salva a preferencia que sobre os mesmos possa competir á equipagem por suas soldadas, e outras quaesquer dividas mais privilegiadas.

Art. 430. Se os fretes se acharem seguros, os que fôrem devidos pelas mercadorias salvas pertencerão aos seguradores dos mesmos fretes, deduzidas as despesas dos salvados, e soldadas devidas á tripulação pela viagem (art. 172).

Art. 431. O abandono deve ser intimado aos seguradores dentro de 30 dias, a contar daquelle em que o segurado tiver recebido a noticia do desastre.

Este termo he peremptorio e fatal.

Art. 432. Na falta de prova positiva, de que o segurado teve sciencia do sinistro, presume-se sabida por elle a noticia, desde o momento em que esse se fizer notorio entre os commerciantes do domicilio do mesmo segurado.

Art. 433. No caso dos arts. 368, 422, n. 4, e 427, os trinta dias para intimação do abandono principião a correr desde o dia em que expirão os

prazos marcados nos mesmos artigos, e não tem termo fatal.

Art. 434. Feita a intimação, o segurador tem dez dias para deliberar se admite ou não o abandono.

Não contestando a intimação nesse prazo, fica entendido que admittio o abandono.

Art. 435. Admittido o abandono, ou sendo julgado valido em juizo, o segurador succede em todos os direitos e acções do segurado, e todos os effeitos seguros ficão sendo seus, com todos os damnos e interesses sobrevenientes, desde o momento em que occorreo o factio por motivo do qual se propôz o abandono.

Art. 436. O segurado he obrigado, no acto da cobrança em razão do abandono, a fazer ao segurador todas as cessões necessarias, e entregar-lhe todos os titulos, facturas, conhecimentos e quaesquer papeis respectivos, e a declarar-lhe, debaixo de juramento, todos os seguros que tiver feito ou mandado fazer sobre os objectos abandonados, e as sommas a risco por elle, ou de sua conta, sobre os mesmos tomados de que tiver conhecimento.

Em caso de declaração incompleta ou fraudulenta, o segurado incorre nas penas de perjurio, fica privado do direito de todos os effeitos favoraveis do seguro, e obrigado a pagar todas as quantias por elle tomadas a risco, ainda que a perda dos objectos seguros seja total.

Art. 437. Huma vez admittido ou julgado admittivel o abandono, não he licito ao segurador eximir-se do pagamento dos effeitos abandonados, com a excepção de que os mesmos se achão salvos ainda que realmente o estejam, salvo se provar que o segurado fez o abandono, tendo conheci-

mento deste facto, ou da perda depois de ter expirado o tempo dos riscos, casos em que se dá fraude.

---

## TITULO DECIMO TERCEIRO.

### *Das avarias.*

---

#### CAPITULO PRIMEIRO.

Da natureza e classificação das avarias.

Art. 438. Todo o damno que succede ao navio, ao frete ou ás mercadorias, desde o embarquæ e partida até a volta e desembarque, bem como todas as despezas eventuaes e extraordinarias feitas para conservação destes objectos, conjuncta ou separadamente, são reputadas avarias.

Art. 439. Em falta de convenção especial entre as partes em contrario, as avarias regulão-se pelas disposições seguintes :

Art. 440. Ha tres differentes classes de avaria:

I. Ordinaria ;

II. Simples ou particular ;

III. Grossa ou commum.

Art. 441. As primeiras são supportadas só pelos donos do objecto que as soffreo, sem acção regressiva contra o segurador, e tão sómente contra o capitão nos casos em que este fôr responsavel por provirem de facto seu, de omissão ou negligencia, como de falta de estiva, defeituosa arrumação e outros semelhantes.

As segundas ficão da mesma fórma a cargo do proprietario do objecto que soffreo o damno ou causou as despezas d'elle resultantes, com acção regressiva, porém, contra os seguradores, quando as mesmas montarem a tres por cento do objecto seguro.

A importancia das terceiras divide-se proporcionalmente entre a carga, o navio e o frete, segundo os seus respectivos valores liquidos, com acção regressiva contra os seguradores, qualquer que seja a sua importancia.

Art. 442. São avarias ordinarias todas as despezas regulares e de costume que os capitães são obrigados a fazer a beneficio do navio e carga, em todos os portos, durante a viagem, e desta natureza são particularmente as seguintes :

I. Despezas de pilotagem, reboques e lanchas ;

II. Direitos do porto, ancoragem, fortalezas, visitas e faróes ;

III. Quarentenas ;

IV. As deteriorações e perdas de cabos, ancoras, velame, e mais pertences do navio, que se perderem ou inutilisarem no uso ordinario do seu respectivo mister ;

V. Deterioração que resultar á carga por vicio intrinseco, e defeito de arrumação ou facto de omissão culpavel do capitão ou da gente da tripulação ;

VI. Avaria simples ou particular soffrida pela carga, frete ou navio que, comprehendidas as despezas dos documentos justificativos, não chegar a tres por cento do valor do respectivo objecto seguro ;

VII. As munições de guerra que o navio gastar em sua defeza ;

VIII. Todas as despezas que se fazem com arribadas illegaes.

Art. 443. São avarias simples ou particulares todos os danos acontecidos ao navio, ao frete ou á carga por algum dos perigos de mar declarados na apolice, no lugar e durante o tempo dos riscos, que não se derivão de sacrificio feito em beneficio commum do navio e carga, ou que, pela disposição do artigo precedente, não são qualificadas de avarias ordinarias, e especialmente as seguintes :

I. As despesas para concertar danos no corpo do navio, e para repôr a perda de cabos, ancoras, amarras, velame, mastros e embarcações menores, causadas por fortuna de mar, em casos extraordinarios de força maior ;

II. As despesas para suspender ou desencalhar navio em lastro ou vasio ;

III. As despesas com soldadas e mantimentos da equipagem e estadas no porto durante arribadas forçadas, que fôrem legaes e feitas com o fim de reparar o navio de danos fortuitos, nos casos em que taes despesas não poderem ser qualificadas de avaria grossa ;

IV. Diminuição de frete, occasionado por perda parcial da carga que o devia pagar, ou damnificação da mesma, que dá direito ao proprietario de abandona-la pelo respectivo frete (art. 253) ;

V. As despesas que se fizerem para tornar a pôr a carga a bordo do navio que, no caso do § 3º, fôr obrigado a descarrega-la para poder concertar, e a pilotagem que se pagar de sahida do porto ;

VI. As despesas de descarregar o navio, conducção da carga para terra, alugueres de armazem para deposito da mesma, e as que se fizerem para beneficia-la, tudo nos casos do § 3º ; augmento de frete, despesas de descarga, deposito e re-carga, nos casos em que o navio fôr julgado innavegavel, ou houver impedimento legal que obrigue a fazer

conduzir a carga ao lugar do seu destino por outros navios ;

VII. Despeza de reclamação de navio, frete ou carga, quando qualquer destes objectos fôr reclamado separadamente (art. 424).

VIII. Perda por baixa de preço, que soffrerem os donos de fazendas vendidas pelo capitão, em casos de arribada forçada, para com o producto das mesmas fazer face a despezas indispensaveis do navio ou da carga, bem como os respectivos fretes que essas fazendas deverião pagar se tivessem continuado no navio, e chegado com o mesmo ao porto do seu destino ; quando o objecto em cujo beneficio fôr applicado o referido producto tenha a natureza de avaria simples ou particular.

IX. Os damnos recebidos em combate, por abalroações, tempestade, naufragio, encalho, presa, raios ou incendio ;

X. Todos os damnos soffridos ou despezas causadas ao navio, frete ou carga, separada ou conjunctamente, que não estiverem no caso de serem qualificadas de avaria grossa, nem de avaria ordinaria, segundo as suas respectivas premissas por este codigo estabelecidas.

Os §§ 1º, 2º e 3º deste artigo são exclusivamente applicaveis ao navio ; os §§ 4º e 5º ao frete, o 6º á carga, e os restantes a qualquer destes tres objectos, que soffra o prejuizo ou receba o beneficio da sua applicação.

Art. 444. São avarias grossas ou communs todas as perdas e despezas que se fizerem deliberadamente para salvar o navio e carga ou parte della de hum perigo imminente, ou para se evitar hum damno maior, em beneficio commum do navio e carga, e especialmente são avarias grossas os casos de perdas seguintes :

I. Todo o que se dá para resgate ou represa do navio e fazendas apresadas (arts. 377 e 378) ;

II. As cousas alijadas para salvação commum, e o damno que do acto do alijamento resultar ao navio, e as fazendas restantes a bordo, que se salvarem ;

III. Ancoras, amarras, cabos, mastros, vélas e quaesquer aprestes ou apparatus deliberadamente cortados, sacrificados ou abandonados para salvação do navio e carga, com o fim de evitar perda ou perigo maior ;

IV. Os damnos acontecidos ao casco e pertencentes do navio que premeditadamente se faz encalhar para prevenir perda maior, ou que fôr necessario romper para salvar a carga ;

V. Despezas feitas para suspender ou pôr a nado o navio que se acha submergido ou encalhado, estando com carga dentro ;

VI. Damnos feitos determinadamente ao navio para facilitar a evacuação de agua, com o fim de salvar alguma parte da carga ;

VII. Despezas de tratamento, curativo e indemnisações da gente da tripulação ferida ou mutilada na defesa do navio, não excedendo dous por cento do valor do navio, frete e carga ;

VIII. Despezas de pilotagem e direitos de porto, ancoragem, visitas e faróes da entrada, estada e sahida em porto, soldadas e sustento da equipagem durante a arribada forçada, quando esta fôr feita para reparar damnos deliberadamente feitos ao navio para a salvação commum do mesmo e carga ;

IX. Alugueres de armazens em que, no caso do § precedente, fôr necessario depositar as fazendas que não poderem ser conservadas a bordo, durante o concerto do navio, e as que nessa occasião se fizerem com a descarga e re-carga das mesmas fazendas ;

X. Despezas de descarga para aliviar o navio, a fim de poder entrar em algum porto, ancoradouro, enseada ou bahia, obrigado por tempestade ou perseguição de inimigo, ou por outra qualquer força maior, e os damnos que resultarem ás fazendas depositadas nos transportes em que para esse fim fôrem embarcadas ;

XI. Despezas de reclamação simultaneamente, feita de navio e carga apresados, pelo capitão no juizo de primeira instancia (arts. 93, 371 e 373), ainda que o exito não seja feliz, e as soldadas e sustento do capitão e tripulação durante o tempo da mesma reclamação (art. 424) ;

XII. Soldadas e sustento do capitão e tripulação, se o navio fretado a tanto por mez, depois da viagem começada, he obrigado a suspendê-la por ordem de potencia estrangeira, ou por superveniencia de guerra, pelo tempo que decorrer até que possa continuar a viagem, ou a mesma se romper ;

XIII. O premio de emprestimo a risco, tomado para fazer face ás despezas de avaria grossa ;

XIV. O premio de seguro sobre o importe de avarias grossas, não se tendo tomado a risco para solvê-las, havendo encontrado quem o adiantasse (art. 283), ou da parte que não se tiver tomado (art. 424) ;

XV. O frete de fazendas alijadas para aliviar o navio, ou por alguma fórma sacrificadas em beneficio commum, e das que se venderem nos termos do art. 111, para com o seu producto se fazer face ás despezas de avaria grossa ;

XVI. Perda por baixa de preço que soffrerem os donos das fazendas que o capitão fôr obrigado a vender, em caso de arribada forçada, applicando o producto a despezas de avaria grossa ; a diffe-

rença entre o liquido da venda e o provavel que as mesmas fazendas deverião deixar no porto do destino, se lá tivessem chegado, perfaz o importe a resarcir;

XVII. Quantias pagas a navios ou barcos, pilotos ou praticos para guiarem a bom porto o navio que se acha em perigo, e as que se pagarem para conduzir para bordo, em iguaes circumstancias, ancoras, amarras, mantimentos, aguadas, ou outro algum soccorro;

XVIII. As custas judiciaes, os documentos e as commissões de fazer a partilha ou rateio das avarias grossas.

Art. 445. O capitão, sempre que fôr necessario praticar algum acto de que possa resultar avaria grossa, he obrigado a consultar os officiaes da embarcação, a saber: os pilotos, contra-mestre, carpinteiro e calafate; e, logo que o tempo o permitta, fará lavrar o conselho que se tomar, por acta assignada por todos, no diario da navegação.

Mas, independente do que parecer aos officiaes, poderá o capitão obrar o que julgar mais conveniente, debaixo da sua responsabilidade pessoal (art. 135).

Art. 446. Quando fôr indispensavel lançar-se ao mar alguma parte da carga, deve começar-se pelas mercadorias e effeitos que estiverem em cima do convéz, depois serão alijadas as mais pesadas e de menos valor, e, em classe igual, as que estiverem na coberta, e mais á mão, fazendo-se toda a diligencia possivel para tomar nota das marcas e numeros dos volumes alijados.

Art. 447. Em seguimento da acta da deliberação que se houver tomado para o alijamento, se lançará declaração bem especificada das fazendas deitadas no mar; e se algum damno tiver resul-

tado ao navio, ou á carga remanecente no acto do alijamento, será este accidente tambem declarado,

Art. 448. Chegando o navio a salvamento, o capitão he obrigado a interpôr os seus protestos no primeiro porto onde entrar, dentro de vinte e quatro horas uteis, e a justificar neste mesmo porto a necessidade da medida tomada perante a autoridade local competente (art. 90), pena de responder pelos damnos que resultarem da sua omissão.

Art. 449. Se, em razão de baixos ou bancos de arêa conhecidos, o navio não poder sahir do lugar da partida, ou chegar ao porto do destino, sem descarregar parte da carga em barcos, estas despesas são avaria ordinaria, salvo se na carta do fretamento ou nos conhecimentos houver estipulação que serão havidas por avaria grossa.

Art. 450. As damnificações que soffrerem fazendas postas a bordo dos barcos para sua condução ordinaria, ou em caso de perigo, serão reguladas pelas disposições estabelecidas neste capitulo que lhes fôrem applicaveis, segundo as diversas causas de que o damno resultar.

## CAPITULO SEGUNDO.

Do regulamento e liquidação das avarias.

Art. 451. Nenhum damno soffrido pelo navio ou carga, verificado no Brasil, será considerado avaria a cargo de segurador, se não tiver sido em devido tempo examinado por peritos, que debaixo de juramento, declarem :

- I. A causa de que, segundo suas consciencias, provém o damno ;
- II. Tratando-se da carga, a porção de effeitos

que achárão avariados, fazendo especifica menção de cada objecto, por marcas, numeros (sendo visíveis) e volumes, e da natureza e qualidade da avaria existente;

III. Sendo casco ou pertences de navio, além das individuações sobreditas, deverão orçar por estimativa o valor do objecto avariado no estado de ruina, e quanto poderá importar a despeza do reparo ou reposição.

Art. 452. As diligencias, exames ou vistorias ordenadas no artigo precedente, quando devem ser praticados sobre casco de navio ou seus pertences, serão impreterivelmente verificados antes de dar-se principio ao concerto.

Relativamente ás fazendas, serão as mesmas diligencias desempenhadas no tempo e pela fórma disposta nos artigos 250, 251 e 252.

Art. 453. Nenhumas das referidas diligencias, vistorias ou exames, serão havidas por legaes, se não houverem sido autorizadas por despacho do juiz competente, com citação pessoal das partes interessadas, ou, na sua falta, de seus consignatarios, propostos ou procuradores, e quando nenhum destes seja presente no lugar ou se ignorar a sua presença, será citado hum negociante de probidade que o juiz do lugar nomeará para assistir ao acto.

Nos portos estrangeiros, serão taes diligencias autorizadas pelo consul do imperio.

Art. 454. Todos os effeitos avariados serão indefectivelmente vendidos em publico leilão, a quem por elles mais der, em dinheiro á vista.

Art. 455. Consistindo a venda que se deva fazer de navio, seja em razão de abandono (art. 422, ns. 2 e 3), ou por qualquer outro motivo de que resultar responsabilidade a segurador, será a venda

necessariamente effectuada em diversos lotes separados, principiando-se pelos pertences, como sejam vélas, cabos, mastreação, sobrecellentes, &c., e só depois que estes estiverem todos arrematados se procederá á venda do casco, sendo inteiramente prohibido incluir n'hum só lote navio e pertences, salvo se o navio, na occasião de se effectuar a venda, estiver a pique ou encalhado em lugar tão perigoso que peritos, devidamente autorizados, tenham assentado convir mais, a beneficio dos interessados, vender o navio com todos os seus pertences, no lugar e estado em que se achar, do que arriscar o dispendio necessario, com resultado duvidoso de poder salvar quanto chegue a cobrir as despezas.

Art. 456. Se a venda fôr de mercadorias, e no mesmo volume, fardo, barrica ou caixa, apparecerem fazendas sãs entre as avariadas, serão estas separadas, e não poderão ser vendidas por conta dos seguradores (art. 458), exceptuando-se o caso de abandono (art. 425).

Art. 457. A falta do exacto cumprimento da disposição dos seis artigos precedentes desonera o segurador da responsabilidade de indemnisar as avarias a seu cargo.

Art. 458. A estimação do preço para o calculo da avaria soffrida será feita sobre a differença entre o respectivo rendimento bruto das fazendas sãs da mesma qualidade e o das avariadas, vendidas humas e outras por dinheiro á vista, ao tempo da entrega, e em nenhum caso, pelos seus rendimentos liquidos ou por aquelles que, demorada a venda, poderião vir a obter.

Art. 459. Se o dono ou consignatario não quizer vender a parte das mercadorias sãs ao tempo da entrega, não póde ser compellido, mas o preço

para o calculo será o corrente que as mesmas fazendas podião, a esse tempo, obter no mercado, caso fossem vendidas, certificado pelos preços correntes do lugar, ou por attestados, debaixo de juramento, por dous commerciantes acreditados de fazendas do mesmo genero.

Art. 460. Nas avarias procedidas de concertos ou reparos feitos em casco ou pertences de navio, do total importe do concerto ou reparo, se deduzirá huma terça parte em beneficio do segurador, a titulo de melhoramento que o navio obteve da obra nova reposta no lugar da usada, excepto se a reposição fôr de ancora ou de algum objecto inteiramente novo e sem defeito, que se tiver perdido ou inutilisado na primeira occasião que delle se fez uso.

Das avarias que soffrem navios novos na primeira viagem (art. 172) não tem lugar deducção alguma.

Da reposição de amarras de ferro, que fõrem largadas por mão, deduz-se a sexta parte: as que rebentão por si são havidas por inutilisadas no uso ordinario do seu mister, segundo o art. 442, n. 4.

Sendo necessario remover forro de cobre, a reposição a cargo do segurador limita-se sómente ao peso que tiver aquelle que fôr removido, e sem deducção alguma entre o valor do novo e do usado, encontrando-se o liquido producto do cobre removido.

Art. 461. Nos casos de avaria particular de fazendas, sendo o seguro feito sobre valor fixado na apolice (art. 335), será, depois de se haver verificado a porcentagem da avaria, pela maneira determinada no artigo 458, a mesma porcentagem calculada sobre o valor em que foi fixado o objecto avariado, e a somma que resultar desta operação prefaz justamente a quantia que o segurador

indemnizará ao segurado pelo damno soffrido.

Art. 462. Se o valor das fazendas se não fixou na apolice, com a declaração do art. 335, a regra para determinar a indemnisação devida será a mesma do artigo precedente, applicada ao preço da compra e despezas, havendo as fazendas avariadas sido seguradas nesse valor, e proporcionalmente para menos nos casos em que tiverem sido seguras em quantia menor do que valem ou têm custado ao segurado.

Art. 463. Contendo a apolice a clausula de pagar-se avarias por marcas, volumes, caixas, saccas ou especies, cada huma das partes designadas será considerada como hum seguro separado para a fórma da liquidação de avarias, ainda que essa parte se ache englobada no valor total do seguro.

Art. 464. Qualquer parte da carga, sendo objecto susceptivel de avaliação separada, que se perca totalmente, ou que, por algum dos riscos cobertos pela respectiva apolice, fique tão damnificada que não valha cousa alguma, será indemnizada pelo segurador, como perda total, ainda que, relativamente ao todo ou á carga segura, seja parcial, e o valor da parte perdida ou destruida pelo damno se ache incluído indistinctamente no total do seguro, mesmo nos casos em que o prejuizo soffrido não chegue a perfazer tres por cento da totalidade, e a respectiva apolice não contenha a clausula mencionada no artigo precedente.

Art. 465. Se a apolice contiver a clausula de pagar avarias como perda de salvados, a estimação da avaria, em taes casos, será a differença para menos, que resultar da venda liquida que os generos avariados produzirem no lugar aonde se venderão, do valor fixado na apolice, sem attenção alguma ao producto bruto que têm no mercado do porto do seu destino.

Art. 466. A regulação, repartição ou rateio das avarias grossas será feita por arbitros nomeados por ambas as partes, á diligencia do capitão.

Não se querendo as partes louvar, a nomeação de arbitros será feita pelo tribunal do commercio respectivo ou pelo juiz de direito commercial, nos casos em que o conhecimento lhe possa competir.

Se o capitão fôr omissão em fazer verificar o rateio das avarias grossas, póde a diligencia ser promovida por outra qualquer pessoa, que fôr interessada.

Art. 467. O capitão tem direito para exigir, antes de abrir as escotilhas do navio, que os consignatarios da carga prestem fiança idonea ao pagamento da avaria grossa, a que suas respectivas mercadorias, existentes a bordo, fôrem obrigadas ao rateio da contribuição commum.

Art. 468. Recusando-se os consignatarios a prestar a fiança exigida, póde o capitão requerer deposito judicial dos effeitos obrigados á contribuição, até ser pago, ficando o preço da venda, que delles se fizer, subrogado no seu lugar, no mesmo deposito, para se effectuar por elle o pagamento da avaria grossa, logo que se verificar o rateio.

Art. 469. A liquidação e partilha, ou rateio das avarias grossas, só será verificado no porto da entrega da carga; todavia, quando, por damnos acontecidos depois da sahida, o navio he obrigado a regressar ao porto da carga, as despezas necessarias para reparar os damnos de avaria grossa podem ahí ser ajustadas, convindo nisso as partes interessadas.

Art. 470. Liquidando-se no porto da descarga, contribuirão para a mesma:

I. O liquido valor da carga, incluindo dinheiro,

prata, ouro, jóias, e todos os mais valores que estiverem a bordo ;

II. O valor do navio e seus pertences, no estado em que se acharem, apreciados por vistoria de pessoas inteligentes ;

III. O frete, incluindo neste a primagem, quando esta fôr estipulada, a huns tantos por cento, e deduzindo-se sómente as soldadas do capitão e da tripulação pela viagem, e mais as despesas da descarga, nos casos em que estas forem a cargo do frete.

Art. 471. Exceptuão-se sómente da disposição do artigo precedente :

I. As provisões de viveres existentes a bordo, destinadas para mantimento da equipagem e mais pessoas que se acharem a bordo ;

II. A roupa e bagagem do capitão, tripulação e mais individuos que se acharem a bordo, que fôrem do seu uso pessoal, sempre que o seu valor não seja excedente ao tratamento que corresponder a representação social daquelles a quem pertencerem.

Art. 472. Quando a liquidação se fizer no porto da carga, o valor da mesma será estimado pelas respectivas facturas.

O valor do navio e seus pertences será apreciado como no art. 470, n. 2, e da mesma fórma, com as excepções do art. precedente ; e o liquido producto do frete e primagem, só no caso de terem chegado a vencer-se lá.

Art. 473. Fazendo-se a liquidação no porto da carga ou no da descarga, sempre contribuirão para as avarias grossas as importancias que fôrem resarcidas por via da respectiva contribuição.

Art. 474. Os objectos carregados sobre o convez, e os que tiverem sido embarcados sem do-

cumentos assignados pelo capitão, contribuem pelos seus respectivos valores, chegando a salvamento, mas não tem direito para obter indemnisação reciproca, se fôrem damnificados ou alijados, ainda mesmo que seja para beneficio commum.

Art. 475. Salvando-se qualquer cousa em consequencia de algum acto deliberado, de que resultou avaria grossa, não póde, quem soffreo o prejuizo causado por este acto, exigir indemnisação alguma por contribuição dos objectos salvos, se estes, por algum accidente eventual, nunca vierem a poder do dono ou consignatarios, ou, vindo a seu poder, não tiverem valor algum, salvas as disposições dos arts. 283, e 444, ns. 11 e 14.

Art. 476. No caso de alijamento, se o navio se tiver salvado do perigo que o motivou, mas, continuando a viagem, se vier a perder depois, as fazendas salvas do segundo perigo são obrigadas a contribuir por avaria grossa para a perda das que forão alijadas na occasião do primeiro.

Se o navio se perder no primeiro perigo, e algumas fazendas se poderem salvar, estas não contribuem para a indemnisação das que forão alijadas na occasião do desastre que causou o naufragio.

Art. 477. O rateio das avarias grossas he executivo, passados tres dias depois que fôr homologado pela autoridade competente.

Art. 478. Se, depois de pago o rateio, os donos receberem os effeitos indemnizados por avaria grossa, serão obrigados a repôr *pro rata*, a todos os contribuintes, o valor liquido dos effeitos recobrados.

Não tendo sido contemplados no rateio para a indemnisação, não estão obrigados a entrar para a contribuição da avaria grossa com o valor dos ge-

neros recobrados depois da partilha em que deixarão de ser considerados.

Art. 479. Se o segurador tiver pago huma perda total, e depois se vier a provar que ella foi só parcial, o segurado não he obrigado a restituir o dinheiro recebido.

O segurador, neste caso, fica subrogado em todos os direitos e acções do segurado, e faz suas todas as vantagens que poderem resultar dos effeitos salvos.

Art. 480. Se, independente de qualquer liquidação ou exame, o segurador se tiver ajustado em preço certo de indemnisação devida, obrigando-se por escripto na apolice, ou de outra qualquer fórma, a pagar dentro de certo prazo, e depois se recusar ao pagamento, exigindo que o segurado prove satisfactoriamente o valor real do damno, este só será compellido a prestar a prova exigida, se o segurador tiver reclamado o ajuste com o fundamento que o segurado usou de fraude.

Art. 481. Depois de realisado o pagamento de qualquer sinistro, nenhuma reclamação he admissivel que não tenda a provar alguma fraude commettida pelo segurado ou commissario que effeituou o seguro, salvas as disposições dos arts. 368, n. 2, e 478.