

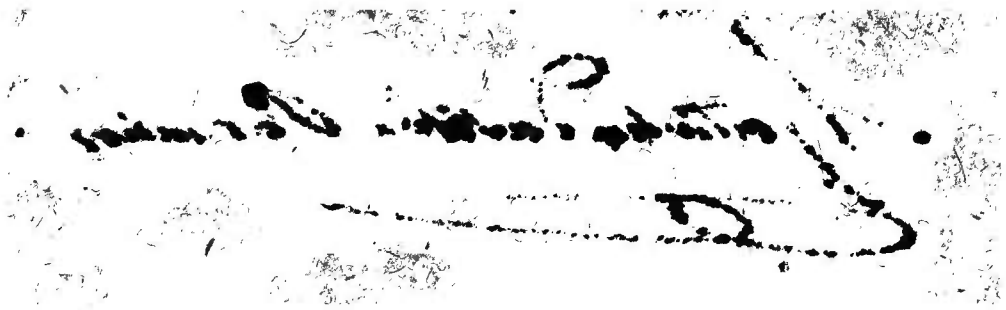
le ne fay rien
sans
Gayeté

(Montaigne, Des livres)

Ex Libris
José Mindlin

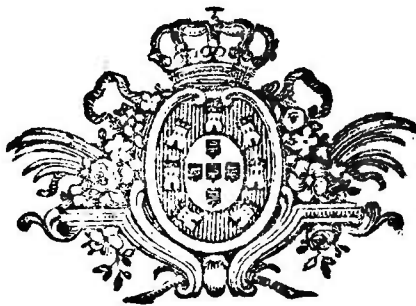
Portence esta obra a João Antonio da Silva
para ser comprada a Antonio Ferr^a d'Almeida, Senador.
Este recibio de Manoel Joao Pinto, como se
achava esta na caixa da Fazenda nos p^o e parte desta
Fazenda por um foyto esta de claracao. Bahia 20
de Jho de 1759. Agostinho da Silva Paranhos

Agui esta a
Formula da Apolice
do Seguro



PRINCIPIOS
DE
DIREITO MERCANTIL,
E
LEIS DE MARINHA
PARA USO
DA MOCIDADE PORTUGUEZA, DESTINADA AO COMMERCIO,
DIVIDIDOS
EM OITO TRATADOS ELEMENTARES,
CONTENDO A RESPECTIVA LEGISLAÇÃO PATRIA,
E INDICANDO AS FONTES ORIGINAES
DOS
REGULAMENTOS MARITIMOS
DAS
PRINCIPAES PRAÇAS DA EUROPA.
DE ORDEN
DE SUA ALTEZA REAL,
O PRINCIPE REGENTE NOSSO SENHOR,
POR
JOSE DA SILVA LISBOA,
DEPUTADO, E SECRETARIO DA MEZA DE INSPECÇÃO DA AGRICULTURA
E COMMERCIO DA CIDADE DA BAHIA.

T O M . I .



LISBOA,
NA IMPRESSÃO REGIA. Anno 1806.
Com Licença de Sua Alteza Real.

*Quid maius, meliusve Reipublicae facere possumus, quam si docemus,
et erudimus juventutem?*

Cic.

*Desine quapropter novitate exterritus ipsa
Expuere ex animo rationem; sed magis acri
Judicio perpende: et si tibi vera videtur,
Dede manus; aut, si falsa est, accingere contra.*

Lucret.

S E N H O R.

O Desejo de fazer ao Estado algum serviço duravel, unido ao reconhecimento dos beneficios, que devo á Real Munificencia, animou-me a levar ás Augustas Mãos de V. A. R. o presente trabalho, que emprehendi, no designio de contribuir de algum modo para extensão, e prosperidade do Commercio Nacional. A utilidade, e a falta de hum ensaio de literatura deste genero em linguagem patria, servirá de apologia á temeridade da empreza; na consideração de que, posso seja muito desproporcional ás minhas forças, pode com tudo despertar engenhos de outra ordem, que conduzaõ á perfeição, o que apenas principiei por elementos. Hum systema de Jurisprudencia Maritima, entrando na educação da Mocidade, que se habilita á profissão do Commercio, he proprio para engrandecer a esfera das especulações de taõ usã classe de Cidadãos; a fim de augmentarem com honra a fortuna particular, e publica, livres do jugo de hum trafico illiberal, e imperito, que sacrifica a verdade ao interessê, e a observância das Leis á insaciabilidade mercantil. Persuadido que a pericia, e integridadê dos Negociantes saõ as principaes molas, que daõ movimento, e vigor á industria, e opulencia da Nação, sustento-me na esperança de que, sendo mais geral a instrucção publica em huma parte taõ intimamente connexa com o credito da Monarquia, se torne mais rápida, e fructifera a circulaçãõ das riquezas territoriaes, que o desconhecimento das vantagens proprias tem concentrado no estreito circulo de hum Commercio lethar-

gico, e quasi inteiramente passivo. O Genio Tutelar, que preside aos Conselhos Soberanos, exalte o patriotismo Portuguez; a fim de elevar estes Reinos aos altos destinos, a que lhe daõ direito a sua situação geographica, a suavidade do clima, a fertilidade do terreno, a vastidão das Colonias, a industria dos seus habitanses, e sobre tudo, o beneficio, e paternal Governo de V. A. R., que faz a sua Grandeza, e Poder Supremo inseparavel da felicidade de hum povo sempre distincto pela lealdade, e amor dos seus Soberanos. Todos os corações sensiveis ás Reaes Virtudes de V. A. farãõ incessantes votos para a tranquillidade, e esplendor da seu Imperio; a fim de que o mantenha em paz, e justiça, accumulando perennemente, para admiração, e exemplo, monumentos de Acções dignas de apothéose da Patria, e da Humanidade.

S E N H O R

A V. A. R.

Com profundo respeito dedica esta Obra

O mais humilde, e fiel vassallo

TRATADOS ELEMENTARES DA PRESENTE OBRA.

ELEMENTOS.

I. Do Seguro Maritimo.

DIVIDIDOS EM TRES PARTES.

I. Da Formação : II. Da Dissolução : III. Da Execução deste Contracto.

COM HUM APPENDICE.

Das formulas de Apolices, e Leis patrias sobre Seguros.

II. Do Cambio Maritimo, ou Contracto de Dinheiro a risco, denominado de grossa Aventura, e Respondencia.

III. Das Avarias.

IV. Das Letras de Cambio, Notas Promissorias, Bancos de Commercio, etc.

V. Dos Contractos, e causas Mercantis, Obrigações, Direitos, e Privilegios dos Negociantes.

VI. Da Policia dos Portos; e Alfandegas.

VII. Dos Juizos, e Tribunaes de Commercio: Do Consulado, Jurisdição, e dever dos Consules.

VIII. Da Economia Politica.

E L E M E N T O S
D O S E G U R O M A R I T I M O ,
D I V I D I D O S E M T R E S P A R T E S .

- I. Da Formação }
II. Da Dissolução } Deste Contracto.
III. Da Execução }

Com hum Appendice, etc.

————— *Siquid novisti rectius istis,*
Candidus imperti; si non, his utere mecum.

Horat.

I N D I C E.

Prologo.

P A R T E I.

DA FORMAÇÃO DO CONTRACTO DO SEGURO.

CAPITULO I. <i>Da Divisão generica do Contracto do Seguro.</i>	Pag. 1
CAP. II. <i>Da natureza, e objecto do Seguro maritimo.</i>	2
CAP. III. <i>Das especies dos Seguros maritimos.</i>	6
CAP. IV. <i>Do que he necessario para a validade do contracto do Seguro.</i>	7
CAP. V. <i>Das Apolices do Seguro.</i>	8
CAP. VI. <i>Dos requisitos da Apolice.</i>	11
CAP. VII. <i>Das Partes Contrahentes no contracto do Seguro.</i>	12
CAP. VIII. <i>Dos Seguradores.</i>	ibid.
CAP. IX. <i>Do Segurado, e da sua declaração na Apolice.</i>	19
CAP. X. <i>Do Segurado Proprietario, ou do Seguro feito por conta propria.</i>	20
CAP. XI. <i>Do Segurado Commissario.</i>	23
CAP. XII. <i>Da Clausula do Seguro: por conta de quem pertencer.</i>	30
CAP. XIII. <i>Do Seguro por Corretores.</i>	33
CAP. XIV. <i>Da declaração do Navio.</i>	35
CAP. XV. <i>Do Seguro feito sobre differentes Navios nomeados na Apolice.</i>	38
CAP. XVI. <i>Da clausula: Em qualquer Navio, ou Navios.</i>	39
CAP. XVII. <i>Da declaração do nome do Capitão.</i>	40
CAP. XVIII. <i>Da Clausula do Capitão: ou quem por elle.</i>	41
CAP. XIX. <i>Da declaração na Apolice da importancia segurada.</i>	42
CAP. XX. <i>Da estimação da cousa segurada feita na Apolice.</i>	47
CAP. XXI. <i>Das cousas seguradas, e da sua declaração na Apolice.</i>	50
CAP. XXII. <i>Do Seguro do Navio.</i>	51
CAP. XXIII. <i>Do Seguro da carregação: e que effeitos, ou mercadorias não se podem segurar sem especial declaração.</i>	53
CAP. XXIV. <i>Do Seguro de carregação de escravos, e das bestas.</i>	56
CAP. XXV. <i>Do Seguro de vida.</i>	58
CAP. XXVI. <i>Do Seguro de liberdade.</i>	63
CAP. XXVII. <i>Do Seguro do premio, e do premio dos premios.</i>	65
CAP. XXVIII. <i>Do Seguro de soldadas.</i>	66
CAP. XXIX. <i>Do Seguro do dinheiro dado a risco.</i>	67
CAP. XXX. <i>Do Seguro do frete.</i>	68
CAP. XXXI. <i>Do Seguro dos lucros das mercadorias.</i>	69

**

Do

I N D I C E.

CAP. XXXII. <i>Dos riscos maritimos.</i>	70
CAP. XXXIII. <i>Dos riscos, e perdas, que são a cargo dos Seguradores.</i>	71
CAP. XXXIV. <i>Dos riscos, e perdas, a que o Segurador não he obrigado.</i>	73
CAP. XXXV. <i>Do principio, e fim dos riscos, a respeito dos Seguradores.</i>	77
CAP. XXXVI. <i>Das perdas por ventos, e tempestades.</i>	79
CAP. XXXVII. <i>Do Seguro contra o fogo.</i>	81
CAP. XXXVIII. <i>Do Naufragio, e Variação.</i>	84
CAP. XXXIX. <i>Do Alijamento.</i>	85
CAP. XL. <i>Da Abordage.</i>	86
CAP. XLI. <i>Das prezas, e reprezalias.</i>	87
CAP. XLII. <i>Da Detenção de Principes.</i>	89
CAP. XLIII. <i>Das Reprezas.</i>	92
CAP. XLIV. <i>Das perdas por facto do Capitaõ, ou Mestre do Navio, e Equipagem, e da clausula da Barataria.</i>	94
CAP. LV. <i>Da viagem segurada.</i>	99
CAP. XLVI. <i>Dos premios, e tempo de seu pagamento.</i>	101
CAP. XLVII. <i>Dos Seguros depois do sinistro, ou chegada do Navio a salvamentos.</i>	205
CAP. XLVIII. <i>Do Seguro sobre boa, ou má nova, ou outras clausulas equivalentes.</i>	106
CAP. XLIX. <i>Do Reseguro.</i>	108
CAP. L. <i>Do Seguro duplicado.</i>	109

INDICE.

P A R T E II.

DA DISSOLUÇÃO DO CONTRACTO DO SEGURO.

CAP. I. <i>Do Estorno da Apolice em geral.</i>	111
CAP. II. <i>Da nullidade do Seguro pela fraude.</i>	112
CAP. III. <i>Da nullidade do Seguro pelo erro, ou falta do Segurado.</i>	124
CAP. IV. <i>Da nullidade do Seguro pela prohibição das Leis.</i>	126
CAP. V. <i>Das Apolices sem interesse, ou com diminuto interesse do Segurado, relativa á importancia declarada na Apolice, ou dos Seguros feitos por modo de aposta, ou jogo de parar.</i>	128
CAP. VI. <i>Da nullidade do Seguro de viagens illogas.</i>	134
CAP. VII. <i>Da nullidade do Seguro de bens prohibidos, ou de contrabando.</i>	139
CAP. VIII. <i>Da rescisão, ou estorno do Seguro pela falta de cumprimento das Condições tacitas, ou expressas da Apolice.</i>	142
CAP. IX. <i>Da Innavegabilidade.</i>	143
CAP. X. <i>Da Alteração, ou rompimento da viagem, ou do Estorno da Apolice por falta dos riscos.</i>	148
CAP. XI. <i>Da Deviação.</i>	158
CAP. XII. <i>Da mudança do Navio.</i>	162
CAP. XIII. <i>Das condições expressas do Seguro.</i>	164
CAP. XIV. <i>Das Garantias.</i>	177
CAP. XV. <i>Da garantia de tempo.</i>	176
CAP. XVI. <i>Da garantia de Comboy.</i>	180
CAP. XVII. <i>Da Garantia da Neutralidade.</i>	185

I N D I C E

P I A R T E I I I

DA EXECUÇÃO DO CONTRACTO DO SÉGURO.

CAP. I. <i>Das Obrigações, Direitos, e Acções do Segurado em execução da Apolice.</i>	191
CAP. II. <i>Da Salvação.</i>	192
CAP. III. <i>Do Resgate.</i>	197
CAP. IV. <i>Do Recobramento.</i>	202
CAP. V. <i>Da Reclamação.</i>	205
CAP. VI. <i>Da Prestação da indemnidade.</i>	207
CAP. VII. <i>Do Abandono.</i>	210
CAP. VIII. <i>Do tempo, e forma do pagamento da importancia segurada.</i>	222
CAP. IX. <i>Das provas necessarias á execução d'Apolice.</i>	223
CAP. X. <i>Da prova da existencia da cousa segurada, e sua exposição aos riscos maritimos.</i>	224
CAP. XI. <i>Da prova do valor da cousa segurada.</i>	227
CAP. XII. <i>Da prova da perda.</i>	228
CAP. XIII. <i>Do retorno do premio.</i>	230
CAP. XIV. <i>Das acções do Segurador contra o Segurado.</i>	237
CAP. XV. <i>Da interpretação da Apolice.</i>	239
CAP. XVI. <i>Da prescripção das Apolices.</i>	242
CAP. XVII. <i>Da execução judicial nas causas de Seguro.</i>	244

PROLOGO.

HE universalmente reconhecida entre as Nações Commerciantes a utilidade do contrato do Seguro. A experiencia mostra, que, sem o seu soccorro, não se poderia vantajosamente sustentar o Commercio maritimo, e menos dar-se-lhe a indefinida extensão, e actividade, de que he susceptivel, e que tanto contribue para reciproca abundancia, e civilizaçãõ dos povos. Sem elle as especulações mercantis seriaõ de curta esféra, e apenas poderiaõ ser emprehendidas por grandes Capitalistas, que, concentrando em si todos os meios de riqueza, exerceriaõ terrivel monopolio sobre os mais concidadãos, tornando paralytica a industria Nacional. Os Negociantes de poucos fundos difficilmente se resolveriaõ á imprudencia de entregar toda a sua fortuna aos innumeraveis riscos, a que a navegaçãõ he sujeita; quando ao contrario ha toda a affouteza para as mais arduas especulações do Commercio, fazendo cada hum segurar os seus cabedaes pelas Companhias de Seguro, que facilmente se aventuraõ a todos os azares; não só pela ordinaria confiança, que as pessoas opulentas tem na sua boa fortuna, senãõ tambem porque a idéa do perigo se diminue por extremo, e a perda se faz mais toleravel, considerando-se a divisaõ pelos interessados, e pela moral certeza do ganho, que em geral resulta da multiplicidade dos Seguros; pois, no estado ordinario do Commercio, ainda, acontecendo alguns infortunios, balanceados os riscos, e o proveito, he quasi infallivel a indemnizaçãõ, e beneficio, pela frequencia já calculada dos successos felices.

Convém por tanto animar-se, e promover-se o uso deste contrato; porque, por meio d'elle, o Segurado, antecipando-se a abandonar parte dos proveitos esperados; se livre do receio de huma perda, que o poderia ar-

81 to. de 1810. 217. 0. no. 2. xxi:

ruinar; e o Segurador, constituindo-se Socio temporario, de quem requer o Seguro, vem a participar dos lucros das especulações, e capitaes alheios. Do que resulta, que o Commercio se faz mais extenso, e o seu giro mais rápido; a timidez de huns Negociantes se alenta pela coragem dos outros; as fontes da riqueza nacional se abrem a toda a pessoa industriosa; os ricos tem hum novo ramo de Commercio, e facil emprego a seus cabedaes inertes, que constituem fructiferos, sem obstruir os canaes da circulaçãõ; e forçado pela imperiosa Lei da concorrência, contentando-se de menores lucros, sustentaõ o equilibrio, que convem haver entre os interesses dos particulares, e bem do Estado.

As antigas Nações da Europa (quanto se pôde julgar dos documentos historicos) não tiverãõ idéa do contrato do Seguro; o que se pôde attribuir á limitada natureza do seu Commercio, restricto ao Mediterraneo, mar Egéo, e Ponto Euxiño. Os Estados da Grecia parece que nunca o praticãõ; pois, sendo tão célebre os Regulamentos mercantis da Ilha de Rhodes, parte dos quaes forãõ depois transcriptos nas Compilações do Imperador Justiniano (de que ainda hoje entre nós se faz grande uso); com tudo, ahi não se encontra disposiçãõ alguma, que seja directamente relativa a semelhante contrato.

Alguns Escritores pertendem, que elle não fora desconhecido aos Romanos, e citaõ em prova ao eminente Historiador Tito Livio (1), que fez menção do contrato, que já pelo tempo da segunda guerra Punicã fizeram os encarregados do fornecimento do exercito da Hespanha, estipulando expressamente, que de tudo que se transportasse nos navios, ficassem por conta da Republica os riscos de inimigos, e de tempestades.

Outro exemplo he extrahido das Cartas de Cicero (2). Este famoso Orador, e Consul de Roma, tendo ganhado huma victoria na Cilicia, e prevenido que seria inevitavel a guerra entre Pompeo, e Cesar, desejando pôr a salvo em Roma os Theouros da Republica, escreveu a Caninio Sallustio (3) Proquestor em Laodicea, que procurasse alguma pessoa abonada, que tomasse a seu cargo os riscos do transporte do dinheiro publico. Mas esta operaçãõ mais se assemelha ás nossas Letras de Cambio, do que ao contrato de Seguro. Ha tambem huma passagem de Suetonio (4), onde se lê, que

(1) Liv. Lib. 23. Cap. 49. Lib. 25. Cap. 5. (2) Cic. Epist. fam. Lib. 2. Epist. 17. ad Atticum Lib. 7. Epist. 1. (3) Ferguson's Hist. of the Rom. Reipubl. Book 4. Chap. 5. (4) Sueton. in Vita Claud. c. 12. ****

Tiberio Cláudio, primeiro Imperador de Roma, propuzera certos lucros aos Negociantes, para fornecerem a Capital de trigos, tomando elle sobre si indemnizallos de todo o damno, se acontecesse alguma perda por tempestades. Na Lei 67. *dig. de verb. oblig.* o Jurisconsulto Ulpiano propõe huma especie de estipulação, que parece suppôr o uso do Seguro, diz: *Illa stipulatio, decem millia salva fore promittis, valet.* Com tudo, Authores de grande nota, como Grocio, e Rykersoek, (1) interpretando de differente maneira os lugares daquelles Escritores, saõ de parecer, que o contrato do Seguro fora absolutamente ignorado dos Romanos; de sorte, que nem a sua natureza, nem ainda o nome, se ache na vasta Compilação das Leis deste povo; pois he inteiramente barbara a palavra *Asscuratio*, que adoptáraõ os Praxistas modernos nòs seus escritos latinos, para designar aquella especie de contratos.

Quando porém tivessem havido naquella Republica exemplos do Seguro, rigorosamente tal, elles deverião ser muito raros; porque os Romanos, ainda que possuiaõ grandes riquezas, tinhaõ com tudo pouca experiencia do Commercio. A sua opulencia era principalmente o effeito da rapina, e peculato nas Províncias conquistadas. O trafico mercantil se exercitava taõ somente pelos escravos, e libertos; porque era considerado inferior á dignidade de hum homem nascido livre, de quem só era propria a profissão, e gloria militar. Como o seu Commercio tinha hum objecto limitado, os ganhos dos Negociantes, pela falta da concurrencia, eraõ de ordinario excessivos, e por consequencia, tambem era exorbitante o preço, ou o interesse do dinheiro; e por isso naõ existiaõ entre elles os mesmos motivos, que presentemente ha, para que os Negociantes procurassem diminuir o seu risco por meio do Seguro.

Deixando pois esta controversia aos eruditos, so que se pôde affirmar he, que naõ se sabe a época em que se introduzisse no Commercio semelhante contrato. Alguns dataõ a sua origem do anno de 1182, attribuindo a sua invenção aos Judeos, que neste periodo foraõ banidos da França, e que descobrirãõ, além das *Letras de Cambio*, este outro methodo de facilitar, e segurar a remoção dos seus fundos. Os Italianos, principalmente os Lombardos, segundo a opiniaõ de outros Authores, foraõ os primeiros, que ou inventáraõ, ou ao menos derãõ mais frequente uso áquella especie de negociação. O certo he, que Marse-

**** 2

lha,

(1) Grot. de *Jure belli*, Lib. 2, Cap. 12. Ryk. *quæst. Jur. pub.* Lib. 1. Cap. 21. (1)

lha, Genova, Piza, Veneza, e outras Cidades maritimas da Italia, tendo a indisputavel gloria de haverem introduzido, e adiantado as Sciencias, e Artes no seu paiz, depois da ruina do Imperio Romano, e invasão dos barbaros, tambem cultivárao com ardor o Commercio do Mediterraneo, e o exercerao com maior actividade, que algum outro povo; principalmente por occasião da famosa guerra dos Cruzados, fornecendo ao principio os transportes, e o mais necessario para sustentação das tropas destinadas á conquista da Terra Santa. Depois, aproveitando-se das vantagens da sua situação, não menos que dos erros, e inercia das outras Nações, distrahidas, e arruinadas com as continuas guerras, em breve, vieraõ a abarpar todo o Commercio do Oriente, e Occidente, sendo os seus Negociantes os Armadores, Commissarios, e Banqueiros universaes da Europa. He por tanto verosimil, que elles procurassem tirar proveito de todas as circumstancias favoraveis para a actividade, e esplendor do Commercio, e puzessem em prática o contrato do Seguro, como hum dos meios mais efficazes para a extensão, e bom successo das suas especulações mercantis.

Naõ ha monumento, donde conste a época (1), em que se estabelecesse a Legislação sobre materia de Seguro; nem se acha vestigio alguma della no Corpo das antigas Leis maritimas dos Estados da Italia, conhecido debaixo do nome *Consolato del Mare*, publicado no seculo XIV; nem taõ pouco noCodigo Amalfitano, Leis de Oleron, e célebres Ordenanças de Wisbuy, que tiverão a maior estimação na Europa; e que, sendo da mais respeitavel authoridade em todos os Tribunaes do Norte, serviraõ de base ás Ordenanças das Cidades de Liga Hanseatica, Lubek, Hamburgo, Bremen, Colonia. Com tudo, he certo, que já no fim do dito seculo XIV. houverão Regulamentos sobre aquelle contrato; pois Cleirac no seu Tratado dos *Usos, e Costumes do mar*, pag. 224 e 235, faz menção de Leis sobre Seguros, feitas em Barcelona em 1484; e os Estatutos de Florença, promulgados em 1523, se referem a Leis, e costumes mais antigos sobre esta materia, que já eraõ praticadas no paiz.

Quando a descoberta da America, e da passagem ás Indias Orientaes pelo Cabo da Boa esperança abrio hum campo vasto ao Commercio, todas as Nações da Europa se esforcáraõ á porfia em tirar toda a utilidade, que as suas circumstancias lhes permitiaõ. O conhecimento da Navegação, sendo mais universalmente espalhado, o uso dos Seguros começou tambem a ser

, ali

mais

(1) Emerig. Preface pag. 8.

mais extenso, e principiaão a apparecer muitos Regulamentos marítimos em varios Estados da Europa, e o contrato do Seguro fez hum dos principaes objectos da Legislaçã mercantil.

Depois do restabelecimento das Letras, entrando a florescer o estudo da Jurisprudencia nos seus diversos ramos, tambem se cultivou, em todas as Nações cultas, o que diz respeito ás materias do Commercio. Com tudo, por falta de Legislaçã systematica, as controversias judiciaes eraõ julgadas pelos usos, e costumes mercantis, e Arestos dos Tribunaes, que muitas vezes haviaõ decidido cousas oppostas sobre a mesma questãõ.

O Seculo de Luiz XIV, célebre pelo progresso da Literatura na Nação Franceza, he particularmente recommendavel pelas Ordenanças de Marinha, promulgadas no reinado daquelle Monarca, devendo-se esteCodigo marítimo ao patriotismo, e glória administração do grande Colbert. Este incançavel homem de Estado comprehendẽo restabelecer, e exaltar a Marinha, e Commercio da França; e aproveitando-se do trabalho dos Sabios, que entãõ florecerãõ, teve a gloria de illustrar o seu Ministerio com a publicaçãõ deste excellente Corpo de Leis, relativas á Jurisprudencia Naval, e Mercantil, que he conhecida debaixo do nome de *Ordenanças da Marinha de França*, em que tambem se legislou sobre os Seguros, cuja materia ahí fórma consideravel parte. Toda a Europa pagou o tributo de veneraçãõ, que he devida a huma Compilaçãõ deste genero; e em muitos Tribunaes estrangeiros, ainda presentemente, saõ citadas aquellas Ordenanças, como texto capital em causas de Commercio. Depois dellas a republica das Letras tem feito justo apreço, assim do Commentario, que Mr. Valin fez ás ditas Ordenanças, como das Obras de Mr. Pothier, e Emerigon, que escreverãõ com muita erudiçãõ sobre o contrato do Seguro, e outras questões dependentes.

A Nação Inglesa, que a tantos respeitoes se tem distinguido em todo o genero de producções literarias, naõ he inferior nesta parte a alguma outra Nação. Tendo o Ministerio Britanico, primeiro que os mais Governos da Europa, considerado o Commercio como huma das principaes bases da opulencia nacional, e força do Estado, havendo já de remotã época lançado os fundamentos desta grandeza, e superioridade naval, que ora se observa, naõ omitto, que pudesse dar extensãõ, e facilidade ás empresas mercantis; e portanto naõ he maravilha que hum povo taõ industrioso adoptasse, desde muito tempo, a prática do Seguro; que veio depois a constituir no paiz hum dos mais importantes ramos do seu Commercio; de sorte, que nenhuma Nação possa nesta parte pertender competencia.

Os Inglezes (1) dataõ desde o seculo XIII a introduccãõ do contrato de Seguro em Londres, pela actividade dos Lombardos; e ainda nesta Capital se conserva o nome da rua *Lombard-Street*, onde aquelles Negociantes Italianos haviaõ tidõ a sua residencia, e até nas Apolices modernas se vê o vestigio da antiguidade dos Seguros, que alli se faziaõ; pois nellas se declara, que teráõ todo o vigor, como as que antes se faziaõ em *Lombard-Street*. Já no tempo da Rainha Isabel (2) os Seguros eraõ taõ frequentes em Londres, e tal crédito tinha a grande Companhia mercantil do *Royal Exchange*, que ella attrahio a attençãõ da Legislatura, e deo occasiaõ a estabelecer-se hum Camara, ou Tribunal privativo para tomar conhecimento de todas as causas de Seguro.

Ainda que pouco numerosos fossem os Actos do Parlamento, que se fizeraõ sobre esta materia, e as contendas judiciaes se regulassem até estes ultimos tempos, menos por leis escritas, do que pelos usos mercantis, que saõ substancialmente uniformes em todos os paizes; com tudo, a Naçaõ Ingleza presentemente se lisongea de ter nesta parte humã legislaçaõ fixa, pela uniforme praxe de julgar em cousas de Seguro, em que o Lord Mansfield adquirio humã reputaçãõ eminente nos Juizos, de que teve a direcçaõ, e presidencia. Tem além disto Authores estimaveis, que trataõ em boa ordem as questões do Seguro, e as que saõ com ellas essencialmente annexas, como Magens, Negociante de profissãõ (3); Allan Park, Advogado em Londres (4); Mr. Millar (5), Advogado em Edimburgo; além de outros Escriitores mais antigos, que tratando differentes materias mercantis, tambem inseriraõ observaçoẽs, e casos praticos sobre aquellas questões, como Molloy de *Jure maritimo, et navali*; Gerard Malyne's *Lex mercatoria*; Postlethwait's *Dictionary of Commerce*; Beawes *Lex mercatoria rediviva*, e sobre todos Mr. Wesket, que em materia de pratica tem certamente grande authoridade, como observa o citado John Millar, pag. 132, e tem a vantagem de offerecer as questões do Seguro em ordem alfabetica na sua excellente obra, que intitoulou: *A Compleat Digest of the Theory, Laws, and Prattice of Insurance*.

A Italia, Mestra das Artes, e Sciencias modernas, tambem merece distinc-

(1) Allan Park *On Marine Insurances Introduction* pag. 27.

(2) John Millar *Elements of Insurances*. pag. 12. e seg.

(3) *An essay on Insurances*.

(4) *A systema of the law of Marine Insurances*.

(5) *Elements of the law relating to Insurances*.

tinuo lugar na Legislação sobre Seguros, e outras materias mercantis. Além das Decisões da Rota de Genova, que sempre tiveram grande authoridade em causas do Commercio, tem presentemente os Codigos de Florença, e Veneza, que fazem honra aos respectivos paizes. Entre os Authores de nota, que alli tem florecido, como Stracha, Roccius, e Casaregis, que trataram de Seguros, pôde-se com taaõ dizer, que se acha enriquecida a Literatura com a profunda obra novissima sobre Seguros, e Cambios maritimos do Advogado Baldasseroni, que não cede em erudição aos Escritores das outras Nações.

Todos os mais Estados da Europa, que devem ao Commercio a sua existencia, e consideração politica, advertindo nos inconvenientes a que he sujeita a administração da justiça, quando o direito das partes se deixa á arbitraria discricião dos Juizes, tem feito as suas Ordnanças sobre materias mercantis, appropriadas á natureza da sua Constituição. Como porém tudo o que toca á Navegação, e Commercio, he regulado pelo Direito das Gentes, e fundado sobre os mesmos princípios da reciproca utilidade dos povos commerciantes, a Legislação dos differentes Paizes he nesta materia coherente nos artigos essenciaes, como se pôde ver, comparando-se os diversos Codigos maritimos, que presentemente existem.

Sobre todos os Regulamentos he particularmente attendivel o que promulgou a Imperatriz da Russia Catharina II. A ordem, clareza, e justiça das determinações que alli se vem, o constituem modelo digno da imitação dos outros Estados, que não tem ainda feito methodica Legislação sobre esta materia.

A Nação Portuguesa, que sempre produziu grandes engenhos em toda a especie de Literatura, tambem conta Authores de merecimento nos estudos de Jurisprudencia. Entre estes pôde-se enumerar com honra o Jurisconsulto Santerna, que escreveu sobre o contrato do Seguro. A sua Obra he citada com respeito pelos Sabios estrangeiros, que escreverão sobre materias mercantis. Vem incorporado o Tratado latino daquelle Author na Obra de Stracha de Mercatura, pag. 796. Igualmente o nosso Praxista Pereira se faz recommendavel por subministrar alguns conhecimentos relativos aos Usos, e costumes do Reino nas causas do Commercio, e questões sobre Seguros.

Ainda que nas Ordenações do Reino, e ultima Compilação Filipina não se ache vestigio de legislação, e prática daquelle Contrato, com tudo, sendo os Portuguezes de tanta industria, e dados a todo o trafico mercantil,

o uso deste ramo de Commercio deve necessariamente ter sido antigo, posto que se não possa assignar precisamente o tempo da sua introdução, ou frequencia. A verdade he que muito antes do anno de 1684 já havia huma Casa de Seguros em Lisboa; pois se acha nesse anno estabelecida Legislação relativa á boa ordem, e effeitos civis deste contrato, prohibindo-se o celebrar-se fóra da Casa de Seguro, e sem a mediação de Corretores. Em 1588 se tomou Assento na Casa da Supplicação, permittindo-se inserir-se nas Apolices a *clausula depositaria*, para não poderem as partes, em virtude della, ser ouvidas, sem primeiro depositarem a quantia da questaõ. (1)

O Senhor Rei D. José, de gloriosa memoria, tendo legislado sobre quasi todos os mais importantes ramos da Administração da Justiça, e Economia politica, tendo promovido por muitos meios o Commercio Nacional, tambem estabeleceu huma Companhia de Seguros debaixo do nome de *Companhia Permanente*, e lhe deu Capitulos para sua direcção, que se achão confirmados pelo Alvará de 11 de Agosto de 1791. Não obstante porém estes soccorros, não se pôde deixar de reconhecer, que a Legislação patria he muito limitada para decidir todas as questões judiciaes sobre este objecto. Entretanto pois, que se espera neste Governo o Regimento para as Companhias de Seguro, e Decisões dos Tribunaes, segundo se annuncia no dito Alvará de 11 de Agosto de 1791, talvez não seria inutil ao publico offerecer em lingua nacional ao Corpo mercantil huns Elementos de Doutrina sobre o contracto do Seguro, e outras matérias concernentes, que tanto interessaõ não só as especulações do Commercio, e interesses dos Negociantes, senão tambem á tranquillidade dos Tribunaes, e boa ordem na administração da Justiça; sendo inquestionavel, que por falta de conhecimentos em materia tão importante, e quotidianamente frequentada nas Praças, celebraõ-se muitos contratos de Seguro sem as cautelas necessárias, ou com artificios illegitimos: de que resultaõ innumeraveis prejuizos, e litigios, que tanto arruinaõ os Negociantes, e alteraõ aquella boa fé mercantil, que he a mais firme base da prosperidade, e credito nacional. Além de que, nas causas de Seguro he entre nós estilo na primeira instancia fazer-se a decisão summariamente por Arbitros, escolhidos da classe dos Comerciantes, e aprazimento das partes; e dados os seus arbitramentos, o Provedor dos Seguros julga, pelo acordo da maioria, proferindo

(1) Vid. Appendix no fim deste Trat.

suã Sentença provisoria, a que logo se deve dar execução, posto se appelle para o Juizo definitivo da Real Junta do Commercio, como se acha determinado por huma Decisão da mesma Real Junta de 18 de Janeiro de 1796. Importa pois muito, que os que tem a profissão mercantil sejaõ versados nos principis theóricos do contrato de Seguro; para que havendo de fazer as funções de Juizes Arbitros, possaõ encher a sua commissão com intelligencia, e decõro; pois em muitos casos tem de encontrar difficuldades, que para se resolverem, faz-se indispensavel naõ mediocre conhecimento de complicadas questões de Jurisprudencia Maritima, que envolvem o Direito publico da Europa, como saõ as que dizem respeito a prezas, portos bloqueados, detençaõ, ou embargo de Principes, e Potencias independentes, Bandeiras neutras, etc.

O presente trabalho naõ he destinado para os Sabios, que consultaõ as fontes originaes; he só dirigido á generosa mocidade Portugueza, que cultivã o Commercio, e procura instruir-se elementarmente nas materias da sua profissão, a fim de poder exercella com discernimento, e proveito; naõ se precipitando, por inexperiencia, a fazer convenções mercantis, ou inuteis, ou ruinosas, quando tratar de pôr os seus capitaes circulantes livres dos perigos dos transportes maritimos, a cuja indemnizaçaõ particularmente tende o contrato do Seguro. A materia, sendo de taõ grande importancia pratica, he naõ menos digna de exercer a curiosidade especulativa de principiantes apprehendedores, para que nas suas especulações caminhe de igual passo a theoria, a justiça, e a utilidade.

Tendo indicado os Authores capitaes nesta materia, seria alheio da razaõ pensar-se, que na estreiteza de hum Tratado Elementar se deveriaõ absorver, e exhaurir todas as questões concernentes: pela mesma razaõ naõ exemplifiquei as regras com casos praticos, segundo o methodo ordinario; pois muito se avolumaria o presente trabalho contra o seu destino, e sem necessidade.

A attençã com que o público recebe as producções literarias de algum preço, sendo o inestimavel premio de todo o Cidadã, que se apraz de ser util ao Estado, prestando-lhe algum serviço permanente, me impellio a pôr na presente disposiçaõ methodica o que achei de mais interessante, e instructivo na Jurisprudencia dos Seguros. Se esta tenue offerta naõ desmerecer o acolhimento, e favor Nacional, sendo o zelo patriotico que me anima, sustentado pela esperança da benignidade pública, farei esforços por desempenhar, de alguma maneira, por trabalhos do mesmo genero, o tri-

P R O L O G O.

huto de gratidão, e fidelidade, que cada hum deve a seu paiz. Possá este preludio da sciencia do Commercio corresponder á pureza das intenções com que foi deliniado! Possa accellerar a publicação de hum Codigo maritimo, que contenha os principios sólidos desta Jurisprudencia universal, que, pela sua justiça, e exacção, concilie o interesse do Estado com a utilidade reciproca do Negociante Nacional, e Estrangeiro, firmando sobre immoveis bases o crédito, e prosperidade pública, para se amplificar sem limites a confiança de todos os paizes que tiverem com estes Reinos relações de Commercio, e poder-se em honra do Governo dizer-se com segurança: *Non erit alia res Romæ, alia Athenis, alia nunc, alia post hac; sed apud omnes gentes, et omni tempore, una eademque lex obtinebit.*

P A R-

P A R T E I.

DA FORMAÇÃO DO CONTRATO DO SEGURO.

C A P I T U L O I.

Da Divisão generica do Contrato do Seguro.

COMPREENHENDO-SE aqui os usos, e costumes de todas as Nações Comerciantes, (1) póde-se considerar como materia do Contrato do Seguro toda a propriedade, que tem perigo de deteriorar-se, ou perder-se, assim no transporte de hum lugar para outro, como na conservação della em lugar determinado, e permanente. Daqui nasce a divisão generica de *Seguro marítimo*, e *Seguro terrestre*; pois se podem segurar não só os effeitos, e quaesquer bens circulantes, que se transportaõ por mar, ou rios navegaveis, senão tambem os que se traspassaõ por terra para algum lugar destinado, e ainda os que se achão guardados, ou fixos nas casas, e fundos territoriaes, que são sujeitos aos perigos do fogo, invasaõ de inimigos, e outros infortunios extraordinarios.

Tambem em alguns paizes se costuma segurar a vida dos homens, e das bestas, ainda quando não são expostas aos perigos da navegação. Igualmente se costumaõ segurar quaesquer rendimentos, e vantagens pecuniaras, dependentes da existencia de alguma pessoa, ou ainda a simples esperanza de alguns lucros contingentes, como das loterias. Estes Seguros pertencem tambem á classe dos Seguros terrestres, e de cada hum delles se tratará em seu distincto Capitulo.

Como o Seguro marítimo, pela multiplicidade dos objectos, he mais complicado, que o que se faz das cousas, que estaõ, ou circulaõ em terra; e os principios geraes, por que se regula, são applicados a estoutro; primeiro trataremos daquelle, que unicamente recahe sobre propriedades expostas ás contingencias, ou perigos do mar.

(1) Weskt veab. Insurance.

CAPITULO II.

Da natureza, e objecto do Seguro maritimo.

ALGUNS Authores definem o Seguro hum *contrato de indemnidade* contra os perigos do mar; (1) mas por este modo apenas se designa o fim do contrato, não se declarando as suas differenças especificas. (2) Será pois necessario propôr huma definição d'elle, que substancialmente comprehenda todos os principios, de que se deriva a doutrina dos Seguros.

O Seguro maritimo, civilmente considerado, he hum contrato, ou convenção de hazar, (3) pelo qual tomando alguém a seu cargo, por preço certo, o risco de alguma cousa, que está em commercio, e he exposta á navegação, se obriga a indemnizar a quem o requer, e tem nella interesse, do real valor das perdas, acontecidas por fortuna do mar, conforme as justas condições em que se acordarem.

Chama-se *Segurador* o que toma a seu cargo os riscos maritimos, e promette a indemnização, no caso de perda. *Segurado* o que estipula em seu beneficio, ou de outro, a mesma indemnização. *Sinistro* qualquer sorte de infortunio, acontecido na navegação, de que resulta a perda total, ou quasi total, da cousa segurada, excedendo a metade do seu valor; no que se distingue da *Avaria*, que não he mais do que hum damno parcial da cousa segurada, que não passa da metade do valor da mesma. *Premio* o preço, que o Segurado offerece ao Segurador, a fim de o resolver a tomar sobre si as consequencias dos riscos, que se receião. *Risco* a contingencia; ou perigo de deterioramento, ou perda que corre, ou se presume correr, a cousa segurada, antes que chegue ao lugar do destino. *Fortuna do mar*, todo o caso extraordinario, e infeliz, sobrevindo por accidente, ou força maior no curso da viagem que produz, ou da occasião a perda total, ou parcial de cousa que se segurou.

O Seguro maritimo se diz hum *contrato de azar*, porque elle pertence á classe dos contratos, que em Direito se chamaõ *Aleatorios*, e se assemelhaõ ao jogo, por correr-se o perigo de alguma boa, ou má sorte, como, por exemplo, quando se compra por hum certo preço o lanço da rede no mar, na contingencia, ou risco de ser lucrativo, ou prejudicial ao comprador. Estes contratos se consideraõ legitimos, todas as vezes que os contraentes fazem o seu ajuste em boa fé, estando ambos em igualdade de condição, tendo assim a mesma esperanza de lucro, como o mesmo receio de per-

(1) Park. Cap. 1. Mageus. An Assay on Insurances.

(2) Vide John Millar, pag. 1.

(3) Baldasseroni, Assecurazioni Maritime. Part. 1. Tit. 2.

perda, sendo huma, e outra cousa contingente, isto he, dependente de acontecimento incerto, que não está em poder de algum delles prever, e menos ainda fazello favoravel, ou damnoso.

Este contrato tem igualmente grande analogia com o contrato da compra, e venda. O Segurado se póde considerar como o vendedor do risco, e o Segurador como o comprador delle por hum certo preço, a que se dá o nome de *Premio*; pois este não he outra cousa mais do que o preço do risco marítimo. Por isso assim como no contrato da compra, e venda a convenção he nulla, quando não existe a cousa vendida, assim tambem caduca o Seguro, logo que se mostra, que a cousa segurada não corrêra risco algum do mar.

Aquelle premio do Seguro, ou preço do risco da navegação, deve ser certo, isto he, fixo, e determinado pela convenção do Segurador, e Segurado, ao tempo do contrato, e assignatura da Apolice; pois o temor do damno, e a incerteza do successo final da navegação, he o que justifica o mesmo contrato; e se a taxa, e ajuste do premio se guardasse para o tempo ou da cessação dos riscos, ou da verificação do sinistro, dar-se-hia lugar a interminaveis disputas, que convem ser atalhadas logo no principio.

Para ser racionavel o mesmo premio, deve este proporcionar-se, assim á grandeza, probabilidade, e imminencia do perigo que se receia, como á longitude, difficuldade, e outras circumstancias da viagem. Com tudo, como sobre isso he impraticavel dar-se regra fixa, o juizo geral da Praça sobre os riscos communs de qualquer viagem especifica, he o que costuma regular o premio nos casos ordinarios; porém em tempo de guerra, havendo más novas, sendo a viagem longa, o tempo de inverno, ou existindo outra circumstancia, que augmenta o risco, como a avaliação delle fica inteiramente fóra da esfera da prudencia humana, e a grandeza do perigo, muitas vezes fantastico, meramente depende do imaginario conceito, que fórma o Segurador; em tal caso a convenção das partes na quota do premio he sempre justa, posto que essencialmente arbitraria.

Os riscos da navegação ou são reaes, ou ideaes. Os reaes são os que verdadeiramente pendem, e tem de correr a cousa segurada, quando se vai a expôr aos perigos do transporte marítimo, ou já se acha actualmente exposta ao tempo, em que se firma o Seguro; pois este se póde requerer, e ultimar ou antes, ou depois de sahir o Navio, ou Embarcação do porto, e ainda antes de serem os effeitos levados a bordo, segurando-se até os riscos do embarque dos mesmos.

Os riscos *ideaes* são os que se receião na occasião em que se diligencia, e se conclue o Seguro; e isto acontece, quando ao tempo do contrato, a cousa de que se pedio o Seguro, ou se acha perdida, ou já salva no porto do destino; mas tanto o Segurador, como o Segurado ignoraõ a sua sorte, e presumem ainda correrem os riscos do mar. Em ambos estes casos subsiste o Seguro pela boa fé de ambas as partes, dituma vez que estejaõ em absoluta incerteza do estado, ou exito final da navegação; com tanto que

naõ haja meio de serem disso informados com verdade; e tenhaõ no acto de Seguro declarado quaesquer noticias que recebêraõ, ainda as de simples rumor público; porque naõ o fazendo, o contrato he nullo, em razãõ da fraude, como se mostrará quando se trata de Seguros, que se fazem sobre boa, ou má nova, ou com a clausula *perdido, ou naõ perdido*.

o. Só as cousas que estaõ em commercio podem ser materia de Seguro; e por isso quando ou o Direito das Gentes, e Lei geral das Nações civilizadas, ou os Regulamentos particulares de qualquer Estado, tem posto fóra do Commercio certos generos, declarando-os prohibidos, e de contrabando no tempo de paz, ou de guerra, ou a prohibiçaõ seja geral, ou restricta á alguns paizes, ou portos, o Seguro feito desses generos, ou para esses lugares, tomados dentro, ou fóra da Nação, naõ subsiste.

A cousa segurada deve existir, e ser exposta aos riscos da navegaçaõ; porque, naõ existindo, falta o corpo, e materia, ou substancia do contrato; e naõ se correndo risco algum, por naõ ter sido a cousa segurada exposta á navegaçaõ, naõ só falta a causa, ou motivo do mesmo contrato, mas tambem o titulo, pelo qual o Segurador tem direito de exigir premio equivalente, e o Segurado a indemnizaçaõ estipulada, pois aliás viria hum a ter commodo com damno de outro, sem nenhum receio de perda, o que naõ soffre a justiça; pois com ella he incompativel toda a desigualdade de condiçaõ entre os contrahentes.

Pelo que, se, depois de effectuar-se o Seguro, se mostra naõ ter sido embarcada a cousa que se segurou no identico Navio, ou Embarcaçaõ, que na Apolice se declarou correrem-se os riscos; ou se depois de embarcada consta que fora extrahida para terra, ou que se baldeára para outro Navio, ou Embarcaçaõ de igual, ou maior qualidade, e força, destinada para qualquer viagem, e porto, ainda acontecendo tudo isto por facto, e culpa do Segurado, o Seguro caduca, de sorte que nem o Segurado póde pedir indemnidade, no caso de ter perdido o Navio designado na Apolice, nem o Segurador tem direito de exigir o premio do ajuste, naõ o havendo já recebido, ou de retello, havendo já sido pago; antes he obrigado a rétornallo, deduzindo taõ sómente meio por cento por mez do estilo da Praça pela sua assignatura, como mais amplamente se mostrará, quando tratarmos do que se chama *Storno* do Seguro.

O Segurado por si, ou seu commettente, deve ter interesse na causa que faz segurar, para no caso de sinistro, ter direito de pedir indemnizaçaõ; pois do contrario se daria occasiaõ a muitas fraudes, e malfeitorias, como em seu lugar se mostrará. Pelo mesmo fundamento esta indemnizaçaõ só se póde requerer, naõ de hum valor facticio, ou exaggerado, mas taõ sómente até a concurrencia do real valor, que tinha a cousa ao tempo, em que se começáraõ a correr os riscos; porque seria contra a natureza, e fim do contrato, que o Segurado pretendesse ser indemnizado de mais do que verdadeiramente houvesse perdido.

O contrato do seguro admite todas as condições, em que se acordarem

rem o Segurador, e Segurado; com tanto que sejam justas, isto he, que nem se opponhaõ á natureza do contrato, nem á Lei geral das Nações, nem aos Regulamentos civis dos paizes, em que he celebrado, ou em que deve ter o seu effeito, pois as Leis não se podem derogar pelos factos, e convenções dos particulares.

Entendem-se por *condições* quaesquer clausulas, que as partes entre si expressamente estipulaõ, ou em que se presumem consentir em onus, ou proveito reciproco, posto que não sejam incorporados no contrato. Ellas formão as leis do mesmo contrato, e obrigaõ os contraentes pelo seu livre consentimento a preencherem aquillo a que se comprometterão. Taes condições não se devem já mais considerar inuteis, e meramente inunctivas, mas sim escritas com prudencia, e deliberação, como em negocio muito sério, e de consequencia. O effeito das condições he, que se se mostrarem não verificadas por alguma das partes, a outra pôde resilir da sua obrigação, não cumprindo aquillo, a que tinha sujeito.

He necessario advertir, que aquellas condições, ou garantias, hãtias são claras, e expressas, outras tacitas, e subentendidas: aquellas dependem da especifica declaração, e muito consentimento das partes; estas são as que se presumem constantemente annexas pela Lei, e essencia do contrato.

As condições expressas são v. g. que a embarcação, em que se corre o risco, he de tres mastros; que sahirá em Comboio, que he armada em guerra, que tem certo numero de pessoas de equipagem, que partirá em certo tempo determinado, etc. Estas condições podem ser tantas quantas requer o interesse das partes contraentes.

As condições subentendidas são, por exemplo, que a cousa segurada seja exposta aos riscos maritimos, que tenha o real valor declarado na Apolice; que a Embarcação seja capaz de fazer a viagem projectada, não tendo vicio intrinseco, que a constitue innavegavel; que com effeito se verifique a sua partida para o lugar do destino, sem desvairar da derrota; que o Segurado por si, ou pela pessoa do seu committente, tenha interesse na cousa segurada; que haja declarado com fidelidade, e exactidaõ aos Seguradores todas as circumstancias que podem alterar a idéa do risco, e influir na acceptação, ou recusação do Seguro.

Sobre tudo deve notar-se, que a boa fé, sendo a base de todos os contratos, he ainda mais rigorosamente indispensavel no do Seguro maritimo; por quanto os Seguradores não costumão fazer investigações sobre o caracter do Segurado; nem no expediente do Commercio, e celebridade das suas operações, seria isso praticavel, ou decoroso. Por esta causa faz-se indispensavel, que elles repousem illimitadamente na probidade de Segurado, e sigaõ a sua fé, não presumindo já mais, que elle tenha intençaõ de surprender a sua sinceridade, a fim de enganallos, e prejudicallos.

Em attençaõ a isto, os Seguradores são nos Tribunaes de Justiça, considerados a certos respeitoes, como pupillos; para serem soccorridos todas

as vezes que podem provar algum genero de má fé dos Segurados, ficando logo não só descarregados da obrigação, a que se haviaõ sujeito, senão tambem com o direito de haverem contra elles maior satisfação de justiça, quando a fraude he de natureza atroz, e digna da verdade das Leis.

Do exposto he evidente: 1.º Que o fim do Seguro maritimo não he o lucro, mas tão sómente a indemnização do Segurado, quanto ao capital que seguem. 2.º Que este contrato fora instituido, e he protegido pelas Leis, unicamente para o bem geral do Commercio, e não para os que não tem directo interesse nas transacções mercantis. 3.º Que elle he destinado para beneficio dos Comerciantes, que arriscaõ no mar os seus capitães; e não para os que não expõem os seus fundos aos perigos da navegação. 4.º Que este contrato he essencialmente condicional de ambas as partes. A obrigação do Segurado de pagar o premio só se verifica, se a cousa segurada foi exposta aos riscos da navegação; e a obrigação do Segurador de indemnizar o Segurado só tem a realidade, quando se mostra o Seguro feito em regra, e acontecido o sinistro caucionado na Apolice. Nestes termos se comprehende toda a doutrina dos Seguros, nas suas ainda mais remotas consequencias; porém para serem satisfactoriamente desenvolvidas, será necessario discutir as materias com ordem nos Capitulos seguintes.

C A P I T U L O III.

Das especies dos Seguros maritimos.

O S Autores costumão distinguir duas especies de Seguro: a primeira he a que chamaõ o *Seguro propriamente dito*, e que só merece o nome de contrato de Seguro maritimo, que he o que temos explicado no antecedente Capitulo; outra he o *Seguro improprio*, e pôde ser feito em tres maneiras. (1) 1.º Por modo de aposta, ou jogo de parar, quando algum promete a outro certa quantia, se hum tal determinado Navio chegar a salvamento a certo porto, sem que nenhuma das partes apostantes tenha interesse real no mesmo Navio, e sua carregação. 2.º Quando o Segurado, posto que tenha algum interesse, com tudo elle he avaliado em preço fixo, mas não correspondente ao verdadeiro valor da cousa que segurou, e a que deo huma estimação arbitraria, e exaggerada. 3.º Quando se faz o Seguro com o pacto expresso de renunciar-se a prova da carregação, do risco, e do valor, pondo-se a clausula *valha, ou não valha; interêsse, ou não interêsse; fundo, ou não fundo*; ou sobre lucros imaginarios, e proveitos esperados.

A essencial differença entre huma, e outra especie de Seguro he que
no

(1) Baldas. Part. 1. T. 2. parag. 7.

no Seguro propriamente dito; o Segurado não póde, no caso de sinistro, exigir indemnidade, sem que simultaneamente se verifiquem três requisitos: 1.º A existencia, e exposição da cousa segurada aos perigos do mar. 2.º O interesse que nella tenha o Segurado. 3.º O seu real valor. Estas condições sempre se presumem inherentes ao contracto, posto que não se declarem na Apolice. Porém no Seguro improprio, nos paizes em que he tolerado, basta provar-se a existencia do sinistro, para ter lugar a satisfação da quantia segurada. Este ultimo Seguro he muito antigo, e tem sido frequentado nos mais célebres Emporios da Europa; porém depois as Nações mais illuminadas, considerando que semelhantes Seguros, e clausulas extravagantes, que nelles se inxiriaõ, eraõ alheias da natureza do contracto, e só serviaõ de encubrir mil fraudes, prohibiraõ absolutamente o seu uso, e os declarãõ nullos, e de nenhum effeito; o que mais circunstanciadamente se exporã em lugar competente, quando tratarmos dos Seguros, que os Authores Inglezes chamaõ *Wager polices*, ou Seguros por modo de aposta.

CAPITULO IV.

Do que he necessario para a validade do contracto do Seguro.

O CONSENTIMENTO das partes he a fórma intrinseca de todo o contracto; (1) e por tanto he tambem a condiçaõ essencial para a validade do Seguro. Todas as vezes pois que se mostra, que a intençaõ, e vontade do Segurador, e Segurado não coincidiraõ expressa, ou ao menos virtualmente no mesmo objecto, e circumstancias, não se póde considerar coexistente o reciproco consentimento das partes; e o Seguro em consequencia caduca.

Diz-se *ao menos virtualmente*; porque como neste contrato se suppõe, que as partes procedem na mais apurada boa fé, e elle tem por fim ultimo o bem geral do Commercio, ao qual se não deve contrapór a utilidade particular dos contrahentes, sempre se lhe presumem annexas certas condições tacitas, que he o mesmo que virtualmente conteudas, segundo já se explicou no fim do Cap. II.

Pelo que se, v. g. o Seguro se fez sobre certo Navio, e viagem especifica declarada na Apolice; se se designou a pessoa do Capitaõ; se se declarou o porto do destino, sem inxerir-se na Apolice clausula de liberdade para subrogar-se outro Capitaõ, e poder-se fazer escala, ou arribada a diverso porto, a não ser em caso de necessidade, o Segurador cessa de ser obrigado, acontecendo o sinistro, logo que se provar que se mudou de Na-

Tom. I.

B

vio,

(1) Millar pag. 29. Baldas. Tit. 4. Emerig. Cap. 2.

vio, de viagem, de derrota, de Capitaõ, de portõ, ou que se alterou outra circumstancia, sobre que as partes haviaõ convencionado expressamente; pois em todos estes casos, e outros semelhantes, o Segurador pôde dizer, que na assinatura da Apolice não tivera em vista taes mudanças, nem consentira nellas, e que a sua intenção fora o obrigar-se precisamente, segundo a letra, e termo do seu ajuste.

Do mesmo modo se o Navio, sobre que se havia de correr o risco, tinha vicio intrinseco, que o constituia innavegavel; se os bens segurados eraõ de contrabando, de inimigos, ou de subditos de Potencia, que estivesse em guerra, (não se declarando esta circumstancia ultima) o Segurador he isento da responsabilidade; porque pôde dizer, que acceitára o Seguro na boa fé de que este fora feito em regra, sem opposição á natureza do contracto, ao Direito das gentes, e ás Leis do paiz; por serem estas as condições essencialmente inherentes ao contracto, e que sempre se presume que as partes as consideraõ, e nellas tacitamente convem.

Para o consentimento das partes produzir no Seguro obrigação natural, e civil, he necessario que copulativamente concorraõ tres requisitos. 1.º Que seja livre não só de força, e de fraude, mas tambem de erro em cousa substancial, que altere a idéa do risco, ou da materia, sobre que elle corre. 2.º Que recaia sobre cousa, que tenha sido exposta aos perigos maritimos, e cujo Commercio não seja prohibido pela Lei das Nações, ou dos respectivos paizes do Segurador, e Segurado. 3.º Que seja expresso em Apolice mercantil, registada na Casa dos Seguros. Faltando qualquer destes requisitos substanciaes, o Seguro he nullo, e nenhuma das partes pôde ter accão em Juizo contra a outra.

Como a fraude, e o erro pôde diversamente alterar o consentimento das partes; e para bem se conhecerem os differentes modos, por que influencia invalidade do Seguro, seria necessario illustrar esta materia com variedade de exemplos, mostraremos em lugar proprio o como elle se annulla, quando a fraude, e o erro intervem, ou dá causa ao contrato.

C A P I T U L O V.

Das Apolices de Seguro.

A APOLICE he huma especie de Instrumento publico, pelo qual se celebra, e firma o contracto do Seguro. (1) He parte impressa, para maior facilidade, e expediente do Commercio, (2) contendo as clausulas mais geraes, e ordi-

(1) Park Cap. 1. Bardas. Part. 1. Tit. 6. 7. e 8.

(2) Wesket verb. *Poiley*.

dinarias, que se costumão estipular entre o Segurador, e Segurado; parte manuscrita, por haver nella consideravel espaço em branco, a fim de se escreverem ahi as clausulas, e condições particulares, em que se ajustaõ os mesmos contrahentes, nas quaes até podem derogar as mesmas clausulas, e condições impressas, com tanto que não se perverta a natureza, e fim de contracto, nem se obste ás Leis.

A importancia do Seguro, e a singularidade das obrigações, que elle produz, tem em quasi todos os estados commerciantes feito estabelecer a regra, que a Apolice he essencial á sua validade. Em quanto ella não he subscripta, isto he, assignada pelos Seguradores, a convenção não se considera ultimada, e tem lugar o arrendimento, e distracto, segundo o rigor de Direito, e quanto para acção civil; ainda que (segundo a delicadeza, e exactidão mercantil entre negociantes de honra) basta a palavra reciprocamente dada entre o Segurador, e o Segurado, ou Corretor, para não se poder reclamar o ajuste; em que huma vez se conveio.

He circumstancia particularissima do contracto do Seguro, que no escripto do mesmo contracto, ou Apolice, não se assinaõ ambas as partes, mas tão sómente os Seguradores; e he só o Segurado o que escreve as clausulas, e condições do Seguro; e huma vez que sendo propostas ao Segurador, este as acceita subcrevendo, isto he, assinando a Apolice, o contracto fica perfeito, e consummado com a sua assinatura; e não pôde ser dissolvido, ou alterado, ainda na menor cousa, sem consentimento dos contrahentes. Por esta razão em Inglaterra os Seguradores são chamados com a especifica denominação de Underwriters, que quer dizer *Subscritores*; pois pela sua subscripção, ou assinatura he que se considera ultimado o ajuste.

He de advertir, que as clausulas, ou condições manuscritas na Apolice, não sendo contrarias ás Leis, são as que decidem da vontade dos contrahentes; e qualidade do contracto; de sorte que devem prevalecer a todas as clausulas contrarias, que se achão impressas, devendo-se estas á vista daquellas julgar não existentes. Convém por isso que sejaõ propostas com clareza, para se evitarem futuras duvidas, e excluïrem-se interpretações arbitrias.

Em quasi todos os paizes commerciantes tem-se adoptado differentes formularios impressos de Apolices, segundo a diversidade dos objectos principaes de Seguro, o que sem duvida he muito commodo ao Commercio, e contribue para dar mais clareza ao contracto; sendo evidente, que huma norma invariavel da Apolice não pôde bastar para exprimir tantas, e tão diversas combinações, que podem influir na vontade das partes sobre o ajuste do Seguro. Por isso nas principaes Praças da Europa ha grande variedade de formulas de Apolices: ha huma para se fazer o Seguro tão sómente do corpo, ou casco, e aparelhos do Navio; outra para o Seguro da carga; outra para o de dinheiro dado a risco, ou cambio maritimo; outra para o Seguro de vida; outro para os de loterias, etc.

Importa muito aos Negociantes conhecer as differenças da Apolices,
B ii que

que se usaõ nas Praças de Commercio ; porque , posto que os costumes , e formulas particulares dos differentes paizes não tenhaõ applicação necessaria fóra do lugar , para que foraõ estabelecidas , com tudo , como a extensaõ , e a variedade do Commercio empenha os Negociantes a formarem Seguros em paizes estrangeiros , lhes he indispensavel o conhecimento das Apolices usadas nas differentes Praças , para emprehenderem as suas especulações com a intelligencia necessaria ao bom exito das mesmas.

As Apolices são de dous generos , humas se dizem Apolices *avaliadas* ; outras Apolices *abertas*. Nas Apolices avaliadas a propriedade segura he logo estimada por convenção das partes em hum valor fixo , ao tempo em que se faz o Seguro , obrigando-se no caso de sinistro a satisfazerem immediatamente a importancia segurada , independente de qualquer avaliação , ou prova judicial da quantidade do seu valor. As Apolices *abertas* são as em que se não faz menção do valor da propriedade segurada ; e por tanto havendo perda , he necessario que o Segurado prove a existencia , e a exacta quantidade do mesmo valor , regulando-se pela commum estimação da Praça , ao tempo em que se principiáraõ a correr os riscos.

Supposto o escrito não seja da essencia dos contractos , pois estes subsistem pelo reciproco consenso , e boa fé das partes , com tudo , para diminuição de demandas , certeza , e brevidade das provas , e apartamento das fraudes , e falsidades , he estabelecido pelos Regulamentos de Marinha das Nações Commerçiantes , que o contracto do Seguro para produzir acção em Juizo , não só seja reduzido a escrito , ou Apolice assinada pelos Seguradores , segundo os modelos , ou formulas impressas , authorizadas pela Lei do paiz , senão tambem que seja registrada por Notario , ou algum Official publico , particularmente destinado para os negocios , e causas mercantis.

Isto mesmo tem sido ordenado neste Reino , debaixo de pena de nullidade dos Seguros , como se vé dos Capitulos do estabelecimento da Casa dos Seguros , propostos , e approvados no Restabelecimento da Casa em 1758 , e authorizados pelo §. 3. do Alvará de 11. de Agosto de 1791.

Por cuja causa qualquer Apolice , tendo sido em devido tempo registrada pelo escripto dos Seguros , fica logo com a força de Escritura publica , e tem o vigor da execução apparelhada , para se poder em virtude della proceder em Juizo a compulsoria immediata dos Seguradores ; e para que tambem seja livre a todos , que tiverem interesse , tirar Certidões das ditas Apolices , bem como de qualquer outro instrumento publico.

CAPITULO VI.

Dos requisitos da Apolice.

PARA que o Seguro seja celebrado com as formalidades legais, e clausulas necessarias, deve a Apolice ser feita com a mais escrupulosa verdade, e boa fé, declarando-se o seguinte.

I.

O nome das partes contrahentes, isto he, do Segurador, e Segurado; e sendo o Seguro por conta de outro, indicando-se o nome, e domicilio deste, ou pela clausula, *por conta de quem pertencer.*

II.

O nome, e Nação do Capitaõ, ou Mestre da Embarcação, em que se corre o risco, sendo isso possivel, ao tempo da Assinatura da Apolice:

III.

O nome, e qualidade do Navio, ou Embarcação, sendo tambem possivel.

IV.

A importancia da quantia segurada.

V.

A qualidade dos bens, que se seguraõ, e principalmente sendo de coisas liquidas, ou de facil deterioração, e corrupção, dando-se-lhe logo o valor fixo, sendo possivel, por estimação convencional.

VI.

Os riscos de que se requer o Seguro.

VII.

O principio, e fins dos mesmos riscos.

VIII.

A viagem segurada, declarando-se o porto, ou lugar da sahida, e o do destino com as mais circumstancias, que a fazem mais, ou menos arriscada:

IX.

O prêmio, e condições do Seguro.

X.

O dia, mez, e anno em que a Apolice he assinada pelos Seguradores.

XI.

O Registro da Casa do Seguro, sendo a Apolice em papel sellado, em conformidade á Disposição novissima do presente anno de 1797.

C A=

C A P I T U L O VII.

Das Partes Contrahentes no contracto do Seguro.

AS partes contrahentes no contracto do Seguro são propriamente o Segurador, e o Segurado; porém como muitas vezes o Segurado faz o Seguro, ou como simples Commissario, e Procurador, por conta de outro, ou em qualidade de Corretor da Praça; para se conceberem idéas distinctas dos direitos respectivos de todas as pessoas, que podem concorrer á celebração deste contracto, pede a ordem que tratemos: 1.º dos Seguradores; 2.º dos Segurados Proprietarios; 3.º dos Segurados Commissarios, ou Procuradores; 4.º dos Corretores.

C A P I T U L O VIII.

Dos Seguradores.

SEGUNDO o Direito Natural, (1) não ha repugnancia alguma de poder qualquer pessoa fazer as funções de Segurador, huma vez que tenha a livre administração dos seus bens; (2) pois sendo hum dos effeitos do dominio, e immediata consequencia do direito da propriedade, o poder cada hum dispor dos bens, que lhe pertencem, como absoluto moderador, e arbitro do que he seu, não ha razão que obste a qualquer pessoa o tomar sobre si os riscos maritimos de bens alheios, da mesma maneira que o póde fazer dos proprios, sujeitando-se á contingencia dos lucros, ou perdas do capital. Reduz-se por tanto o exercicio deste direito a mero negocio da prudencia dos individuos, cujo interesse sem duvida he mais capaz de os fazer circumspectos, e cautelosos nos seus tratos, que toda a providencia, e intervenção do Governo.

O que porém he licito por Direito Natural, não he sempre permittido por Direito Civil, que considera os homens ligados a certos deveres da Sociedade, onde o Soberano póde, por justos motivos, restringir o exercicio do dominio, e liberdade individual a termos conciliaveis com o interesse do publi-

(1) Baldas. Part. 1. Tit. 3. Emerig. Cap. 4. Sect. 1. e seg.

(2) Wesket verb. *Company. Society. Chamber of assurance. Royal Exchange-Company.*

blico. Segundo este Direito, não podem ser Seguradores as pessoas, a que obstaõ ou as obrigações do proprio estado, ou a incompatibilidade do ministerio que exercitaõ, ou a expressa prohibiçaõ de alguma Lei positiva.

Por esta razaõ os Ecclesiasticos não podem ser Seguradores; porque pelo seu character, e estado lhes são estranhas quaesquer negociações, e a Lei do Reino lhas prohibe expressamente na Ord. Liv. IV. Tit. XVI.; muito mais sendo o Seguro hum ramo de commercio mui complicado, que exige assiduas applicações a cousas séculares; o que repugna ás augustas funções do Sacerdocio.

Os Corretores, os Notarios, os Officiaes do Almirantado, Casa, ou Camara dos Seguros, que intervem na diligencia, manejo, e registro das Apolices, e ahi tem parte como pessoas publicas; e finalmente todos os que, em razãõ de seu cargo, tem de ser Juizes nas causas de Seguro, como os Deputados do Tribunal do Commercio, ou Almirantado, não podem ser Seguradores, ou terem no Seguro qualquer especie de interesse directo, ou indirecto; porque para encherem os seus Officios, devem ser pessoas absolutamente imparciaes.

A respeito dos Corretores ha ainda outra particular razaõ; porque sendo estes os depositarios, e directores da vontade das partes, e fazendo com as palavras, que fazem enxerir nas Apolices, a unica Lei da interpretaçãõ das mesmas vontades, he de justa, e conveniente delicadeza, que elles não sejaõ interessados em semelhante contracto, a fim de tolher-se toda a suspeita de fraude, que he huma das excepções mais frequentes no contracto do Seguro. (1)

Todas as mais pessoas, que não estaõ nestas circumstancias, não tem no nosso Reino impedimento algum legal de assinarem Apolices como Seguradores, com tanto que sejaõ feitas pelos Officiaes da Casa, e ahi registradas. (2) Do contrario a Lei não assiste ao Seguro, nem o contracto pôde ter vigor em Juizo.

O estabelecimento das Companhias de Seguro, e o direito exclusivo, que se lhes tem concedido de assinar as Apolices, he quasi universalmente adoptado em todas as Nações Commerciaes, e se funda em duas razões principaes.

A primeira he, porque, segundo os principios da antiga Economia Politica, se considerava necessario que o Governo de qualquer paiz providenciasse a que ninguem fizesse abuso do que era seu; a fim de se acautelar a ruina da fortuna dos particulares, nascida da sua imprudencia; e como nos Seguros ordinarios, o premio não tem proporção com o capital Segurado, não se podendo esperar equilibrio entre o ganho, e a perda dos Seguradores,

se-

(1) Os Militares, Fidalgos, e Doutores, Officiaes de Marinha, e os Consules das Nações têm justa razaõ de serem excluidos de tomar Seguros. Vide Etnéfigon Cap. 4. Sect. 3. 4. §. 6.

(2) Pela Regulaçãõ da Casa de Seguros de Lisboa os Negociantes Estrangeiros podem assinar Apolices nos termos do Cap. 2. da mesma.

senão pela multiplicidade dos Seguros, e divisão do damno pelos interessados nas Companhias, he evidente a temeridade de qualquer que toma sobre si hum, ou outro Seguro, cuja indemnização em caso de sinistro, o pôde arruinar de toda. Pêlo que parece conveniente tolher aos particulares a tentação de entrar por si só em huma qualidade de negocio, que he tão arriscado, e desigual, quando se não considera na massa collectiva de muitas transacções da mesma natureza, e essas effectuadas com a prudencia propria de quem se emprega em hum só genero de applicação, e trato.

A segunda razão he, porque a experiencia mostrou, que muitos fazião ostentação de fantasticas riquezas, para com este prestigio enganarem as pessoas sinceras, e desacauteladas, que lhes hiaõ segurar os seus bens, na illusoria esperança de serem indemnizados no caso de sinistro; e depois de acontecido este, apresentavaõ se fallidos, tendo antes recebido os premios com damno irreparavel dos Segurados. Para atalhar as perniciosas consequencias da facilidade, e indiscrição de huns, fraude, e malfeitoria de outros, se julgou ser de interesse geral do Commercio não se admittirem em Juizo, como válidos, senão os Seguros feitos em companhias de Negociantes do primeiro crédito, e notoria opulencia, authorizadas pelo Governo.

Em Inglaterra deo-se esta providencia pelo Estatuto de George I. que transcreve Allan Park no seu Tratado de Seguros, Cap. I. pag. 5. Aquelle Estatuto era tão rigoroso, que não só annullava o contracto do Seguro, não sendo tomado por Companhia authorizada, senão que punia os contrahentes com a perda dos bens, e sommas seguradas. Com tudo, no progresso do tempo se metigou o rigor desta Legislação, permittindo-se o poderem os particulares por si, e pelas Companhias, serem Seguradores de quaesquer sommas, achando pessoas, que confiem na sua abonação, e crédito; com a differença porém, que nos Seguros em mãos particulares, os Segurados não tem outra garantia, ou penhor da obrigação dos Seguradores, senão a honra dos mesmos para satisfazerem ao seu dever; mas não podem reclamar a protecção das Leis, nem intentar acção civil, para poderem demandar, ou serem demandados em Juizo por cousa alguma relativa a semelhante contracto.

No nosso Reino adoptou-se maior equidade; pois pelo Artigo 1. até o 7. dos Capitulos do Regulamento do Seguro, permite-se a todos os Comerciantes Nacionaes, e Estrangeiros o assinarem Apolices, como Seguradores, com tanto que sejaõ feitas pelos Officiaes da Casa dos Seguros, e se tenhaõ assignado nos Livros do Registro da mesma Casa, por si, ou seus Procuradores, que ficarão sendo fiadores, e principaes pagadores de seus Constituintes; não assignando porém por conta de Companhias, ou Casas de Seguro estrangeiras. E quanto á firmeza da responsabilidade dos mesmos Seguradores, daõ-se as providencias, que se vem nos Artigos 8. até o 13.

Na Praça de Lisboa achaõ-se estabelecidas varias Companhias de Seguro: a denominada *Companhia Permanente*, a de *Caldas*, *Machado*, *Gildemeester* e *Companhia*, a de *Carvalho*, *Guillot*, a denominada *Boquniaõ*,

He com tudo nótório, que muitos particulares não interessados naquellas Companhias, tomaõ sobre si muitos Seguros, e de ordinario por premios mais favoraveis; e para iludirem a rigorosa obrigação da Lei, que prohibe os Seguros fóra da Casa, costumaõ assignar certas Apolices tambem impressas, que tem hum formulario particularmente feito para este fim, em que se obriga a mandar fazer o Seguro fóra do Reino (o que a Lei não prohibe); e por este modo presumem as partes que se transforma licitamente o contracto do Seguro em simples Commissão, ou Mandato, para nesta qualidade ter lugar a competente Acção de Direito entre os contrahentes, isto he, a do Commissario, ou Mandatario, para vencer o premio convencionado, e do Commettente, que he o verdadeiro Segurado, para exigir-lhe a indemnização no caso de perda. (1) Porém he evidente, que semelhante artificio he feito em fraude da Lei, que prohibe tomarem-se os seguros fóra da Casa, sem serem ahi registados; e por tanto não poderiaõ taes Apolices ter effeito coactivo contra a parte, que faltasse ao ajuste.

He porém inquestionavel, que posto que dos Seguros assim feitos não deva, em rigor de Direito, resultar Acção civil, com tudo, não se pôde duvidar, que subsista sempre a obrigação natural, que ambas as partes devem religiosamente cumprir, segundo a honra, e probidade mercantil; não tendo havido fraude, ou erro, quanto á substancia do contracto, ou qualquer das outras circumstancias que o constituiriaõ nullo, ainda que tivesse sido celebrado na fórma, e solemnidade legal. A pontualidade de taes Seguradores he o mais nobre elogio da boa fé do Commercio, e a mais decisiva prova do crédito de huma Praça. Onde existem Negociantes deste quilate, e se multiplicãõ os Seguros particulares, he manifesto que as Companhias legaes tem perdido a confiança publica, ou são difficeis na acceitação dos Seguros; pois não he natural, que a não haverem estes dous grandes obstaculos da circulação, os Negociantes, ainda de mediocre prudencia, recusem fazer os Seguros nas Companhias authorizadas, e que antes prefiraõ o simples crédito, e fortuna dos Seguradores particulares.

He innegavel o beneficio que resulta ao Commercio Nacional da permissão de taes Seguradores, que contribuem a destruir este espirito de monopolio, que tanto distingue as Corporações particulares, diminuindo ao mesmo tempo as despesas da Casa de Seguro, que são consideraveis, e muito gravosas ao Commercio. E parece que seria da Sabedoria, e Justiça do Governo proteger os Seguros, que se fizessem sobre a fé de quaesquer Negociantes, dando reciprocamente Acção civil para o cumprimento de seus tratos, sendo devidamente feitos. Seria isto hum meio de dar liberdade ao Commercio em todos os seus ramos, e augmentar a concurrencia, que he sempre util em quaesquer transacções mercantis; evitando-se assim o perigo da combinação, e colloio dos Directores das Companhias nas occasiões de urgencia, e temor da Praça, em que elles tem toda a facilidade de se cons-

(1) Vide no fim desta Obra a formula de taes Apolices.

pirar, para darem a Lei aos Segurados, que se sujeitão a pertencões desarrazoadas, quando os instantes são preciosos, e não ha momento a perder para ultimação de seus Seguros.

Aqui devo huma verdade ao publico, que não poderia dissimular sem offensa dos deveres sociaes; maiormente havendo-me proposto dirigir os principiantes no Commercio, para que a mocidade incauta não se precipite á infortunios, que tanto convém prevenir na carreira elementar da sua fortuna.

Os Seguradores de Companhias, que só respondem por fundos limitados, não podem ter pretencões á confiança publica, em quanto não reformarem o seu plano pernicioso, e incompativel com a boa fé do Commercio. Os Seguros ahí feitos são contrarios á natureza, e fim de semelhantes estabelecimentos; e verdadeiramente se transformaõ em contractos de risco. Debaixo da apparencia de sinceridade (visto declararem estes Seguradores no Plano das suas Companhias a quantia até onde se limita a sua responsabilidade) a inexperiencia de alguns Negociantes os conduz a hum damno imminente, e irreparavel. Aquelles Seguradores sobrecarregaõ-se illimitadamente de quantos Seguros lhes parecem convenientes. O publico não fiscaliza o número, e extensaõ dos seus tractos; os particulares ignoraõ, e nenhum meio decente se lhes franquea para saberem, se as quantias seguradas excedem o capital da Caixa social, ou se esta he já fallida, ou tende a fallimento proximo; tudo se passa em mysterio impenetravel aos Seguradores; e a fortuna destes fica inteiramente á mercê de taes Seguradores, que muitas vezes arruinaõ a si, e ao publico por especulações desmedidas, tomando empenhos absolutamente desproporcionados ao fundo da Companhia, esperando lucros contra todas as regras de probabilidade, que aliás deviaõ bem calcular entre o perigo da perda, e a expectativa do ganho. O risco pois de semelhante negocio vem a ser ainda maior, do que o que se pretendia evitar pela Apolice do Seguro; porque os Seguradores tem a certeza do premio, sendo o successo feliz; e os Segurados nenhuma garantia, e acção compulsiva para a satisfação da quantia segurada, acontecendo o sinistro. Demais: os Segurados podem ser executados por todos os seus bens, para pagamento do premio ajustado; os Seguradores não o podem ser para a soluçãõ do capital; senão até onde chegar o fundo da Caixa; estando este exaurido, a Acção do Segurado he inutil, e a sua ruina inevitavel. Que cousa ha de mais absurdo, e contra a igualdade que deve haver em todos os contractos, que esta tão enorme disparidade de condiçãõ dos contrahentes? Em huma das Companhias de fundos limitados, que apenas sobem a duzentos contos de reis, os Accionistas só entraõ para a Caixa com dez por cento de dinheiro effectivo das respectivas Acções; e no plano do seu Estabelecimento se declara, que serãõ requeridos por maior quantidade, só no caso de se exaurir a entrada, que vem a ser a tenue quantia de vinte contos de reis, que se pôde absorver em huma transacção, ou nós Seguros de hum só dia; o que depende da pusillamidade, ou affouteza dos Directores. Não he evidente, que

se pretende deixar em giro no poder dos Accionistas, e excedente dos dez por cento? Que segurança terão os Segurados para a sua indemnidade, se nem ao menos se podem tranquilizar com a presunção, de que o capital da Caixa está em guarda permanente, antes tem toda a certeza que se lhe dão applicações arbitrarías? Que outra cousa isto he, mais do que armar laços á sinceridade mercantil? E pretendem taes Companhias achar pessoas assás desasizadas, que confiem a sua fortuna a semelhante desvario?

Dizem que, segundo as condições, cada hum dos Accionistas fica solidariamente obrigado á requisição immediata das quantias necessarias até ás forças da Caixa, ou fundo total della. Mas quem não vê, que este palliati-vo não tolhe, antes multiplica as difficuldades? Se alguns dos Socios fallirem, ou forem morosos na satisfação do seu dever, não he de recear, que os mais abonados, carregando com o peso da responsabilidade, hajaõ de insurgir com duvidas que occasionarão processos, soffrendo entretanto os Segurados, pelo menos, o damnó do empate, quando aliás, no caso de sinistro, tinhaõ direito a seu peremptorio embolso? Por que razão ao menos não se patenteaõ ao publico na Casa dos Seguros os Livros da Companhia com escripturação formal, para os Segurados, á vista do estado viridico da Caixa, regularem os seus tratos?

Ao vicio intrinseco, e radical de semelhantes Companhias accresce a abusiva pratica de alguns Directores, impontuaes, e contenciosos, cujo methodo he assás conhecido nesta Praça. Se a Embarcação, sobre que se fez o Seguro, chega a salvamento, exigem o premio no termo usual, se já não foi pago adiantado; se houve accidente infeliz, insurgem eternas duvidas, e, quando menos, intoleraveis delongas no pagamento; porque ou o dinheiro da Caixa Social, que devia ter hum destino exclusivo para pagamento das perdas, acha-se applicado a propositos heterogénios, ou falta o crédito, e mais ainda a vontade de se encherem as obrigações contrahidas. O Negociante, que no acto do Seguro se persuadia ter tratado com a honra, e não com a impostura, quando se considera tranquillo ao lado da Justiça Nacional, na esperanza da pontualidade dos Seguradores, he illudido; e se vai exigir a sua indemnização, de ordinario encontra, além de máos termos, o horrivel espectro de huma demanda; de sorte que tendo promettido premio equivalente, para apartar de si os riscos da navegação, he forçado a correr ainda maiores perigos no tempestuoso mar das cavillações do foro. Eis-ahi o contracto do Seguro, por metamorfose subita, convertido em contracto leonino, ou antes em negoció depredatorio; e hum ramo de commercio tão util ao Estado, reduzido a trafico de perfidia, e bulra publica!

São tantos destes os exemplos com incessante escandalo da Praça de Lisboa, e de toda a Nação, que se tem quasi firmado a opiniaõ geral, que he mais do interesse dos Negociantes fazerem os Seguros em maõ de particulares acreditados, ou fóra nas Praças estrangeiras, sujeitando se aos encargos de commissões, cambios, e empates de fundos, e a outros incommodos inseparaveis dessas operações forçadas, ou ao menos de dividirem os

mais effeitos por diversos Navios, tomando sobre si todos os riscos, do que exporem-se á circumstancias, que depois os obriguem a sustentar odiosos pleitos com as Companhias de Seguro. Não he preciso accrescentar mais reflexões para convencer a enormidade daquelles abusos, e o quanto os seus resultados entorpecem a circulação mercantil, e são subversivos do credito Nacional.

O zelo patriótico, e o bem geral do Commercio, attrahirá indulgencia a esta digressão. Mas assim como nos pareceo de rigoroso dever censurar aos que se obstinaõ na sua injustiça, que até he ruinosa aos proprios interesses, somos tambem obrigados a advertir, que a opiniaõ publica justamente distingue, e tem superiormente acreditado as Companhias de *Caldas*, *Machado* e *Gildemeester*, e a de *Carvalho*, e *Guillot*, não só porque os respectivos interessados são de maior solidez de fortuna pela extensaõ de seu commercio, e estabelecimento de propriedades de raiz, senão tambem porque se obrigaõ a responder por todos os seus bens, com cauçaõ solidaria, e reciproca.

Como a justiça, por ser fundada na ordem, e relações naturaes das cousas, he a que concilia os interesses de todos, ella tem de tal modo equilibrado a condiçaõ do Segurador, e Segurado, que posto á primeira vista pareça desigual, e exorbitante a sorte de hum a respeito de outro, por perder o Segurado, no caso de sinistro, taõ sómente o premio do ajuste, muitas vezes bem tenue, e o Segurador todo o capital segurado, com tudo, em nenhum caso póde este ter razãõ de queixa; porque não só a Lei civil o protege contra todas as fraudes, e erros do contracto, senão que até a mesma Natureza o favorece pela regularidade das estações, e acçaõ ordinaria dos elementos: além disto tem por cooperadores da sua fortuna a todos que nos perigos marítimos são obrigados, por amor da conservaçaõ propria, a praticar as possiveis diligencias para salvaçaõ do Navio, e direcçaõ delle ao porto do destino. Donde vem mostrar a experiencia, que os que cultivaõ esta especie de negociaçaõ, com prudencia, e integridade, tem huma recompensa em nada inferior á de qualquer outro ramo de commercio regular.

He porém muito de notar, que o exercicio deste genero de commercio, que he todo de especulaçaõ, exige sagacidade, e talentos não vulgares: todo o que nelle se ingerir ás cegas, ha de soffrer forçosamente o castigo da sua temeridade. Quem toma hum, ou outro Seguro sem cálculo das quantias, dos lugares, dos tempos, e circumstancias, será hum prodigio, se não for arruinado. O lucro dos Seguradores deriva-se da concurrencia dos Seguros, e da proporçaõ entre os premios, e a probabilidade de chegarem os bens segurados a salvamento ao porto do destino. Isto não se póde conseguir, sem que os Seguradores, ou os Directores das Companhias, sejaõ commerciantes habéis, e versados em conhecimentos especulativos, e praticos da sua profissaõ, devendo ter como hum dos principaes soccorros o estudo da Geografia, e Historia das viagens, pelo qual saibaõ da bondade, ou perigo dos Portos, enseadas, Bahias, Costas, Golfos, Baixos, Monções, Cor-

rentezas, Ventos, Furacões, e outras circumstancias locais; de mar, e terra, que fazem a navegação mais, ou menos arriscada. Além disto importa-lhes ter, não só papeis periodicos, e folhas publicas, mas tambem por exacta correspondencia mercantil, os avisos continuos do estado politico das Nações, principalmente em tempo de guerra actual, ou imminente, para calcularem prudencialmente os premios, e serem mais cautelosos na accettazione dos Seguros.

Sobre tudo os fecundissimos elementos da fortuna dos Seguradores são a moderação nos premios, e a pontualidade na indemnização dos Segurados. Fortificada assim a confiança da Praça, o beneficio he moralmente infallivel pela infinidade do Seguro; porque removidos os obstaculos, e receios dos Segurados, não haverá Negociante cordato, que por hum tenue premio não procure pôr os seus capitaes a abrigo de perda. O interesse pois bem entendido dos Seguradores consiste em estabelecerem, sobre o crédito de solidez de fundos, a reputação de franqueza, e probidade.

CAPITULO IX.

Do Seguro, e da sua declaração na Apolice.

TODA a pessoa que expõe os seus bens aos riscos do transporte maritimo, tem direito de fazer segurallos dentro, ou fóra da Nação, seja Natural, ou Estrangeiro: (1) com tanto que não viole o Direito publico da Europa, e as Leis do paiz.

A pessoa do Segurado se póde considerar ou como Proprietario absoluto, ou como Proprietario parcial, ou Interessado por algum titulo legitimo, ou como simples Commissario, e Procurador.

Deve-se na Apolice declarar o nome, e domicilio da pessoa, que directamente procura o Seguro, (2) quer elle o requeira em proveito seu exclusivo, quer em beneficio, por ordem, e conta de outrem. Mas não he absolutamente necessario que declare a sua qualidade de proprietario; pois, se ella não augmenta o risco, nada importa aos Seguradores; com tanto, que: 1.º o alimento do mesmo risco seja real, e existente no Navio: 2.º que o Conhecimento seja relativo, e coerente á Apolice: 3.º que o Seguro tenha sido feito em regra, sem alguma simulação prejudicial aos mesmos Seguradores. Igualmente a omissão da qualidade de Commissario não altera, ou damnifica os direitos, e interesses respectivos do mesmo Commercio, e seu Commettente: a boa fé mercantil não permite nem a hum, nem a outro usar entre si de algum subterfugio. A Casa de ordens para o Seguro, e o

(1) Emerig. Cap. 5. Sect. 1. e seg. Baldas. Part. 2. Tit. 1. e 5.

(2) Ord. Marinha de França, Art. 3. Valin. Coment. a este Art. (1)

Conhecimento combinado com a Apolice, sendo coherentes, decidem a quem pertença o beneficio, ou o gravame do contracto.

He necessario na Apolice a declaração do nome, e domicilio daquelle que pede o Seguro: 1.º pela regra geral, que em todos os negocios não devem os contrahentes ignorar a condição, e estado daquelles, com quem contracta: 2.º porque (como em seu lugar diremos) fica obrigado a satisfazer o premio aquelle que requer o Seguro, ou o faça por sua conta, ou pela de outro: 3.º porque da qualidade do Segurado depende muitas vezes a segurança da cousa exposta aos riscos maritimos, principalmente em tempo de guerra; pois sendo pertencente á Nação belligerante, aggrava se mais o risco dos Seguradores; e por tanto importa a este sabello, antes que tomem o Seguro: 4.º porque daquella declaração se pôde por fim, havendo duvida, verificar o interesse, que o Segurado tem na cousa segura, pois sem elle o contracto não tem validade: 5.º porque por este modo se evitaõ as simulações, e fraudes, e se fixa a identidade, e certeza das pessoas que requerem o Seguro, a fim de que possaõ ser demandadas para cumprimento do seu tracto.

De varios modos se costuma fazer a declaração do Segurado, e cada hum tem seus effeitos distinctos: 1.º Quando o que requer o Seguro não expressa a pessoa, por cuja conta o faz: 2.º Quando declara fazello por cousa propria: 3.º Quando diz tomallo por conta de outro, ou outros, declarando logo o nome, e domicilio dos mesmos: 4.º Quando diz, que segura por conta de hum Amigo, ou Correspondente, que nomeará: 5.º Por sua conta, e de huma, ou mais pessoas, que logo nomea: 6.º Por conta de quem pertencer: 7.º Por sua conta, e de quem pertencer.

C A P I T U L O X.

Do Segurado Proprietario, ou do Seguro feito por conta propria.

PRETENDENDO alguém fazer Seguro por sua conta, (1) deve, segundo o estylo das Praças principaes, formar huma Nota, ou Minuta, em que declare, com a mais escrupulosa exacção, e boa fé, o especifico risco, e cousa que intenta segurar, com todas as outras circumstancias que julgar necessarias a seu interesse, e que podem augmentar o risco do Segurador, patenteando logo os avisos, e noticias, que tenha recebido relativas á cousa, e viagem assegurada, pondo-lhe a data, e firmando-a com a sua assinatura, como fica indicado no Cap. VI. Depois por si, e seus Agentes, ou pelo Corretor da Praça, deve propôr a dita Minuta aos Seguradores da Companhia que escolhe,

(1) Baldas. Part. 5. Tit. 5. Emerigon Cap. 5. Sec. 1 e 2.

lhe para ultimar-se o ajuste, caso elles consintão em todo o conteúdo na mesma Minuta; ou aliás concordarão nos accrescentamentos, e modificações sobre o premio, e mais condições que entenderem, as quaes se escreverão no branco da Apolice; que será fechada com a data do dia, mez, e anno, assinando-se immediatamente os Seguradores, ou Directores das Companhias, que forem para isso authorizados. Desde a época desta assinatura principiaõ a correr os riscos por conta dos Seguradores, e o contracto não pôde ser dissolvido sem consentimento das partes, salvo nos casos em que tem lugar o *Storno*, ou a nullidade do Seguro, como se mostrará depois.

Se o Seguro he feito por conta de outro, o Commissario deve fazer igual diligencia com a maior exacção, e pontualidade possível, pelo risco que corre em não encher, e desempenhar a sua commissão, huma vez que a aceitou, ou não a recusou em tempo opportuno, passando a commissão a Ausencia, como se dirá no Capitulo seguinte.

Se aquelle, que requer o Seguro, não declara a pessoa por conta de quem o faz, presume-se fazello por conta propria.

Se declara fazello por sua conta, não pôde no caso de perda exigir indemnizaçãõ, sem mostrar que tinha no Navio, em que se corréraõ os riscos, cousa que lhe pertencesse por titulo de propriedade, no valor correspondente á quantia segurada; e não o mostrando, os Seguradores são desobrigados da responsabilidade, e podem oppôr-lhe a excepção de dominio, e de fraude; pois, sendo o Seguro hum contracto de indemnidade, he evidente, que não pôde o Segurado com justiça pedir resarcimento de damno, quando não mostra haver perdido cousa alguma de sua conta.

Alguns Authores sustentão, (1) que para se justificar a propriedade de quem segurou *por sua conta*, não he preciso que o Segurado prove ter na cousa segura o rigoroso titulo de *dominio*; basta que mostre que elle he Socio, Co-proprietario, ou Condomino, ou ainda mero Crédor, Fiador, ou qualquer pessoa, que tem sobre a dita cousa verdadeira ração de crédito, hypotheca, ou outro legitimo interesse, pelo qual lhe importe que ella chegue a salvamento ao lugar do destino; pois frequentemente acontece, que alguns Negociantes tendo vendido a crédito, ou affiançado a outros alguns effeitos, destinados ao transporte maritimo, não tendo talvez outra esperança de embolso, que o valor, ou producto dos mesmos effeitos, julgaõ prudente segurallos, para terem a certeza da indemnizaçãõ, no caso de perda por fortuna do mar.

A respeito do Socio, Co-proprietario, e Condomino, não pôde haver duvida que o Seguro por elle feito subsista na parte que realmente tem nos bens communs; caduca porém no que he pertencente aos outros com quem está em parceria, e communiaõ de bens, se não teve expressa ordem dos mesmos, ou ratificaçãõ para o Seguro, antes de saber-se do sinistro, como se dirá no Capitulo seguinte.

A

(1) Vid. Baldasser. Part. 2.ª. §. 9.

A respeito daquelle, que não he Proprietario, mas só Credor hypothecario, ou que tem algum titulo analogo sobre os bens de outro, á primeira vista, não pôde talvez contestar-se a validade do Seguro, que faz por sua conta; pois que, sendo o seu interesse real, e legitimo, parece justo que para garantir-se do perigo de perda, possa estipular a indemnizaçãõ.

Com tudo, esta opiniaõ soffre difficuldade, e he inadmissivel, segundo a Jurisprudencia de Inglaterra, e prática uniforme de seus Tribunaes, que he inquestionavelmente a mais exacta, e conforme á justiça; porque semelhantes Seguros se resolvem no que os Inglezes chamaõ *Wager-policies*, (1) ou *Seguros de Aposta*, que saõ absolutamente prohibidos naquelle Reino, por serem essencialmente viciosos, e contrarios á natureza do contracto, tendo muitas vezes servido de instrumentos para se encubrirem muitas fraudes. E na verdade, se se tolerassem os Seguros no sobredito caso, em que o Segurado não fosse o Proprietario dos bens expostos aos riscos maritimos, mas simples Hypothecario, ou fiador dos mesmos bens, dar se-hia occasiaõ aos seguintes abusos, porque este poderia segurallos por sua conta, e o Crédor igualmente o faria pela sua: acontecendo o sinistro, o Segurador, contra a sua intençaõ, pagaria duas vezes o valor segurado de huma, e mesma cousa; e o Crédor, depois de receber do Segurador a sua indemnizaçãõ, com tudo ainda ficaria com pleno direito de demandar a seu devedor por igual somma, vindo assim a tirar lucro da calamidade alheia; o que he evidentemente incompativel com a natureza do contracto, que não he hum meio de lucro, mas simples recurso de indemnidade.

C A.

(1) Park Cap. 14. Millar pag. 213.

CAPITULO XI.

Do Seguro Commissario.

A QUELLE que faz o Seguro por conta de outro, isto he, em qualidade de Commissario, Procurador, ou Agente do Proprietario, deve conformar-se a certas regras inalteraveis, e fica sujeito a varios encargos, que precisa ter muito em vista para desempenhar a sua commissaõ, e não prejudicar a si, e a seu Commettente. (1)

A primeira regra he, que ninguem deve segurar por conta de outro, sem expressa ordem, e especial mandato; allás não tem regresso algum contra o Proprietario dos bens para reembolsar-se do premio, que ajustou; salvo se o mesmo Proprietario fez expressa, ou tacitamente, a ratificaçã do Seguro em tempo competente, isto he, antes de saber-se do sinistro. A razã he clara; porque sendo a satisfaçã do premio cousa de sua natureza gravosa ao Proprietario dos bens expostos aos riscos maritimos, por diminuir-lhe parte do seu capital, ou dos proveitos esperados, seria injusto que qualquer pessoa pudesse a seu arbitrio fazer carregar a outro com huma despeza, e prejuizo contra a sua vontade.

Ainda que hum Negociante tenha com outro correspondência regular, e se persuada que seria do interesse deste, fazer em occasiã de urgenciã algum Seguro, como v. g. declarandõ-se de repente huma guerra, ou havendo fundado receio de estar ella imminente, constando de sahida de corsarios, de prezas, e infestaçã dos mares por inimigos, ou piratas, demorando-se extraordinariamente a viagem de algum Navio, em que se espere remessa do mesmo Correspondente, ou sobrevindo mãs novas, ou outra circumstancia, que, segundo as regras da prudenciã, e a pratica de Negociantes cordatos em semelhantes casos, pareça indispensavel a precauçã do Seguro; com tudo, se este se fizesse, não resultaria dahi acçã a quem o requereu, para exigir do Proprietario o pagamento do premio, chegando o Navio a salvamento; nem, acontecendo o sinistro, podia obrigar os Seguradores a indemnizaçã; visto que esta não se deveria ao Proprietario, pois nada segurou, nem ao que requereu o Seguro por conta alheia, pois não tem dominio, ou real interesse nos bens sinistrados, sem o qual o Seguro já mais subsiste.

Esta regra he de huma observancia impreterivel, para atalhar os abusos, com que alguns Commissarios se ingerem a regular os negocios alheios,

Tom. I.

D

pre-

(1) Emerig. Cap. 5. Summar. et Sect. 3. e seg. Baldas. Part. 2. Tit. 6. e 7. Wesketr. verb. Agent. Factor Valin Art 3. Pothier num. 98. Savary Lib. 3. Cap. 2. le Fraticien des Jugés et Consuls. Cap. 8.

presumindo-se mais entendidos do que os Proprietarios no calculo de seus interesses, e no manejo das operações de Commercio. Ainda que em algumas occurrencias, pelo exacto cumprimento desta regra, possa resultar irreparavel damno aos amigos ausentes, que não derão as suas ordens em tempo opportuno, por não terem previsto certos acontecimentos inseparados, que reduzirão a imminente perigo os seus bens expostos aos riscos do mar; com tudo, para regularidade das correspondencias, e boa ordem do Commercio, he necessario que em semelhante materia não se affroxe já mais o rigor deste principio, e prática mercantil.

Porém se o Correspondente deo alguma ordem geral para fazer-se o Seguro de suas carregações a arbitrio do Commissario, em quanto esta ordem não for revogada, presume-se subsistente a primeira vontade, e continuado o mandato para ser executado, segundo a discriçãõ do mesmo Commissario, (1) o qual por consequencia, parecendo-lhe util, pôde validamente fazer o Seguro por conta do seu Correspondente, pelo interesse que este tiver no casco, e carga; e por virtude daquella ordem, tem direito de haver delle o reembolso do premio.

Igualmente, se o Commissario fez o Seguro por conta de outro, sem ter ordem. porém avisou o logo disso, e este não respondeo, ou respondendo, não desapprovou o facto, presume-se havello ratificado; e esta ratificação, posto que tacita, opera os mesmos effeitos, como se fosse expressa, salvo se o Proprietario houvesse protestado em tempo. Ainda que o recebimento de huma carta, que se não contradiz, não he sempre argumento de ratificação nos negocios. e correspondencias ordinarias, a não ser acompanhado de alguma circumstancia, que manifeste a intenção de ratificar, com tudo o favor do Commercio tem introduzido aquella racionavel presumpção entre os Negociantes. O Correspondente, que não responde á carta, pela qual os seus Commissarios lhe participaõ ter feito alguma cousa por sua conta, e como negocio util, he visto approvar a sua conducta. Os Authores, que tem tratado desta materia, estabelecem unanimemente o axioma mercantil, que o recebimento de carta não contradita, he entre Negociantes hum acto positivo de approvaçãõ. Este axioma he fundado em rigorosa justiça; pois assim como o Proprietario, acontecendo o sinistro, podia reclamar do Commissario a indemnizaçãõ, com o pretexto de ter recebido delle aviso de haver segurado por sua conta; assim tambem pela reciprocidade de Direito, não pôde o Commettente por pretexto algum recusar a satisfaçãõ do premio, que o Commissario tivesse ajustado; pois seria muita odioso, e iniquo que ficasse este victima do seu zelo, e boa fé.

A segunda regra he, que o Commissario, que recebe ordem para fazer o Seguro, tendo em seu poder fundos do Commettente, deve ou aceitar a Commissão, procedendo a executalla sem perda de momento, diligenciando o Seguro nas Companhias as mais acreditadas, e avisando immediatamente do

re-

(1) Emerig. Cap. 5. Sect. 6.

resultado; ou recusalla, passando-a logo a Ausencia, a quem entregará todas as ordens, Conhecimentos, clarezas, e effeitos recebidos; aliás os riscos ficão por sua conta, e responde pelos successos; porque, supposto que, por Direito, seja livre ao Mandatario não acceitar o mandato, com tudo cumprir a boa ordem, e expediente do Commercio, que o Commissario ou acceite logo a commissão, ou a recuse por facto decisivo, que ponha a salvo os interesses do Commettente; o que muito mais lugar, e força tem, quando o objecto he tão delicado como o Seguro, cuja execuçaõ não soffre demora, e até os instantes são preciosos, podendo a menor incuria deixar perder a occasiã oportuna de se concluir o tracto a premio, e condições vantajosas, ou ainda causar ao Proprietario hum prejuizo irreparavel, talvez não se achando depois seguro a qualquer preço, como ás vezes acontece, quando sobrevem más novas da perda de algum Navio, que desanimaõ absolutamente os Seguradores de tomarem sobre elle risco algum. Neste caso o Commissario he obrigado a indemnizar o Commettente; e resistindo, deve a isso ser condemnado em Juizo, não como Segurador, mas como Mandatario, que tem faltado a seu dever.

Alguns Commissarios nestas circumstancias, satisfazendo o damno que causaraõ pela sua omisã, costumã descontar o premio que pagariaõ aos Seguradores, se houvessem feito o Seguro em tempo. A justiça desta pratica não he tão manifesta, que qualquer pessoa de consciencia apurada possa seguir sem remorso; porque parece estranho, e nada racional, que alguem se faça da propria negligencia hum titulo de adquirir; tanto mais, que isto daria ansa a muitos Commissarios para tomarem sobre si os Seguros, sem consentimento expresso do seu Commettente; o que, como logo notaremos, he impraticavel com a integridade de qualquer Negociante, que aprecia a sua honra, e a quer pôr a abrigo de toda a suspeita.

Deve-se advertir, que a regra sobredita só deve ter applicaçã, e observancia, quando aquelle, a quem se dirigem ordens para fazer algum Seguro, tem em seu poder effeitos do Commettente; aliás pelo simples recebimento de taes ordens, não he obrigado a executallas, expondo-se pessoalmente a pagar o premio, não tendo confiança alguma na pontualidade do Commettente, antes receando as difficuldades do seu reembolso, talvez sendo pessoa que lhe seja inteiramente desconhecida, ou com quem não houvesse já mais tido relações de commercio; porém pede a honra, e dever mercantil, que, pela via a mais prompta, o avise logo de que não cumpre as ordens, para elle poder providenciar em tempo a seus interesses, enviando fundos a quem entender.

A terceira regra he, que o Commissario huma vez que acceita a commissão do Seguro, deve literal, e estreitamente conformar-se ás ordens recebidas, não podendo alterallas, nem ainda na menor cousa, assim na taxa do premio, como em todas as mais clausulas da carta de seu Commettente, aliás fica responsavel, tanto pela falta, como pelo excesso. Pelo que, se fez o Seguro ou em Navio differente, ou em maior quantidade, ou em di-

verso tempo, ou por premio superior não determinado, subsiste o Seguro quanto ao direito dos Seguradores; mas o Commettente não tem obrigação de pagar o premio fóra dos casos que ordenou, nem ainda a maioria delle, posto que pela urgencia das circumstancias, o Commissario julgasse indispensavel o consentir em algum augmento, não achando de outra maneira o Seguro. He verdade, que seria hum homem sem character, e mereceria justa censura, o que em tal caso recusasse pagar ao Commissario alguma pequena differença no premio ajustado; porém hum inconveniente parcial não deve destruir aquella regra geral, que pertence á boa economia mercantil, tolhendo o arbitrario aos Correspondentes, o qual seria incomparavelmente de maior damno no giro do Commercio; do contrario ninguem podia contar com o exacto cumprimento de suas ordens, nem calcular com acerto as suas operações ulteriores.

Questiona-se, se o Commissario póde, sem expressa ordem, fazer o Seguro com a clausula, *livre de avaria*?

Deve attender-se á qualidade da ordem. Se nella se manda fazer o Seguro *de todo o acontecimento*, não deve o Commissario acceitar a Apolice com a dita clausula; e se não acha Companhia, que segure *a todo o successo, e a todo o risco*, a prudencia exige, que espere de seu Commettente ordens mais francas, salvo havendo perigo na demora; porque então hum Seguro parcial vale mais que a falta absoluta do mesmo; e não se póde notar no Commissario abuso, fazendo o Seguro, segundo o estilo da Praça; não se devendo presumir que o Commettente dêsse huma ordem irrisoria, querendo hum impossivel.

Porém, se a ordem he simplesmente de *segurar*, não ha duvida, que, por esta clausula indefnida, póde o Commissario tomar o Seguro do modo que o achar, e melhor o ajusta, tendo em vista a utilidade de seu Commettente; e este não tem já mais razão de queixar-se, sendo feito o Seguro segundo o uso da Praça.

A quarta regra he, que o Commissario deve fazer o Seguro nas Companhias authorizadas pelo Governo, preferindo as mais acreditadas na Praça pela sua abonação, e pontualidade; e só na extremidade, não podendo achar o Seguro nellas, segundo os termos das ordens, he que póde recorrer aos Seguradores particulares, se o Commettente os não excluiu; pois he obrigado á exactissima diligencia, para que não periguem os interesses de quem reponsou na sua exacção, e boa fé; aliás os riscos ficam a seu cargo.

Questiona-se, se o Commissario he obrigado a responder pela solvencia, ou solubidade dos Seguradores? Deve distinguir-se, ou elle os abona expressamente, ou não. Se os abona, fica solidariamente obrigado á indemnização da perda, para a satisfazer immediatamente, sendo requerido, sem poder oppôr a seu Commettente o *beneficio da excussão*, o qual não tem lugar nos negocios mercantis, e só he outorgado ao fiador simples, que, obrigando-se unicamente a responder na falta do outro, não póde ser constrangido ao pagamento da quantia que affiançou, sem primeiro ser excutado o

originario devedor, isto he, sem primeiro se mostrar em Juizo, que este não tem bens que bastem á satisfação da divida principal. (1)

Porém, se o Commissario não se obrigou pela solubidade dos Seguradores, e fez o Seguro em tempo que estavaõ em inteiro, e notorio crédito na Praça, não he responsavel, no caso de faltarem estes, ao pagamento devido, seja por malicia, seja por fallimento real. Mas, se fosse negligente em exigir a indemnizaçãõ em tempo conveniente, e depois fallissem os Seguradores, esta negligencia poderia ser-lhe imputada, e o sujeitaria á obrigaçãõ de indemnizar da perda a seu Commettente.

He de notar, que, se o Segurador fallio, pendendo os riscos, não he necessario huma nova ordem, para se fazer outro Seguro da mesma quantia com differentes Seguradores; antes os Commissarios devem ser muito attentos ao interesse de seu Commettente, não deixando de fazer esta operaçãõ sem perda de tempo.

A quinta regra he, que o Commissario, quando requer o Seguro, tem obrigaçãõ de manifestar aos Seguradores, com toda a exacçãõ, e boa fé, quaesquer circumstancias, que estejaõ dentro do seu conhecimento, sobre o estado da cousa, que pertende segurar; e, como se fosse o Proprietario della, deve praticar as mesmas diligencias, recommendadas no Capitulo, a que me reporto, dos requisitos da Apolice.

Alguns Commissarios, para maior cautela, quando formaõ a sua Nota, ou Minuta para o Seguro, costumãõ incorporar, e offerecer aos Seguradores a sua carta de ordens, para, á vista della, deliberarem-se estes á acceitaçãõ do Seguro, e não poderem em tempo algum pretextar reticencia, e occultaçãõ de circumstancias.

Esta prática he excellente; mas não basta, para excluir toda a futura opposiçãõ dos Seguradores, se, acontecendo o sinistro, puderem provar que o Commissario sabia, por algum meio, que o Navio, e bens segurados, estavaõ já perdidos ao tempo, em que requireo o Seguro, ou que havia dissimulado alguma circumstancia essencial, que augmentava o risco; e que, se fosse exposta, talvez seria motivo de não acceitarem, a preço algum, o Seguro, ou de exigirem maior premio.

Nesta materia he adoptado o principio (como diremos mais extensamente em outro lugar) que corre o Proprietario, e o Commissario, se considera haver huma identidade moral, para o effeito da validade do Seguro; de sorte, que he preciso que ambos estejaõ na mais perfeita boa fé, e ignorancia do estado da cousa segurada, ao tempo do ajuste; aliás, se qualquer delles soubesse de alguma circumstancia, que alterasse o risco do Segurador, ou que o induzisse fraudulentamente a assentir ao contrario, posto que o outro a ignorasse, seria logo a Apolice originariamente nulla. Por tanto não he sufficiente para a firmeza do Seguro, que o Commissario apresente aos Seguradores a carta de ordens, e avisos, que recebeo de seu Com-

met-

(1) Vid. Heinnecc. od Pandect. Lib. 46. Tit. 1. §. 40.

mettente, ou Proprietario dos bens, que se mandaõ segurar; pois, havendo estes escrito em toda a boa fé, he bem possivel, e frequentemente acontece, que o Commissario, ao tempo que vai a executar o Seguro, tenha noticias posteriores do estado dos mesmos bens, e de maiores riscos, que os ditos absolutamente ignorassem; e como os Seguradores tem direito de ser informados destas circumstancias, a omissoã dellas, por malicia, ou inadvertencia do Commissario, destroe a efficacia da Apolice.

A sexta régra he, que o Commissario naõ deve tomar sobre si o Seguro da cousa, que se lhe manda segurar, salvo consentindo o seu Commettente, ou com ratificaçãõ do mesmo; porque de outro modo, vem, contra a intençãõ deste, a tomar huma obrigaçãõ, que he incomparavel com o seu proprio titulo, e qualidade de mandatario; além disto faz a sua pessoa suspeita aos olhos dos prudentes, e se constitue em circumstancias de ser tentado, no caso de perda total, ou parcial, a oppôr duvidas, e embaraços a seu Commettente, que aliãõ seguio a sua fé, e lhe confiou o segredo dos seus negocios, na certeza da prompta indemnizaçãõ, acontecendo o sinistro.

Ainda que o Commissario faça depois segurar a mesma quantia por sua conta com outros Seguradores, sempre subsistem as mesmas razões de suspeita contra a sinceridade, desinteresse, e pureza da sua conducta; e todo o Negociante, que préza a honra, e estimaçãõ publica, deve abster-se de tudo que pôde fazer duvidar da sua integridade.

Em qualquer destes casos, a opiniaõ mais conforme á justiça he, que semelhantes Seguros saõ viciosos, e nullos, e que o Commissario, acontecendo a perda, he responsavel a seu Commettente; e o mais que lhe pôde ser permittido, he o reter, e deduzir do capital, que se lhe mandou segurar, aquelle premio, que haveria de pagar a outro Segurador, se tivesse cumprido a ordem; bem entendido, que este premio deve ser o menor, do curso da Praça, relativo ao tempo, e circumstancias da cousa segurada.

A setima regra he, que o Commissario que requireo o Seguro, ainda que declare na Apolice fazello por conta de outro, e manifeste o nome, naçãõ, e domicilio de seu Commettente, sempre, em todo o caso, fica directamente obrigado a pagar o premio aos Seguradores; de sorte que reputa-se que o Commissario se confunde, e identifica com a pessoa dos seus Commettentes, e que naõ fórma com elles, senaõ huma, e a mesma pessoa a respeito dos Seguradores, contrahindo huma obrigaçãõ tacita, pessoal, e solidaria, como se fosse o verdadeiro Proprietario; e esta se presume ser a virtual, e constante intençãõ das partes.

E como os direitos do Segurador, e Segurado saõ correlativos, e aos olhos da Justiça se consideraõ de condiçãõ igual, por esta causa, acontecendo o sinistro, o Commissario tem direito de diligenciar a salvaçãõ, recobrimento, e beneficio dos bens perdidos, ou deteriorados; e, em seu proprio nome, fazer o abandono aos Seguradores, e exigir-lhes a indenizaçãõ; naõ podendo estes recusalla com o pretexto de naõ ser quem a requer o Proprietario dos bens segurados.

Esta

Esta regra favorece muito o Commercio; pois, formando a Commissão hum dos principaes ramos delle, e fazendo-se talvez a maior parte dos Seguros pela mediação dos correspondentes, que os Negociantes tem nas Praças principaes, onde estão estabelecidas Companhias de Seguro, e muitas vezes nas estrangeiras, onde os premios são mais favoraveis, he evidente o embaraço, que resultaria á circulação, e ao expediente dos Seguros, em retardarem os Seguradores o pagamento da perda aos Commissarios, verificado o sinistro, ou estes a satisfação do premio, chegados os bens a salvamento.

He porém de observar, que esta regra he particularissima do contracto do Seguro; pois, segundo os principios ordinarios de Direito Civil, o Procurador, ou Commissario não he obrigado em seu proprio nome; e só pôde ser constringido a exhibir o mandato, ou a ratificação do facto, nada adquirindo para si, nem se obrigando tambem senão por conta de outro. (1)

Porém a confiança publica, e a facilidade dos negocios exige, que, nesta materia de Seguros, os Commissarios sejaõ revestidos das acções activas, e passivas de seus Committentes; e que para a execução das Apolices não haja differença entre aquelle, que trata por seu interesse pessoal, e aquelle, que trata pelo interesse de hum amigo, a quem muitas vezes importa, sem offensa de pessoa alguma, que não se divulguem os seus negocios (pois o segredo he a alma do Commercio), e que por isso tem dado ordem para se fazer o Seguro, sem declaração da sua pessoa. E como igualmente seria detrimetoso aos Seguradores o demandarem aos verdadeiros Proprietarios, ou interessados na cousa segurada, dos quaes aliás não tem conhecimento, nem com elles directamente tratáraõ, sendo isso muitas vezes até impossivel, por estarem ausentes em lugares alongados, e ultramarinos, e até fóra da Nação, por isso he estabelecido o principio, e regra acima exposta, que aquelle, que diligencia o Seguro, he o que fica pessoalmente obrigado ao pagamento do premio; pois a elle unicamente he que o Segurador conhece, tratou, e seguiu a fé.

Questiona-se, se tanto o Proprietario, como o Commissario, ficaõ solidariamente obrigados ao pagamento do premio; e se o Segurador tem a escolha de demandar a hum, e a outro, e de executallo a seu arbitrio, quando, executado hum, não ficou o premio satisfeito?

Deve-se distinguir, se o Committente pagou, ou não, o premio ao Commissario; se o não pagou, o Segurador terá seu regresso, e acção util contra o mesmo Committente; mas, se este tinha já pago o premio ao mesmo Commissario, o Segurador não tem mais, que huma acção directa contra este; visto que, tendo o Committente pago em boa fé o premio, seria iniquidade, que o pagasse duas vezes: se o Segurador sente nisso detrimento, a si o deve imputar, pois se fiou da pessoa do Commissario.

(1) L. 20. ff. de inst. act. L. 6. §. 1. ff. de nas. gest. L. 4. Cod. Quod cum eo. Vid. Emirig. Cap. V. Sec. 2. e seg.

O que se tem dito do Commissario , se diz igualmente de seu Caixeiro , Agente , ou Preposto , que elle publicamente authoriza na Praça para todas as transacções mercantis de sua casa. Pelo que , se este fizer algum Seguro , o Commissario fica responsavel pelos seus factos , tanto no excesso , como no defeito do cumprimento das ordens do Commettente , segundo as regras geraes de Direito , que fixaõ os limites da Preposição. (1)

C A P I T U L O XII.

Da Clausula do Seguro : por conta de quem pertencer.

MUITAS pessoas , não querendo declarar , por justos motivos , (2) o verdadeiro Proprietario , ou Interessado no Seguro , podendo ser este o mesmo que o requer , ou outro Nacional , ou Estrangeiro , introduzem nas Apolices a clausula geral : *por conta de quem pertencer : por conta de quem quer que seja*. O effeito desta clausula he , que , acontecendo o sinistro , pôde o que requireo a Apolice , exigir dos Seguradores a indemnizaçaõ , logo que mostrar o conhecimento das mercadorias carregadas no Navio , ou Embarcaçaõ , em que se correraõ os riscos , que seja equivalente á somma segurada. E ainda que no conhecimento se declare , que a cousa segura pertence ao proprio que diligenciou a Apolice , não podem os Seguradores eximir-se da responsabilidade ; porque , sendo os Seguros materia favoravel , não ha implicancia , que qualquer faça segurar os seus effeitos pela clausula : *por conta de quem pertencer* , pois , na generalidade desta enunciaçaõ , se comprehende tambem a pessoa que falla ; e até se presume , que ella seja a primeira contemplada ; porque , na duvida , entende-se , que cada hum tem em vista o seu interesse , primeiro que o alheio.

Porém se os effeitos do conhecimento são de conta alheia ; os Seguradores são responsaveis pela perda , por virtude da sobredita clausula , logo que o Segurado mostrar a ordem do Proprietario para o Seguro , ou ratificaçaõ em tempo opportuno , isto he , antes da certeza , ou ainda simples rumor do sinistro. A prova da ordem , ou ratificaçaõ , se considera legitima a que he feita por documentos mercantis , sem suspeita , sem Cartas de Comercio , Livros de Razaõ , etc.

Esta clausula , ainda que essencialmente simulada , he com tudo , por estilo mercantil , geralmente recebida em todas as Praças ; e pôde conside-
rar-

(1) Vid. Hein. ad tit. 3. Lib. 14. Digest. de institutoria actione. Struwius Syntagma Jur. Exercit. 20. §. 3. e seg.

(2) Baldas. Part. 2. Tit. 6. Emerigon , Cap. 11. Sec. 4. Cap. 12. Sec. 20. Valin Comment. ao art. 3. Ord. Mar. e art. 48.

rá-se legítima; quando a simulação he innocente, isto he, quando não he destinada a encobrir alguma fraude contra os Seguradores, ou contra as Leis da patria, ou Direito publico das Nações; como o seria, se o Proprietario, ou Interesado na coisa segura, fosse pessoa que pela beldade do Estado não podesse exercer o Commercio, ou pertencesse a Nação inimiga, ou que estivesse em guerra com outra Potencia; porque nestes casos o Segurador pôde como justiça queixar-se da simulação daquelle clausula, que veio a ser em seu prejuizo; e não he em consequencia obrigado ao resarcimento do damno.

Aquella clausula foi excogitada, e posta em uso para tres fins; o primeiro he o evitar-se a controversia do dominio, que os Seguradores tem direito de mover ao Segurado, quando declara fazer o Seguro por conta propria, como acima se notou no Cap. VIII. Como a prova da propriedade da coisa segura he muitas vezes incommoda, e difficil, não repugna a muitos Seguradores desistirem do seu direito, e acceptando o Seguro com a clausula *por conta de quem pertence*, para serem os Segurados isentos da prova de que a coisa segura lhes pertence.

O segundo fim he o occultarem os Negociantes as suas correspondencias, e negociações, cuja manifestação nas Apolices poderia fazer abortivos os seus projectos mercantis; pois muitas vezes achão-se atravessados por meios obliquos, e indecentes, de outros Negociantes, que procurão ou destrahir as correspondencias, ou apoderar-se de algum particular, e desconhecido ramo de commercio, penetrando o segredo do modo, com que he conduzido, ou finalmente diminuir, pela concorrência, os proveitos das especulações alheias. Como, fazendo-se os Seguros por conta de outros, não podem os Seguradores pedir indemnização, sem mostrar a carta de ordens do Proprietario da coisa que se seguiu, segúndo se indicou no Cap. IX., sendo por este modo obrigados a descobrir os Correspondentes, e qualidade dos seus negocios, he visível cessar este inconveniente, estipulando se expressamente na Apolice a clausula: *por conta de quem pertencer*, que não contém injustiça, se não he posta com designio fraudulento, e lesivo dos Seguradores; pois, quanto ao interesse destes, nada importa que a propriedade seja do Segurado, ou de outro, sendo de commercio legitimo; porque, ficando o que requer a Apolice immediatamente obrigado a pagar o premio, he claro, que huma vez que se mostre existente a materia do risco no Navio, ou Embarcação, sobre que se fez o Seguro, sendo o valor dos effeitos correspondente á quantia declarada na Apolice, os Seguradores não podem ter razão de queixa, salvo mostrando que o risco corrido fora maior do que tiverão em vista na occasião do contracto; o que só se verificaria, sendo a propriedade pertencente á pessoa da Nação inimiga, ou que se acha em guerra com outra Potencia, como repetidas vezes se tem acima notado.

O terceiro fim he o encobrir, em tempo de guerra, aos inimigos a propriedade dos effeitos, pertencentes a pessoa de Nação belligerante, carregados em Embarcação neutra, e debaixo de nome de pessoa neutra.

Os Seguradores, melhor que quaesquer Negociantes, conhecem o significado, applicação, e fim destas clausulas; e posto que os Segurados não declarem o seu designio a este respeito, com razão se presume, que os Seguradores bem o entendem, quando, em perigo de guerra, subscrevem as Apolices, em que taes clausulas vão insertas; e he de pensar, que requererão logo premio equivalente, calculado o maior risco, a que ficáraõ expostos. Por cuja causa, acontecendo o sinistro, não lhes he permittido recusar a indemnidade, ainda que offereção provar, que os effeitos segurados pertencião aos subditos de Potencia belligerante; porque não podem objectar fraude aos Segurados; pretextando occultação de huma circumstancia, que elles mesmos Seguradores não podião ignorar, e que he virtualmente subentendida; visto que, em senso mercantil, o effeito daquellas clausulas equivale a expresso pacto de renuncia da declaração da pessoa, a quem pertence a propriedade segura; com tanto que não seja de inimigo da Nação, com a qual em estado de guerra são prohibidas todas as relações commerciantes, e politicas. O bém da humanidade, e o geral interesse das Nações pacificas, justifica, e faz necessaria a connivencia do Governo em permittir, por virtude daquella clausula, os Seguros de effeitos estrangeiros, e neutros, posto que sujeitos ao perigo de prezas; pois por este modo se facilita a circulação do Commercio Nacional, diminuindo-se de alguma maneira os detrimentos, e calamidades que a guerra produz.

Na Italia he recebida esta doutrina como firme, e incontrovertivel, e assim se tem julgado nos seus Consulados, e Tribunaes de Commercio, fundando-se os Juizes em huma prática mercantil, que attestáraõ muitos Negociantes de Liorne, Genova, e Veneza. (1)

C A-

(1) Baldas. Part. 2. supra citad. Tit. 5. parag. 15. e seg.

CAPITULO XIII.

Do Seguro por Corretores.

O ESTABELECIMENTO dos Corretores authorizados pelo Governo nas Praças principaes da Europa, para dirigirem, como medianeiros, os contractos entre Negociantes, (1) he huma das Instituições mais uteis ao Commercio, que se tem adoptado para beneficio reciproco dos Nacionaes, e Estrangêiros, pela facilidade, acerto, e segurança, com que se póde fazer por este expediente todo o tráfico, e circulação mercantil. Ainda que resulte algum gravame pelo premio, que a taes pessoas se deve pagar, de sua commissão, e trabalho, com tudo elle he mais que compensado na vantagem dos preços, bondade, e firmeza do negocio, em que intervem, (quando são dotados de qualidades necessarias): o que não he taõ facil conseguir sem a sua mediação; pois, convindo ao Officio de Corretores, ou Proxonetas, terem mais conhecimentos especulativos, e práticos das operações do Commercio, e bem assim das occasiões favoraveis dos valores, e lucros dos effeitos, regulados pela concorrência, e mais causas que influem no preço de todos os objectos das transacções da Praça, o qual ora he estacionario, ora progressivo, e muitas vezes retrogado, sendo susceptivel de variações repentinas, que, por circumstancias efemerias, exaltaõ, ou abatem a esperança dos especuladores; sendo além disto frequente, e talvez ordinario, o prevalecer-se qualquer da inexperiencia, e sinceridade do outro para tirar o maior interesse possivel em alguma avença, quando esta não he fiscalizada pela presença, e zelo de testemunha fiel; he por isso evidente o quanto seja util o ministerio dos ditos Corretores, a fim de suppirem com a sua intelligencia, e boa fé a desigualdade dos ajustes, conciliando, por accommodamento convinavel, o interesse de ambas as partes, equilibrando, quanto he possivel, com exacta imparcialidade, a condição, e vantagens de hum, e de outro; e deixando finalmente em seus Livros hum monumento authentico, para a todo o tempo constar dos termos, e integridade, com que se ultimou o tracto.

Ainda que pelos Alvarás de 22 de Novembro de 1684, 29 de Outubro de 1688, 28 de Outubro de 1718, e 19 de Abril de 1728, que vem na Collecção I. da Ordenação do Reino Liv. III. Tit. LIX., fosse estabelecido não se poderem celebrar válidamente os Seguros sem a mediação dos Corretores da Praça, e até se impuzessem pela contravenção as penas de perdimento

E ii

da

(1) Baldas. Part. 1. Tit. 5. Beaves lex Mercat. pag. 264. Emirig. Cap. VI. Sec. 7. e Cap. V. Sect. 10. Stracc de Proxenetis. Weskett v. Broker.

da quantia segurada, e de degredo, com tudo, em facto, este rigor tem calido em desuso, sendo bem notorio, que a maior parte dos Seguros, principalmente de Negociantes Nacionaes, se faz independente daquella solemnidade. Com tudo, não se póde desconvir, que, sendo o ministerio dos Corretores exercido por caracteres proprios para funçãõ desta confiança, e consequencia, he inestimavel o beneficio que delle resulta aos Segurados, como acima se notou; mas parece tambem conveniente ao publico, que isto se deixe ao arbitrio das partes; porque a experiencia mostra, que onde se involvem interesses dos particulares, toda a direcçãõ coactiva opéra effecto contrario á intençaõ do Legislador, e multiplica as difficuldades no expediente do Commercio, em lugar de promover, e dar actividade ás empresas dos especuladores cordatos. (1)

Muitos, e graves tem sido os abusos praticados pelos Corretores na sua meditaçãõ para os Seguros, e outras transacções mercantis. (2) Não obstante os Regulamentos de Marinha de varias Praças, que lhe prohibem tomarem a si os Seguros das partes, que delles se confiaõ na boa fé da presumida integridade, e desintersse, como o dicta a boa razãõ, e he expresso nas Ordenanças de Marinha de França Art. 68., ao contrario carregãõ-se, em seu proveito, dos Seguros, que se lhes recommendãõ, debaixo do usual artificio de nomes emprestados, ou *testas de ferro*, que entraõ no colloio, e que, no caso do sinistro, não tem fundos, nem crédito para responderem pela perda. He facil de vér quanto a boa ordem do Commercio se interessa na suppressãõ de taes perfidias.

C A-

(1) Vid. Alvará de 11. de Agosto de 1791, que excita a observancia dos direitos dos Corretores dos Seguros.

(2) Emerig. Cap. 2. Sect. 4. §. 3. e seg.

CAPITULO XIV.

Da declaração do Navio.

HE necessario na Apolice, sendo possível, a declaração do nome, qualidade, e circumstancias da Embarcação, (1) sobre que se pertende correr os riscos; a fim de poderem os Seguradores informar-se da bondade, e estado da mesma, e calcularem em consequencia os seus interesses, ou no regulamento do premio, ou na rejeição do contracto. Por tanto, quer o Seguro vér-se directamente sobre o caso, e apparelhos da Embarcação, como objecto primario, quer sobre os bens nelle contendos, faz-se, por via de regra, indispensavel declarar-se na Apolice, se tal Embarcação he hum Navio, ou Curveta, Bergantim, Hyate, Sumaca, etc. pois he evidente, que de qualidade, grandeza, solidez, e força do Navio depende o conceito, que os Seguradores fórmao do risco, á que tem de expôr se, sendo incontestavel, que hum grande Navio he menos sujeito aos perigos de mar, do que hum pequeno; hum bem apparelhado, do que outro que o não he; hum construido de boas madeiras, do que o formado de inferiores; hum que leva peças, e petrechos de guerra, do que o destituido destas forças; hum de numerosa equipagem, do que outro de menor. Importa além disto fixar-se por este modo a identidade do Navio, ou Embarcação; para que não fique em poder do Segurado fraudar ao Segurador, subrogando, a seu arbitrio, hum Navio a outro, ou aggravando os riscos, que este não cogitou ao tempo da assignatura da Apolice, ou insidiosamente exigindo a indemnização pela perda do Navio, que realmente não fosse o em que se haviaõ carregado os effeitos.

As Ordenanças da Marinha da Imperatriz da Russia Catharina II. são nesta parte as mais exactas, como se vê dos paragrafos 183, e 184 seguintes.

„ Quando se faz segurar pela Companhia de Seguro algum Navio, Embarcação, Mercadoria, ou Carregação, ou outros effeitos, o Segurado he obrigado a fazer huma Declaração verdadeira, fiel, exacta, e circumstanciada do dito Navio, Embarcação, Mercadoria, Carregação, ou outros effeitos, que faz segurar. „

„ Esta declaração, verdadeira, fiel, exacta, e circumstanciada do estado do Navio, Embarcação, Mercadoria, etc. se fará na ordem seguinte:
 „ 1.º Que idade tem o Navio, ou Embarcação: 2.º O lugar onde foi construido, e o em que tem sido esquipado: 3.º De que madeira he construido, „ trui-

(1) Emerig. Cap. 6. Baldas. Part. 2. Tit. 2. e 3.

„ truido , ou concertado : 4.º Se está bem calafetado , se não faz agua : 5.º Se „ o Navio , ou Embarcação he bem provido de mastros , vergas , cordages , „ vélas , ancoras , cabos , e todos os outros aparelhos , e pertenças neces- „ sarias para a viagem projectada : 6.º Qual he o lugar onde está o Navio ao „ tempo do Seguro : 7.º Qual he o lugar do seu destino : 8.º A que pórtos „ deve abordar : 9.º Em que tempo do anno deve partir , e qualquer outra „ circumstancia relativa á viagem do dito Navio. „

Quando o Segurado commette , por inadvertencia , e simples falta de exacção , erro de nome na declaração do Navio , com tudo , o Seguro subsiste , se consta da identidade deste Navio , ou Embarcação , isto he , se se mostra por provas relevantes : 1.º Que o Navio designado na Apolice era o proprio que o Segurador tinha em vista , em que verdadeiramente se correrão os riscos do casco , ou carregação segurada : 2.º Se o em que se correrão os riscos , era melhor que o nomeado , ou ao menos equivalente na estrutura , força , e actividade de navegar (que são as qualidades substanciaes ligadas com o interesse dos Seguradores , e que podem motivar a acceitação , ou recusação do contracto) ; e o erro , ou equivocação do Segurado só recae na denominação accidental da mesma estrutura. Nestes dous casos he evidente , que , acontecendo o sinistro , não podem os Seguradores ser desobrigados da responsabilidade , visto que não tem justa razão de queixarem-se de se lher ter , contra a sua intenção , e vontade , aggravado aos riscos da viagem segurada. O que ainda mais tem lugar , se o Navio , em que se correrão os riscos , era de superior qualidade do enunciado na Apolice ; porque , nesta hypothese , não sendo offendido , antes melhorado o interesse dos Seguradores , tem applicação as regras do Direito , que o *erro do nome não prejudica , quando consta da cousa ; e que a erronea indicação não vicia a substancia do facto.*

Pelo que , se v. g. se faz o Seguro , denominando-se a Embarcação hum *Bergantim* , e na realidade o em que se corriaõ os riscos era huma *Sumaca* , porém de igual , ou ainda maior força do que os Bergantins ordinarios , he inquestionavel a validade do contracto ; pois o objecto da Apolice vem a ser substancialmente identico , e apenas diversifica em huma accidental denominação , que he absolutamente differente , e insignificante para o exito da navegação , e interesse dos Seguradores.

Semelhantemente , se se fazem varios Seguros sobre o mesmo Navio , porém debaixo de diversos nomes , por innocente erro do Segurado , v. g. hum Seguro feito , declarando-se na Apolice ser o nome do Navio o *Leão feliz* ; outro Seguro he feito com a declaração simplesmente do nome de , o *Leão* , e outro com o nome o *Feliz* ; se este Navio sinistrou , os Seguradores não podem recusar o pagamento , com o pretexto de se não ter feito exacta declaração do nome , com tanto que haja prova da identidade do Navio.

A prova desta identidade se considera relevante , quando se mostra : 1.º Que o Capitão , Officiaes , e Equipagem eraõ os mesmos : 2.º Que tambem o era a carregação : 3.º Que o Navio sahira do mesmo porto , em igual

tempo, e para a mesma viagem, e destino: 4.º Que tem a identica origem, qualidade, dominio; e outras circumstancias conspicias a verificar a certeza do objecto.

Mas se tal identidade não pôde verificar-se de modo concludente, e de facto, se declare na Apolice ter sido feito o Seguro sobre hum Navio determinado, e que a cargação foi posta, e transportada em Navio distincto, neste caso, se o Segurado praticou isto por malicia para prejudicar os Seguradores, o Seguro he nullo pela fraude; se o fez deliberadamente, posto que sem desingio fraudulento, por querer mudar, antes de principiar a viagem, o plano da sua especulaçãõ mercantil, he igualmente nullo pela arbitria mudança, feita sem consentimento dos Seguradores: se finalmente obrou por simples engano, e equivocaçãõ de nome, he tambem nullo; porque nestas circumstancias o erro vem a recahir sobre objecto substancial, que muito varia o risco dos Seguradores, que por isso, em caso de sinistro, sendo demandados para indemnizaçãõ, justamente se defendem, allegando, que só tiverãõ intençaõ de correr os riscos no especifico Navio nomeado na Apolice, e não em outro diverso, em que forãõ carregados os effeitos seguros.

Por exemplo: pretendendo alguẽm segurar sobre o Navio *Alcides*, e havendo para esse fim carregado seus effeitos, com tudo, por equivocaçãõ de nome, e contra a sua intençaõ, declara na Apolice fazer o Seguro sobre o Navio *Invincivel*, aliãõ distincto daquel'outro: neste caso a Apolice he nulla, e os Seguradores, quando sinistrassem ambos os Navios, não podiãõ ser constrangidos a pagar cousa alguma; porque, perdendo-se o *Alcides*, em que estavaõ os effeitos, podem dizer, que só tomãõ o Seguro sobre o *Invincivel*, nomeado na Apolice; e perdendo-se este, assiste lhes direito para opporem, que em tal Navio não haviãõ sido carregados os effeitos, que erãõ o objecto do Seguro, e que, por tanto, faltava a materia, e fundamento do contracto; sendo absurdo pretender o Segurado ser indemnizado do damnõ acontecido a semelhante Navio, quando aliãõahi nada perdẽra. (1)

Quando as enunciações tendentes a especificar a qualidade do Navio sãõ accidentes, isto he, não pertencem aos requisitos substanciaes, que constituem hum Navio, ou Embarcaçãõ propria para a Navegaçãõ, ou os distinguem quanto á sua estrutura, e velejaçãõ, mas concorrem para augmentar, ou diminuir a idéa do risco, ellas devem ser declaradas na Apolice; como v. g. se o Navio, ou Embarcaçãõ he hum Corsario: pois he evidente, que hum Navio desta natureza procura os perigos em lugar de evitallos.

(1) Vid. Part. 2. Cap. 12. do *Sterno*.

CAPÍTULO XV.

Do Seguro feito sobre diferentes Navios nomeados na Apolice.

O Segurado pôde, em huma só Apolice, fazer o Seguro de effectos, ou valores distribuidos em varios Navios, que bem quizer, (1) designando o nome, e qualidade dos mesmos Navios, *conjuncta*, ou *alternativamente*. Se alguém segura, v.g. o valor de 100 cruzados no Navio, *Thetis*, *Triton*, *Alcides*, esta designação de Navios he *conjuncta*; se porém segura sobre *Thetis*, ou *Triton*, ou *Alcides*, esta designação he *alternativa*, e tem effectos distinctos.

Na designação *conjuncta* he livre ao Segurado declarar, ou não, a quantia que pretende segurar em cada Navio; se a declara, o Segurador, no caso de perder-se algum destes Navios individualmente nomeados, só he obrigado a pagar a importância que o Segurado destinou; e ficou na Apolice para o mesmo Navio, posto que ali carregasse maior quantidade: se a não declara, o Segurador responde pelo real valor da carga, e importância de que corre os riscos em tal Navio; com tanto que o Segurado mostre, que também distribuira outros valores pelos mais Navios.

Porém se o mesmo Segurado, em lugar de fazer distribuição dos ditos effectos, e valores, proporcionalmente ao número dos Navios nomeados, accumula a totalidade delles em hum só, e este se perde, deve-se distinguir, se taxou, ou não, para cada Navio quantidade certa. Se taxou, o Segurador só responde por esta quantidade, nos termos do seu ajuste; se não taxou, só ha direito de se requerer a indemnização da perda, quanto á somma parcial correspondente a cada Navio, como se tivesse sido feita distribuição igual de carga, e quantia segurada por todos elles; pois esta he a presumida intenção das partes. Em hum, e contração o Segurador deve retornar o premio do excesso da quantia, que não ficou por sua conta. E ainda que os mais Navios também se perdessem, com tudo a sua sorte he indifferente aos Seguradores; porque o Seguro feito sobre elles vem a ser caduco, e frustratorio, por falta da cargação real, e effectiva, que he o alimento do risco, e o titulo, por que os Seguradores tem direito de pedir indemnidade.

Na designação *alternativa* dos Navios nomeados pela clausula *em tal* ou *tal*, pôde o Segurado ou distribuir a carga por elles, nas proporções que quizer, ou carregalla toda em hum só Navio, e não obstante isso subsiste o Seguro; pois, em virtude daquella clausula, fica o risco consolidado no Navio que eleger, e a obrigação alternativa se converte em individual, e solidaria.

Pôde-se nas Apolices inserir a clausula de se poder no curso da viagem

car-

carregar os effeitos segurados em hum, ou mais Navios differentes dos nomeados na Apolice.

Se hum Negociante destina distribuir as suas mercadorias por diversos Navios, e com esta declaração faz o Seguro dellas com clausula de principia-rem os riscos por conta do Segurador desde o transporte das mesmas nos barcos, em que se costumaõ levar os effeitos para bordo dos Navios, he questaõ, se, carregando-se todas as mercadorias em hum só barco, e perdendo-se este, o Segurador he obrigado a perda total? Guidon de la Mer Capitulo XIII. Tom. I. sustenta que não; pois o Segurado não tem direito de aggravar a condiçãõ do Segurador, reunindo em hum só barco os riscos de toda a carregaçãõ, quando, segundo o contracto, deviaõ ser divididos; porém o célebre Valin, commentando o Artigo XXXII. das Ordenanças de Marinha de França Titulo *dos Seguros*, decide o contrario, affirmando que, não obstante aquelle pacto, o Segurado não he obrigado a dividir em diversos barcos as mercadorias seguradas, proporcionalmente aos Navios, para que saõ destinados; pois a divisaõ declarada na Apolice só diz respeito aos mesmos Navios, e não aos barcos conductores. Emerigon conforma-se a este parecer.

C A P Í T U L O XVI.

Da Clausula : Em qualquer Navio, ou Navios.

AINDA que acima se estabeleceo a regra de ser necessaria a declaração do nome, e qualidade do Navio na Apolice, sendo possivel, com tudo, o expediente do Commercio exige que esta regra se limite nos casos em que o Segurado, tendo os fundos em poder de seus Correspondentes em Praças estrangeiras, e Paizes remotos, como Asia, Africa, America, (1) e havendo dado ordem para remessa, e retorno delles, ignora com tudo o Navio, em que lhe hajaõ de ser carregados effeitos por sua conta; ou ainda que tenha sobre isso avisos, com tudo não sabe que resoluções possaõ os ditos Correspondentes tomar a respeito do Navio, tempo de sahida, e quantidade de carga, por circumstancias que occorraõ, e de que não seja possivel receber as informações em tempo.

Para se prevenirem os inconvenientes desta incerteza, se tem introduzido omittir-se nas Apolices, naquelle caso, a declaração do especifico Navio, em que o Segurador deva correr os riscos, e fazer-se a nomeaçãõ pela generalidade da clausula: *em qualquer, ou quaesquer Navios: em hum, ou mais Navios*, ou outras enunciações semelhantes; porém, a fim de se preca-

Tom. I.

F

ve-

(1) Emerig. Cap. 6. Sect. 4.

vêrem as fraudes, he indispensavel que o Segurado declare a pessoa, a quem vem consignados os effeitos, ou mostre que foraõ navegados por sua conta, posto que dirigidos nominalmente a outro, especificando todavia a parte do mundo, Continente, ou Ilhas, onde devaõ ser carregados os mesmos effeitos (tal he a disposiçãõ das Ord. Marin. de França Art. IV.) As Leis de Marinha da Prussia requerem demais, que o Segurado, logo que tiver avisõ da Carregaçãõ, e expediçãõ do Navio, vindo daquellas partes, o faça notificar aos Seguradores; precauçãõ sem duvida muito acertada, e indispensavel. Põde-se tambem fazer o Seguro, declarando-se na Apolice o nome, e qualidade individual do Navio, ou Navios, em que se pretende correr a ventura, accrescentando-se por cautela a clausula: *ou em qualquer outro.* Põde-se tambem fazer a nomeaçãõ do Navio debaixo da clausula: *pelos primeiros Navios, que sahirem de tal porto, ou tal parte do mundo, em hum tempo fixo* na Apolice. Se houve carregaçãõ effectiva em taes Navios, o Segurador responde pelos damnos; senãõ houve, storna-se o Seguro, e o Segurador restitue o premio, deduzindo meio por meio pela sua assignatura. (1)

C A P I T U L O XVII.

Da declaraçãõ do nome do Capitãõ.

POn geral uso mercantil he necessario declarar-se na Apolice o nome do Capitãõ, ou Mestre do Navio, sobre que se faz o Seguro, (2) seja por nomeaçãõ especifica, seja por huma designaçãõ generica em virtude da clausula: *ou outro por elle.* Este uso he racional; porque, dependendo em boa parte a direcçãõ, e felicidade das viagens da habilidade dos Capitães, ou Mestres, sendo o interesse, e fortuna dos Seguradores entregue á destreza, e character de taes pessoas, he evidente que á porporçãõ do conceito, que se fórma na Praça, da sua pericia, probidade, prudencia, e córagem nautica, assim no espirito dos mesmos Seguradores se augmenta, ou diminue a idéa do perigo da viagem segurada, para se resolverem a excluir o Seguro, ou regular o premio. Além de que, a especificaçãõ do nome do Capitãõ contribue para se denominar, em caso de duvida, a identidade do Navio, podendo acontecer haverem outros Navios da mesma denominaçãõ, que facilmente se distinguem pelas differenças dos respectivos Capitães.

He certo que nas grandes Praças de Commercio, os Seguradores, de ordinario, recebem sem repugnancia quaesquer Seguros, sem attenderem

(1) Vid. Part. 2. Cap. 12. e 13. do *Storno*, e *Retorno do premio*.

(2) Emerig. Cap. 7. Ord. Marin. Art. 3. Baldas. Part. 1. Tit. 4. *Wesket. v. Mas tes.*

no calculo de premio á qualidade do Capitão, e consideraõ esta circumstancia como indifferente ao risco, na supposiçãõ de terem quaesquer Capitães, ou Mestres de Navios, e Embarcações, aquellã idoneidade, que os constitue proprios para fazerem, segundo a arte, e viagem segura; e por isso as Apolices de Inglaterra costumãõ ter a clausula: *Whosoe ver else shall go for master in the said ship*, qualquer que for o Capitão, ou Mestre do dito Navio.

Com tudo, huma vez que na Apolice se designa o específico nome do Capitão, ou Mestre, se depois, acontecendo o sinistro, se mostra que o Capitão do Navio era na realidade differente do que fora alli nomeado, o Seguro he nullo, porque ao Segurado não he licito variar, nem ainda em hum apice, dos termos do contracto, sem consentimento dos Seguradores: muito mais quando a variedade recahe sobre hum objecto, que influe no riscõ dos mesmos, como he sem duvida a mudança do Capitão do Navio; podendo elles, em tal caso, dizer com razãõ, que não se haviaõ prestado ao Seguro, senãõ pela confiança na habilidade do Capitão nomeado.

Havendo erro na declaraçãõ do nome do Capitão, o Seguro não se annulla, sendo o erro accidental, sem designio de se fraudar aos Seguradores, e constar da identidade do Navio, e Capitão, que ambas as partes tinhaõ em vista na occasiãõ do contracto.

Em tempo de guerra he tambem necessario que se declare na Apolice a Naçãõ do Capitão; porque esta circumstancia he muito essencial, visto que augmenta o risco dos Seguradores; pois sendo visitado o Navio, e pertencendo o Capitão á Naçãõ de Potencia inimiga, ha grande perigo de preza, por se dar com isso suspeita de não ser o Navio, e sua carga propriedade neutral.

C A P I T U L O XVIII.

Da Clausula do Capitão: ou quem por elle.

COMO a declaraçãõ do específico nome do Capitão na Apolice tem sido muitas vezes maioria de disputas dos Seguradores, (1) e, segundo o rigor da Jurisprudencia dos Seguros, toda a variaçãõ no contracto, ainda sem fraude, ou culpa do Segurado, altera, e dissolve os vinculos da obrigaçãõ preexistente, introduzio-se na partica dos Seguros hum modo generico de nomear-se o Capitão do Navio pela clausula: *ou quem por elle*, ou outra semelhante. Esta clausula he muito saudavel, porque previne os inconvenientes da designaçãõ individual da pessoa do mesmo Capitão, que em muitas occasiões he impos-

F ii

(1) Emerig. Cap. 7. Sect. 1.

sivel fazer-se, e que em outras póde muito prejudicar aos Segurados carregadores, quer a carregação se faça no lugar do Seguro, quer em porto distante, por sua conta, e ordem; pois no primeiro caso, o Segurado, tendo feito o seu Seguro, declarando o Capitão, que era do Navio a esse tempo, póde com tudo ignorar, se o Proprietario, Fretador, ou Consignatario do Navio mudou depois o mesmo Capitão; e permanecendo nesta boa fé, não se precaver com refórma da Apolice, quanto á variação desta circumstancia, e ficar por isso exposto a perder por facto alheio o fructo do seu contracto: no segundo caso, he bem possivel, e muito usual, que esperando de seus Correspondentes remessas de portos distantes, segundo os avisos, e ordens, igualmente ignore em que Navios lhe virão, e quaes sejaõ os respectivos Capitães.

Por esta causa toda a pessoa prudente deve inserir na Apolice a dita clausula do Capitão: *ou quem por elle*, ainda que lhes saiba o nome, e tenha a certeza que o Navio, em que se corre o risco, seguirá viagem, debaixo do seu commando.

C A P I T U L O XIX.

Da declaração na Apolice da importancia segurada.

HE evidente a necessidade de se declarar na Apolice a quantia em que importa a coisa segurada, quer se requeira o Seguro de mercadorias, quer de Navio, e seus appparelhos, ou outros objectos seguraveis, que se explicarão nos Capitulos seguintes. (1) A razão he: 1.º Porque toda a obrigação deve ter hum objecto certo; e importa ao Segurador saber a quantidade, pela qual tem de responder no caso de sinistro: 2.º Porque da quantidade de tal importancia tambem depende a facilidade, ou difficuldade de receber o Segurador sobre si o risco da coisa alheia; pois quando a quantia, de que se pede o Seguro, he tenue, o Segurador se abalança, com menos repugnancia, a correr os hasares da navegação; se ao contrario he grande, e se requer o Seguro sobre hum só Navio, tendo o Segurador já tomado nelle, ou outros Navios, mais seguros, que se achão pendentes, a resolução de se carregar de novos riscos, he materia de maior deliberação, e conselho.

Nesta materia a regra fundamental he, que a quantia segurada deve corresponder ao *real*, e *justo* valor da coisa exposta aos perigos maritimos, alias o Seguro não subsiste.

Diz-se *real*, e *justo* valor, porque he necessario que estes dous re-
qui-

(1) Emerg. Cap. 9. Sect. 3. 4. e 5. Baldas. Part. 4. Tit. [1. 2. 3. e 4. Millar. pag. 223. e seg.

quisitos cumulativamente concorram, para que a Apolice seja válida, e produza obrigação civil.

2. Deve ser *real* o valor; porque se elle he simulado, e inexistente, isto he, se o Segurado não tinha no Navio, ou Embarcação, sobre que o Segurador considerava correr o risco, cousa alguma sua, ou interesse proprio, legitimo, preexistente ao tempo do contracto, e que tivesse sido exposto aos perigos da navegação, o Seguro caduca, por faltar o fundamento, ou materia essencial da obrigação; pois o nada não se segura; e ninguem pôde pedir indemnização do que não arriscou, nem perdeo, que já estivesse fysicamente incorporado ao seu patrimonio. Daqui vem, que em rigor de justiça, não se considera interesse seguravel o lucro esperado de qualquer especulação mercantil, por ser hum objecto puramente imaginario, e muitas vezes quimerico, e impossivel de realizar-se.

Deve ser *justo* o valor; pois ainda que o Segurado tivesse alguma cousa, e real interesse no Navio, ou Embarcação, em que se correrão os riscos, com tudo, se essa cousa, ou interesse, tinha sido designada na Apolice em maior importancia do que na realidade valia, ao tempo ou da cargação, ou do principio dos riscos, este excesso de valor vem a ser nominal, exaggerado, e ficticio; e não pôde ser objecto de Seguro propriamente dito, antes fica logo a Apolice sem effeito na parte daquelle excesso; pois seria evidente a injustiça, ou, para melhor dizer, a usurpação do alheio, pretender o Segurado ser indemnizado de maior importancia, do que verdadeiramente houvesse perdido, e viria a tirar lucro do damno alheio, e ter ainda maior proveito no sinistro, do que em chegar o Navio a salvamento: o que he manifestamente contra a natureza, e essencia do Seguro, qua não he hum meio de adquirir, mas simplesmente de evitar o damno, e perda positiva do capital arriscado.

He sobre todos tão sagrado, e de particular natureza o contracto do Seguro, (1) que não tolera a menor sombra de engano, e má fé. Na compra, e venda he licito ás partes contrahentes tirar a vantagem possivel de seu ajuste, fazendo cada hum a sua condição melhor, por hum consentimento livre, e reciproco, com tanto que não haja falsidade, e dolo; de sorte que a fixação do preço depende da facilidade, e da condescendencia daquelle, que tem maior interesse em concluir o mercado. Portanto, este contracto soffre que as partes avaliem as cousas, que são objecto de venda, em maior preço, do que na realidade teria na estimação geral; e subsiste o tracto em rigor civil, se a lesão não excede á metade do justo preço.

Porém este espirito de sagacidade, e industria, que se tolera na compra, e venda, e que he hum meio de adquirir, he severamente repellido no Seguro, que não he mais que hum contracto de indemnidade, ou precaução para não perder.

Antigamente em alguns paizes, principalmente na Italia, como mais ex-

(1) Emerig. Cap. 9. Sect. 1. e 2.

tenosamente diremos na Segunda Parte, Capítulo V. era indifferente á validade do Seguro ser, ou não, a importancia declarada na Apolice excedente ao real, e justo valor da cousa segurada; porque alli eraõ frequentados os Seguros impropriamente ditos, que se faziaõ *por modo de aposta*. Porém as Nações as mais illuminadas tem presentemente proscripto semelhante abuso, que servia de cuberta a abominaveis malfetorias; pois a experiencia mostrou, que algumas pessoas mal intencionadas, fazendo Seguros de grandes sommas sobre Navios, não tendo nelles real interesse, ou tendo o muito limitado, se collocaõ com os Capitães, e gente do mar, a fim de os encalhar, queimar, e perder; e depois vinhaõ requerer a importancia segurada, tirando lucro do seu delicto; o que a Justiça não póde já mais authorizar.

Outros ha (e isto he frequentissimo em muitas Praças) que, sem designio algum fraudulento, porém com immoderada cubiça de ganho, fazem os Seguros, dando ás cousas seguradas huma importancia muito excedente ao seu real valor, incluindo o premio, e premio dos premios, e até os imaginarios prouveitos esperados da sua especulação; calculando tudo de sorte, que, no caso de sinistro, vem não só a indemnizar-se do seu verdadeiro capital, senão tambem a adquirir o que em commercio regular, e ainda em circumstancias vantajosas, não se poderiaõ prometter, ou esperar. Pelo que vinhaõ a ter commoõ da calamidade dos Seguradores, e serem mais afortunados com a perda, do que com a salvaçõ do Navio, em que se corriaõ os riscos; o que he sem duvida muito odioso, e injusto.

As Ordenanças da Marinha de França, para prevenirem taes abusos, estabelecem em primeiro lugar no Artigo XVIII., e XIX., que os carregadores dos effeitos segurados correrãõ o risco da decima parte do real valor dos mesmos effeitos, se na Apolice não ha declaraçõ expressa de que se pretende segurar o total; e que se os carregadores estiverem no Navio, em que estaõ embarcados, ou forem os proprietarios delle, serãõ obrigados a correr os riscos dessa decima parte, ainda que aliã declararem que seguraõ todo o interesse. Em segundo lugar nos Artigos XXII., e LV. prohibem o fazer segurar; ou resegurar dolosamente effeitos em mais do seu valor, por huma ou mais Apolices, sob pena de nullidade do Seguro, e de confiscação das mercadorias, e de ser o Segurado punido exemplarmente, se requeresse aos Seguradores as sommas seguradas além do dito verdadeiro valor.

Esta pena de nullidade he modificada no Artigo XXIII., no caso de que se ache huma, ou mais Apolices feitas sem fraude, em que a importancia enunciada exceda o valor dos effeitos seguros; determinando-se, que subsista o contracto até a concurrencia da real estimaçõ dos mesmos effeitos, ficando os Seguradores, no caso de perda, obrigados a responder, cada hum á proporçõ das sommas por elles seguradas, e até de retornarem o premio excedente ao real valor de taes effeitos, á reserva do meio por cento, que sempre lhes he devido pela sua assignatura.

Nos Artigos XXIV., e XXV. determina-se, que havendo muitas Apo-
li-

lices feitos sem fraude, se a primeira corresponder ao valor dos effeitos segurados, ella subsistirá unicamente; e as outras caducarão, e os Seguradores respoñtão o premio, que tiverem recebido, á reserva de dito meio por cento; e no caso que essa primeira não suba ao valor dos effeitos, os Seguradores da segunda responderão pelo excesso; e tendo-se carregado effeitos de valor sufficiente para encher todos os Seguros, devem estes ser considerados como feitos por huma, e a mesma Apolice; e havendo perda, todos os Seguradores a supportarão conjunctamente.

Ordinariamente se entende por preço a *expressão do valor de qualquer cousa por alguma medida commum de moeda, ou outro equivalente*, como os metaes preciosos, principalmente o ouro, e a prata, que são pelo seu pezo, incorruptibilidade, e outros dotes naturaes, de grande uso, e facilidade para o Commercio, sendo elles por isso considerados os representantes de todos os valores; porém, segundo as theorias do célebre Author das riquezas das Nações, he necessario corrigir este erro, e illusão vulgar! Pois na realidade a representação dos valores he reciproca a todas as cousas, e não hum privilegio exclusivo dos metaes cunhados, ou em barra; porque, não obstante o valor nominal da moeda, dado pelo Soberano do respectivo territorio, os metaes augmentão, ou diminuem de valor, como todos os outros generos, segundo as circumstancias do Commercio; e tanto v. g. huma caixa de assucar representa cem mil reis em dinheiro, como esta quantia representa aquella caixa; seja a mesma quantia em dinheiro, letra, fazenda, ou ainda algum serviço de igual estimação.

Valor, importancia, e preço são termos substancialmente synonymos; e quando se trata de trafico, e circulação mercantil, significaõ a estimação que se dá aos effeitos giraveis, á proporção da sua utilidade, raridade, concurrencia de compradores, e vendedores, facilidade de consumo, e exportação. Estas quatro condições entraõ copulativamente, como requisitos essenciaes, na composição do preço de todos os objectos de commercio.

O que decide porém do preço, e valor venal de alguma cousa, para dizer-se que he civilmente justo, não he a affeição indefinida, e arbitraria, que lhe dão o vendedor, e comprador, nem ainda a utilidade, que estes possaõ tirar da mesma pela sua particular industria, mas sim a commum, e geral estimação, que della se faz, ao tempo do contracto, no lugar em que existe. He principio de Direito Civil, adoptado na Ordenação do Reino Liv. IV. Tit. XIII.

Pelo que, o preço do custo não he a regra do verdadeiro valor das cousas; porque o comprador, ou vendedor podia comprar, ou vender caro, ou barato, tirando vantagem (como ordinariamente acontece) da inexperiençia, necessidade, ou capricho daquelle, que mostrou ter interesse de ultimar o contracto.

Tambem o preço da venda a credito não decide do justo valor da cousa; porque semelhantes vendas sempre se ajustaõ por mais alto preço, do que as feitas a dinheiro á vista: neste caso a maioria do preço não pertenc

ce ao valor da cousa, mas a negocio distincto; pois vem a corresponder ao interesse legal do dinheiro, a que o vendedor tinha direito, se fosse logo pago em moeda corrente, e fizesse delle emprego, ou applicação, que lhe vencesse os juros da Lei.

Além disto ninguem ignora, que as circumstancias dos lugares, e tempos, continuamente variadas, fazem incessantemente variar o preço de todos os generos do Commercio. Cada dia tem o seu preço particular. Nas Praças bem reguladas costuma-se todas as semanas imprimir, e dar ao publico huma Lista, ou Minuta dos preços de todos os dias dos principaes effectos, que entraõ na circulação. Esta pratica he de grande utilidade para se evitarem, ou decidirem as controversias sobre o primitivo valor das cousas seguradas; porém como este soccorro não existe em muitos lugares, he necessario estabelecerem-se algumas regras, para se fazer exacto conceito do que fórma a totalidade do valor dos objectos do Seguro, para o effecto de não poderem os Seguradores, em caso de sinistro, oppôr duvida ao pagamento.

Este valor comprehende: 1.º o preço do primeiro custo corrente na Praça no tempo, e lugar da carregação, e não o do lugar do destino; (1) porque a este só se attende no caso de avaria grossa, como em seu lugar se dirá: 2.º o preço que accresceo á cousa até o tempo, em que se principiáraõ a correr os riscos, isto he, antecedentemente á epoca de se fazer o Navio á véla; pois sendo incontestavel que os generos comprados, e guardados em armazens, ou embarcados nos Navios destinados a seu transporte, podem augmentar do preço pelas causas naturaes, que influem no valor dos effectos, este augmento he effectivamente huma entidade real, e proveito legitimamente adquirido ao Proprietario; e por consequencia póde ser justa materia de Seguro: 3.º as despesas do enfardamento, caixote, vasilha, caretos, embarque, direitos da Alfandega, ou quaesquer outros, que se devaõ pagar; 4.º a commissão da compra, e expedição. Todos estes valores devem entrar na Factura da cousa segurada, e os Seguradores não podem recusar a sua somma.

Alguns Authores são de parecer, que he licito incorporar na mesma Factura o premio do Seguro, e até a maioria do preço da cousa comprada a crédito; pois reputaõ este accrescimo de valores como despesas, que fazem parte integral da carregação; porém esta materia soffre contestação. (2)

O que se diz do preço, e estimação de quaesquer effectos, e mercadorias, he igualmente applicavel ao Navio, e seus apparelhos. Pelo que, não he permittido fazer segurallos em huma somma, que exceda o seu real valor ao tempo da partida, como abusivamente praticaõ muitos Proprietarios, e Armadores; porém he licito accrescentar as despesas do costeio, apparelhos, armamento, comedorias, soldadas adiantadas da equipagem, e as mais necessarias para a expedição do mesmo Navio.

C A-

(1) Ord. M. de Franc. Art. 15. e 64. Valin a este Tit. Emerig. Cap. 9. Sect. 6. Cap. 17. Sect. 9.

(2) Vid. Cap. 21. Regulação da Casa dos Seguros.

CAPITULO XX.

Da estimação da cousa segurada feita na Apolice.

NO Capítulo V. já indicámos a divisão das Apolices em *abertas*, e *avaliadas*. (1) Apolices *abertas* são as que não contêm a estimação da cousa segurada. Apolices *avaliadas* são aquellas, em que se faz essa estimação por ajuste das partes. Como o real valor do Navio, ou Carregação costuma ser materia de disputa judicial, e de pretexto aos Seguradores para recusarem, ou retardarem o pagamento no caso de perda, e a prova deste valor he sempre incommoda, e em muitas circumstancias difficil, e pouco satisfatoria; introduzio se a prudente, e util prática de avaliar logo o Segurado na Apolice a cousa, de que pede o Seguro, em huma somma, ou preço fixo, e os Seguradores por pacto expresso assentir a elle, firmando-o com a sua assignatura.

Quando se faz o Seguro de Navios, seus aparelhos, armamento, e munições de guerra, e bocca he determinado pelos Regulamentos de Marinha de algumas Nações, que se faça logo a estimação na Apolice, precedendo vistoria, e avaliação por peritos, ou simplesmente por convenção das partes. As Ordenanças da Marinha de França (2) prescrevem tambem a estimação convencional; ainda que Pothier, e Valin dizem, que esta disposição he meramente enunciativa; e não obrigatoria, não considerando tal estimação da essencia do Seguro, mas sim do arbitrio, e prudencia do Segurado.

Os effeitos das Apolices abertas, ou avaliadas, são muito distinctos. Nas Apolices abertas, acontecendo a perda, os Seguradores demandados para a indemnização, tem direito de requerer, que o Segurado justifique, que a cousa segura tinha o valor correspondente á somma, ou importancia designada na mesma Apolice; e não podem ser obrigados ao pagamento, senão da parte, em que se mostrar verificado aquelle valor; salvo no caso de fraude, porque esta annulla originariamente a Apolice. Esta prova do real valor deve-se fazer, exhibindo o Segurado a Factura, e Conhecimento coherente a ella, contas de venda, e outros documentos, ou peças probantes; e póde ser compellido a apresentar em Juizo seus Livros, sendo o Segurado Negociante.

Nas Apolices avaliadas, a estimação ahi expressa faz fé contra os Seguradores, e se presume justa, em quanto estes não provarem cumpridamente o contrario; ella fórma o titulo do Segurado; para exigir immediatamente a importancia estimada, que se considera provisoriamente liquidada.

Tom. I.

G

Além

(1) Emerig. Cap. 9. Sect. 3. 4. e 5. Baldas Part. 4. Tir. 1. e 2. Park Cap. 1. pag. 1. Werkes v. Interest. Valuation. Vid. John Millar Elem of Insurance. pag. 246.

(2) Art. 8. Tit. dos Seguros.

Além disto, por virtude da mesma, o Segurado não pôde ser constrangido a exhibir seus Livros, Factura, ou outros papeis concernentes ao valor da cousa segurada; sendo a cargo dos Seguradores o mostrarem por provas proprias a falsidade, ou o excesso da dita estimacão.

Do que se depreheende a essencial, e importantissima differença entre humas, e outras Apolices. Nas abertas o encargo da prova do verdadeiro valor incumbe ao Segurado; nas avaliadas porém aquelle onus, assás grave, recahe todo sobre os Seguradores. Esta differença he fundada em justiça; porque não se tendo prefixo o valor por convençãõ expressa na Apolice, sendo da essencia do contracto, que, no caso de perda, o Segurador não pague senão o que o Segurado tiver verdadeiramente perdido, he racionavel que este, antes de exigir a indemnidade, mostre que a cousa segurada tinha realmente a importancia, que se designou na Apolice.

Quando porém nella se fez a estimacão por pacto expresso, posto o Segurador o firmasse com sua assignatura, com tudo, não se entende por isso excluido, no caso do sinistro, o exame, e verificacão da verdade do valor da cousa segurada; pois, ainda que o Segurador conviesse na avaliacaõ incluída pelo Segurado, he claro que este assenso não he dado, senão na hypothese da boa fé, e exacção do mesmo Segurado, e não pôde derogar a natureza do Seguro, que não he mais, que hum contracto de indemnidade, em que não se considerã, que os Seguradores tivessem intençãõ, ou se pudessem obrigar a satisfazer maior importancia, do que realmente existisse na cousa, que era o objecto da Apolice. Além de que o expediente do Commercio, e a rapidez das suas operações exige, que estes não sejam morosos na accetacão dos Seguros, e que tenham hum certo grão de confiança na probidade dos Segurados, repousando provisoriamente nas suas declarações; tanto mais, que em muitas circumstancias he impraticavel, que antes de assignarem a Apolice, possam averiguar o valor das cousas seguradas, que existem em lugares distantes do em que se celebra o Seguro. Pelo que, no caso de perda, posto não seria decente, que depois de convirem, por pacto, no valor enunciado na Apolice, obrigassem aos Segurados a provar o mesmo valor; com tudo, a justiça não consente, que venham a ser victimas da má fé dos Segurados, que talvez hajaõ feito huma estimacão de valor inexistente, ou excessivo, pretendendo lucrar do sinistro, e fazer-se hum titulo de adquirir pela sua propria má fé; e por tanto, se os Seguradores puderem provar, que tal estimacão não foi conforme á verdade, devem ser attendidos, e relevados da obrigaçãõ, se houve fraude; e não a havendo, deve a indemnizaçãõ ser reduzida ao real valor do objecto do Seguro. Porém cumpre, que mostrem o excesso por provas, que estiverem em seu poder, sem que os Segurados recebam molestia, nem lhe subministrem para isso soccorro algum.

Ainda que tenha havido avaliacaõ official por peritos, como acontece a respeito dos Navios, dos quaes muitas vezes se faz vestoria, e exame, previamente á sua partida, para constar a todo o tempo do seu estado de nave-

gabilidade (o que he excellente policia dos Portos, e util prática, tanto aos Segurados, como aos Seguradores.) ainda que este exame, e avaliação seja relevante fundamento á Acção do Segurado, e tenha a seu favor a presumpção da Lei, com tudo deve esta ceder á verdade; e os Seguradores, sem embargo della, sendo demandados, no caso de perda, podem fazer proceder a nova avaliação; e segundo esta, regular-se o direito das partes.

Quando o excesso, que se provar contra a estimação da Apolice, he em pequena quantidade, deve desattender-se, por se evitarem contestações insignificantes: muito mais quando a franqueza he a alma do Commercio; devendo-se considerar qualquer excesso feito antes por erro, que por fraude, e não ser esta provada evidentemente, o que depende das circunstancias. Os Juizes costumão imputar antes o erro, do que a mácia as operações equivocadas dos Negociantes: a equidade pede, que isto especialmente se pratique, quando o Seguro for requerido em consequencia de expedição feita em paizes remotos.

Como do exposto se manifesta o quanto seja vantajoso ao Segurado fazer na Apolice a estimação da cousa, de que se requer o Seguro, a prudencia dicta, que nunca ella se omitta, sendo possível.

He porém de notar, que toda a estimação convencional na Apolice, ou qualquer outra indicação de valor da cousa segurada, presume-se dolosa, podendo-se provar, que ella excede o quanto do real, e justo preço da mesma cousa; e neste caso assiste aos Seguradores direito para annullarem o Seguro, pela fraude, e vicio original inherente ao contracto. (1)

Esta regra he necessaria para manter a boa ordem no Commercio, e atalharem-se as maquinações deshonestas dos Segurados no abuso que fazem da avaliação dos effeitos, ou Navios, de que requerem o Seguro: o que tanto mais escrupulosamente se deve guardar entre nós, visto não haver Lei patria, que force os Segurados ao rigor de deixar fóra do Seguro dez por cento do valor real de tudo que se segura, e correrem os riscos delles, segundo determinão muitos Regulamentos estrangeiros.

(1) Emerig. Cap. 9. Sect. 2. e §.

CAPÍTULO XXI.

Das cousas seguradas, e da sua declaração na Apolice.

Tudo que entra em Commercio, e fórma real interesse ao Segurado, já existente ao tempo do contracto, pôde ser materia de Seguro marítimo; (1) e se reduz a tres clases: 1.º a Mercadoria, ou Carregação, em cuja generalidade se comprehende toda a sorte de bens móveis, ou effeitos circulantes contêudos no Navio, assim os do uso dos Navegantes, e Proprietarios, como os destinados ao tráfico mercantil, seus lucros, e retornos: 2.º Navios, ou Embarcações de todo o lote, seus apparatus, e armamento, o frete, soldadas, despezas do costeio, e expedição: 3.º a vida, e liberdade dos homens, e das bestas; o premio do Seguro; o dinheiro dado a risco.

Qualquer que seja a cousa, de que se pertende o Seguro, deve-se fazer na Apolice huma declaração expressa da mesma, *sendo possível*; porque toda a obrigação deve ter hum objecto certo; e importa prevenir, no caso de perda, qualquer substituição fraudulenta, ou erronea de huma cousa por outra. Diz-se, *sendo possível*; porque em muitas circumstancias aquella declaração he impraticavel; o que acontece, quando se requer o Seguro de effeitos carregados em lugares remotos, e ultramarinos, e o Segurado ignora a qualidade daquelles, de que seus Correspondentes lhe farão remessa.

A declaração da cousa segurada pôde ser feita, ou por designação generica, ou por designação especifica, e huma, e outra; ora conjuncta, ora separadamente.

Designação generica, he quando se faz segurar alguma quantia debaixo da clausula: *sobre as facultades, e Mercadorias*, ou effeitos carregados em tal Navio, e esta designação he generica; e por ella entende-se feito o Seguro taõ sómente sobre os generos, e valores contêudos neste Navio, e pertencentes áquelle, por conta de quem se requere o Seguro.

Designação especifica, he a que determina a cousa, que se pretende segurar; como quando se requer o Seguro de certa somma sobre v. g. pipas de vinho, ou sobre o corpo de algum Navio, ou Embarcação, que se nomea.

Quando se faz o Seguro debaixo da designação generica, ou indefinida de *facultades, mercadorias, carregação, effeitos, generos, fazendas, valores*, ou outra expressão semelhante, ella comprehende toda a qualidade de bens existentes a bordo do Navio, sobre que se correrão os riscos, ainda os

naõ

(2) Emerig. Cap. 8. e 10. Baldas. Part. 3. Tit. 1.

naõ destinados a commercio, e sã pertencentes ao uso do Segurado, com as que se dizem *pacotilhas*, e *victualhas*.

O Seguro sobre carregação naõ se estende ao Seguro sobre o corpo do Navio, e seus apparelhos; nem o Seguro deste comprehende o daquelle.

Põde-se fazer o Seguro, designando-se a cousa segurada conjuncta, ou separadamente.

Designação conjuncta, he quando se seguraõ, v. g. dez contos de reis sobre o corpo, e facultades do Navio tal, ou sobre o casco, e carga do mesmo Navio. Neste caso o Navio, e carregação fazem huma só massa; e acontecendo a perda, basta que o Segurado tenha interesse ou no casco, ou na carga, para o Segurador ser obrigado á indemnizaçaõ.

Designação separada, he quando se seguraõ, v. g. dous contos de reis sobre o casco do Navio tal, e dous sobre a carga. Neste caso o Seguro de hum naõ se applica ao do outro, nem se communicãõ reciprocamente as perdas. Tambem he *designação separada*, quando se faz o Seguro, v. g. de dous contos de reis sobre o casco do Navio tal, e dous sobre certa especie de effeitos nelle conteudos, como por exemplo caixas de assucar, que ahi fórmaõ parte da carregação.

C A P I T U L O XXII.

Do Seguro do Navio.

O SEGURO do corpo, ou casco do Navio, seus apparelhos, e armamento, despezas do costeamto, e expediçaõ, he frequentissimo no Commercio; pois nenhum Proprietario, ou Armador de Navio, a consultar as regras de prudencia, pôde deixar de segurallo, em qualquer viagem de alguma consideração, e perigo, ao menos em parte do seu valor; e he tambem a especie de Seguro, em que os Seguradores correm o maior risco, seguindo a fé do Segurados na representaçaõ, que estes lhes fazem da qualidade do Navio, e viagem projectada. (1)

O Seguro do Navio, e seus apparelhos, he absolutamente distincto do Seguro das mercadorias, e effeitos que podem ser carregados; de sorte, que hum naõ se comprehende no outro, nem com elle já mais se confunde.

Quando o Seguro se faz taõ sómente sobre o Navio, pouco importa que elle esteja carregado, ou vasio; porque o Segurador se constitue logo responsavel; pois que tanto elle, como o Segurado naõ tem por objecto do contracto senaõ o mesmo Navio.

Nes-

(1) Ord. M. de Franc. Art. 15. e 64. Valin a este Tit. Emirig. Cap. 9. Sect. 6. Cap. 17. Sect. 9.

Neste Seguro o Segurado tem obrigação de declarar fiel, e exactamente, bem como no Seguro das mercadorias, e effeitos, a qualidade do Navio, a viagem destinada, e todas as mais circumstancias, que podem augmentar o risco do Segurador, e influir na acceitação, ou recusação do Seguro, ou na quantidade do premio. Se aquella declaração não he feita com a fidelidade, e exacção conveniente, de sorte, que o risco do Segurador venha a ser maior, do que elle tinha razão de presumir ao tempo do contracto, seja isto por fraude, seja por simples negligencia do Segurado, o Seguro he nullo, e os Seguradores não são responsaveis, acontecendo o sinistro.

De todas as Ordenanças de Marinha das Potencias Maritimas da Europa nenhuma são mais providentes, e exactas nesta materia do que as da Imperatriz da Russia Catharina II. : ellas são concebidas nos termos seguintes, que são proprios para remover futuras duvidas sobre a innavegabilidade do Navio segurado, e firmarem-se os respectivos direitos do Segurador, e Segurado.

No Artigo CLXXXIV. destas Ordenanças determina-se, que o Segurado declarará na ordem seguinte: 1.º a idade do Navio, ou Embarcação: 2.º o lugar onde tem sido construido, e o em que foi esquipado: 3.º de que madeira he construido, ou concertado: 4.º se está bem calafetado, se não faz agua: 5.º se o Navio, ou Embarcação he bem provido de mastros, vergas, cordagens, vélas, ancoras, cabos, e todos os outros apparelhos, e pertencas necessarias para a viagem projectada: 6.º qual he o lugar onde está o Navio ao tempo do Seguro: 7.º qual he o lugar do seu destino: 8.º a que portos deve abordar: 9.º em que tempo do anno deve partir, e qualquer outra circumstancia relativa á viagem do dito Navio.

Segundo o uso mercantil, quando se faz o Seguro debaixo da generica denominação, *sobre o corpo, apparelhos, e armamento do Navio*, se entende tambem segurar-se a cordagem, velame, peças de artilheria, munições de guerra, e de boca, destinadas para uso do mesmo Navio; os adiantamentos de parte de soldadas (não a totalidade dellas), e todas as mais despezas, a fim de poder a Embarcação fazer-se á véla, e chegar ao porto do destino; igualmente comprehende aquella generalidade as vergas de sobrecellente, a artilheria, e armas de defeza, e ancoras, e mais instrumentos ordinarios do Navio; e do mesmo modo a lancha, e escaler nelle conteúdo.

Quando o Seguro se faz conjunctamente do corpo, e apparelhos do Navio, e de mercadorias, ou effeitos, neste caso o Seguro fórma huma só massa, posto que o risco se constitua em diversos objectos.

Se acontece algum infortunio ao Navio, que o reduz a estado de innavegabilidade no curso da viagem, e os effeitos fossem passados para outro, he questaõ o como se deve fazer o cálculo sobre a distribuição da perda, quando na Apolice as partes não distinguirão, e convencionarão o modo desta distribuição. [Por huma declaração Real em França de 17 de Agosto de 1779 (1) se prescreve, que a somma segurada será repartida entre o Navio,

e

(1) Emerig. Cap. 10. Sect. 1. §. 4.

e a sua carga, á proporção do respectivo valor, se este se acha fixo na Apolice; aliás taxado pelos peritos, fazendo-se visita, e vestoria legal.

C A P I T U L O XXIII.

Do Seguro da cargação: e que effeitos, ou mercadorias não se podem segurar sem especial declaração.

AINDA que sejam válidos, e em muitas circumstancias necessarios os Seguros indeterminados, ou indefinidos de bens existentes a bordo de qualquer Navio, isto he, feitos debaixo das expressões genericas de mercadorias, cargação, generos, etc. ora conjuncta; ora separadamente; como se explicou no Capitulo antecedente (1), com tudo, pede a boa ordem, que sendo passivel, e sem inconveniente, se designe com a maior exacção na Apolice; 1.º a quantia do Seguro, que he tomado sobre o corpo do Navio, e a que pertence á carga, segundo a intenção do Segurado: 2.º se elle he tão somente sobre a carga, se especifique a sua quantidade, qualidade, marca, número, caixa, barrica, ou vasilha de qualquer genero, enfardamento, e mais notas individuaes, que bem a distinguaõ, a fim de excluir se em todo o tempo qualquer dúvida sobre a sua identidade, e interesse da pessoa, por cuja conta se requere a Apolice; pois o Seguro de hum genero determinado não comprehende o de outro.

A carga do Navio póde ser composta ou de generos solidos, e menos sujeitos á avaria, e descaminho; ou de generos liquidos, e periveis, ou de facil deterioração, e extravio, e mais expostos aos perigos da perda a bordo do Navio, ou no curso da navegação.

A respeito daquelles primeiros, o Seguro subsiste, posto seja feito debaixo da designação generica de cargação, mercadorias, e effeitos; e em caso de perda, mostrando o Segurado conhecimento de cargação de bens que lhes pertençaõ, e fossem expostos aos riscos maritimos, o Segurador he obrigado á satisfação do damno.

Porém se o Seguro he sobre cargação da dita segunda especie de effeitos, he estabelecido em quasi todas as Ordenanças de Marinha das Nações commerciantes, que os Seguradores não sejam responsaveis pela perda, se delles não se fez na Apolice especial declaração. Esta legislação he fundada em justiça; pois sendo mais o risco dos Seguradores, importa lhes saber qual seja o objecto, e extensaõ dos perigos, a que tem de expor-se, para recusarem o Seguro, ou calcularem o premio. (2)

(1) Baldas. Part. 3. Tit. 1. e Part. 4. Tit. 3. *Wesket v. Good. Perissable commodities. Insufficiency.*

(2) Vid. *Wesket. v. Leakage.*

As Ordenações de Marinha de França, Artigo XXXI., despoem que
 „ Deve-se fazer na Apolice designação das mercadorias sujeitas a *coulage*,
 „ aliás os Seguradores não respondem pelos damnos, que puderem acontecer
 „ por tempestade. „ (1)

A classe de bens sujeitos a *coulage* pertencem todos os liquidos, es-
 pirituosos, ou não, como vinhos, aguas ardentes, azeites, ect.; pois todos
 estes são sujeitos a revêrem, e esvahiem-se pelos póros, e fendas das pipas,
 e vasilhas, em que são conteudos.

Ainda que os Segurados fação na Apolice designação especifica dos li-
 quidos que seguraõ, e estes fiquem em consequencia a risco dos Segurado-
 res, com tudo, os mesmos Seguradores só respondem pela *coulage*, ou eva-
 cuação, que aconteceo por tempestade, ou outra fortuna do mar, e caso
 verdadeiramente fatal, deduzindo-se com tudo o revimento, ou esvahimen-
 to ordinario, regulado pelas Ordenanças, ou uso do paiz, ou por conven-
 ção na Apolice; pois que este revimento, ou esvahimento ordinario, he ine-
 vitavel, ainda na mais feliz viagem, porque he derivado de cousa natural,
 e vicio intrinseco, e permanente dos mesmos liquidos, que por isso não pôde
 ser objecto de Seguro.

Por identidade de razão, devem-se declarar com designação especifica,
 sob pena de nullidade da Apolice, as mercadorias, e effeitos de sua nature-
 za periveis, corruptiveis, e sujeitos á progressiva deterioração, ou diminui-
 ção de quantidade, e qualidade; como são frutas frescas, ou passadas,
 mantimentos de toda a qualidade, sal, assucar, sebo, manteiga, queijos,
 anil, tabaco, e todo o género de grãos, por serem sujeitos ao gorgulho, e
 fermentação intestinal.

Igualmente devem-se declarar as mercadorias que augmentaõ conside-
 ravelmente os riscos dos Seguradores; como são lans, péz, polvora, salitre,
 enxofres, vitriolos, e quaesquer materias inflammaveis, que expoem o Na-
 vio, e sua carga á explusão, ou outros accidentes terriveis.

Por hum principio analogo, deve-se declarar o dinheiro, ouro, prata,
 e joias; não só porque pela sua qualidade apreciavel, e pouco volumosa,
 são mais objecto de cubiça dos corsarios, piratas, e ainda de ladrões existen-
 tes no Navio, que por isso expoem os Seguradores a maiores riscos; senão
 tambem porque sendo em quasi todas as Nações prohibida a sua exportação
 para fóra do Estado, e devendo pagar direitos nas Alfandegas, a que muitos
 de ordinario tem grande tentação de subtrahirem-se, he evidente que se de-
 baixo da generalidade de *mercadorias*, e *effeitos*, se julgasse comprehendi-
 da tambem aquella especie de bens, dar-se-hia occasião, e facilidade a car-
 regações simuladas, e violação das Leis.

A regra estabelecida nestes tres antecedentes paragrafos procede, quan-
 do os bens segurados estão no lugar em que se faz o Seguro. Pelo que, se
 este he requerido de mercadorias, e effeitos, que o Segurado espera que se-
 jaõ

(1) Vid. Valin a este Art. Emerig. Cap. 10. Sect. 2.

jaõ remettidos por seu Correspondente de algum porto distante, e ignore a sua qualidade, por não ter avisos da especie de emprego, que o ditõ tenha feito, he evidente que está na impossibilidade de fazer a sobredita declaração especifica dos generos, sobre que se haõ de correr os riscos. Em tal caso, procedendo o Segurado em boa fé, acceitando o Segurador o Seguro debaixo da clausula geral de *mercadorias*, quaesquer que ellas sejaõ, e forem remettidas, não sendo de contrabando pelas Leis do paiz, ou pelo Direito das Gentes, ficaõ obrigados á indemnizaçaõ, acontecendo o sinistro, porque se deve presumir, que os Seguradores calculáraõ o premio, havendo consideraçãõ áquella incerteza da qualidade dos effeitos.

Do exposto se deduz a regra, que he licito, e válido o Seguro feito no lugar, onde o Segurado tem os bens, que se devem transportar, ainda que os segure debaixo do nome generico de *mercadorias*, ou outra generalidade semelhante, sem fazer especificaçãõ da sua qualidade, todas as vezes que os bens não são de natureza de augmentar o risco do Segurador, nem dos que pelas Leis do paiz, ou Ordenanças de Marinha das principaes Nações commerciantes, se exige a declaraçaõ especifica, como são os acima enumerados; com tanto que o Segurado depois justifique, no caso de sinistro, que elle tinha no Navio, ou Embarcaçaõ valores até á concurrencia da somma, ou importancia segurada; quer os carregasse antes, ou depois da assignatura da Apolice, previamente ao principio da viagem, ou no curso della; quer tivesse substituido humas em lugar de outras, sendo de preço equivalente.

Esta regra tem excepçaõ: 1.º quando se designou o lugar onde deviaõ começar, e terminar os riscos, e as mercadorias, ou effeitos foraõ avariados, ou perdidos antes do principio dos riscos: 2.º quando a carregaçãõ he feita em hum lugar não destinado, e se alterou o plano da especifica viagem ajustada: 3.º quando o Seguro he feito em termos indefinidos, tanto a respeito da mercadoria, como do preço do mesmo Seguro; porque sendo este feito sem determinaçãõ da somma, comprehende taõ sómente a mercadoria, que se mostrar já carregada no tempo do contracto, e não os carregados depois desta época; salvo se na Apolice assim fosse declarado por pacto especial; nestes tres casos os Seguradores não são obrigados á indemnizaçaõ, pois a sua obrigaçaõ não pôde já mais ser ampliada sem seu consentimento, além dos termos da Apolice.

C A P I T U L O XXIV.

Do Seguro de cargação de escravos, e das bestas.

N Os paizes, como o nosso, em que se faz o trafico de negros na Costa d'Africa; destinados para cultura das terras nas Colonias de America, pôde se fazer o Seguro da cargação dos mesmos negros pelos riscos de rebelião, e de vida, que correm no transporte maritimo, sendo, quanto a este effeito, considerados como hum dos generos do Commercio. (1) Mas o Seguro da cargação de Escravos não se entende comprehendido debaixo da clausula generica de mercadorias, e effeitos, porém exigem huma declaração especifica; salvo sendo de retornos da Costa d'Africa; porque costumando ser principal parte em escravos, não ignorando os Seguradores esta circumstancia, a designação especifica lhes he indifferente.

O Seguro de cargação de negros tem por objecto o remover sobre os Seguradores, assim os perigos da rebelião, como da morte funesta dos mesmos negros, á excepção da procedida de suicidio, e doença natural; pois não pôde esta ser objecto de Seguro, por se dever considerar como derivada de vicio intrinseco da cousa segurada.

Por virtude deste Seguro, se os negros se rebellão no mar, e por este levantamento occasionão o naufragio, variação, e perda de viagem (como tem acontecido) ou sobrevem outro qualquer accidente desta natureza, e effeitos, os Seguradores respondem pelo dano total, ou parcial do Navio, e cargação, até á concorrência da quantia segurada; por se considerar este infortunio como caso extraordinario, fatal, e de força maior. Por identidade de razão elles tambem respondem pelo valor dos escravos, que por tempestades, ou outra casualidade, cahiraõ ao mar, ou se afogaraõ, ou pereceraõ de morte funesta, no Navio por algum acontecimento imprevisito de queda, fogo, peste adquirida em algum lugar, onde tocaraõ no curso da viagem, falta de agua, e mantimentos.

Allan Park, Capitulo III., indica hum exemplo atroz de desgraça semelhante, que horroriza a toda a alma sensivel aos males da humanidade. Hum Navio voltando da Costa de Guiné para Jamaica carregado de escravos, teve huma viagem taõ infeliz, e prolongada, que faltando agua, o Capitão, e Equipagem foraõ de parecer que se lançasse ao mar parte dos negros, que se transportavaõ; o que barbaramente se executou, e deo motivo a que o Segurado, por cuja conta haviaõ sido carregados os negros, demandasse aos Seguradores o pagamento do seu valor, como de perda acontecida por perigos de mar.

Po-

(1) Emerig. Cap. 8. Sec. 4. e seg. Cap. 12. Sec. 10. e Sec. 41. §. 14. Wesket v. Africa slaves.

Porém se os negros, sem haver levantamento, mataõ a si proprios com armas, enforçaõ-se, lançaõ-se ao mar, ou perecem de outra maneira violenta, e contra-natural, como seria deixando-se inanir por inédia, não querendo tomar o alimento necessario (que muitas vezes acontece), os Seguradores não são responsaveis pela perda do valor de taes escravos; porque semelhantes damnos resultaõ de vicio intrinseco da cousa segurada, que não podem já mais ser materia legitima de Seguro.

Igualmente são deshonerados da responsabilidade, quando a morte dos escravos he procedida de doenças ordinarias; pois semelhante perda pertence á classe daquellas, que procedem da perivel natureza, e natural decadencia da cousa, que faz o objecto do Seguro.

Se os negros rebellando-se no mar são subjugados pela Equipagem, e alguns são mortos no combate, ou depois perecem de estropeamento, e feridas, os Seguradores respondem pela perda; por se dever reputar huma consequencia *directa*, e *proxima* da rebeldia dos mesmos escravos.

Mas se alguns sobreviverão, e por desesperaçãõ se lançaõ ao mar, estropeaõ-se, e se mataõ de fome, ou de qualquer modo, e os outros, chegando ao porto da descarga, são muito diminuidos de preço pelo seu máo estado, e turbulenta indole, os Seguradores não são obrigados a reparar o damno; porque; além de serem taes perjuizos consequencias remotas, e não connexas necessariamente com a rebeldia, julgaõ-se com razaõ procedidas de vicio intrinseco, e natural descachimento da cousa segurada; e os Seguradores, pela natureza do contracto, só devem a indemnidade, quando a mesma cousa não chega a salvamento ao lugar do destino, e nada lhes importa o exito de especulaçãõ, de quem requereo o Seguro, sendo-lhes igualmente estranhos o beneficio, ou a desvantagem do mercado. Póde-se ver esta materia em Allan Park Capitulo III, onde transcreve em caso identico a erudita Deliberaçãõ do Lord Manfield. (1)

Ha tambem uso de se fazer segurar as bestas, ou quaesquer animaes, não só os que se transportaõ por mar, e que podem perecer por incuria do Capitaõ, ou por accidente maritimo, senão tambem os que existem em terra, segurando-se as suas vidas *contra doenças pestilenciaes*, que aliás não existãõ ao tempo em que se faz semelhante Seguro.

Para que taes Seguros sejaõ válidos, he necessario que o Segurado declare a qualidade, quantidade, e avaliaçãõ dos animaes, por designaçãõ expressa na Apolice. (2)

(1) Veja-se tambem John Millar, pag. 189. (2) Veja-se Magens §. 31. Pothier *des assurances*, num. 66. Baldasseroni Part. 3. Tit. 11. 400.

C A P I T U L O XXV.

Do Seguro de vida.

AINDA que a vida dos homens seja huma cousa inestimavel, e pareça odiosa á humanidade que a morte de hum Cidadão se considere materia de especulação mercantil, (1) com tudo, nos paizes, em que se pratica o trafico de escravos, considerandó-se estes como objecto de Commercio, he admittido o poderem os interessados nelle fazer o Seguro da vida dos mesmos no transporte maritimo, como acontece aos escravos da Costa d'Africa, que se transportão para as Colonias da America, que se reputão pertencentes á classe de bens moveis, posto que o Seguro delles não se comprehenda debaixo da generalidade de carregação, mercadorias, e effeitos, e se precise para isso de huma declaração especifica.

A respeito das pessoas livres, muitas Nações tem prohibido o Seguro de vida, por parecer contrario á dignidade do homem, e de máo agouro; porque pôde dar occasião a scelerados a commetterem enormes delictos para a destruição da existencia dos Segurados.

Em Inglaterra porém, ou pela vasta extensão do seu Commercio em todos os ramos, ou pela honestidade, e franqueza do character Nacional, são frequentissimos os Seguros de vida de pessoas de todas as classes, e idades, ainda que não tenhaõ por objecto os perigos de transporte maritimo de taes pessoas; e não se reputão indicentes, nem contrarios á Justiça, antes muito uteis aos particulares; pois, tendo estes interesse na conservação da vida de certas pessoas, he de grande soccorro adquirirem, pelo Seguro de vida, huma certeza da continuação dos proveitos que percebão da existencia dos mesmos.

O Seguro de vida pôde-se definir hum contracto, pelo qual o Segurador, em attenção ao premio que estipula, proporcionado á idade, saúde, profissão, e outras circumstancias da pessoa, cuja vida se deseja segurar por hum tempo determinado, obriga-se a pagar certa somma estipulada a favor do Segurado, caso elle morra dentro do tempo determinado da Apolice.

Muitas são as vantagens resultantes de semelhantes Seguros. Os que possuem Lugares, ou Empregos vitalicios; pais de familia, e outras pessoas, cuja renda he sujeita á decadencia, ou diminuição pelo seu falecimento, podem pelo meio do Seguro de vida segurar certa somma de dinheiro pa-

(1) Allan Park, Cap. 22. Baldasser. Part. 3. Cap. 10. Wesket. verb. *Equitable society*.

para soccorro de suas familias, pelo tempo fixo nas respectivas Apolices. As pessoas casadas, cujos dotes, ou arras, pensões, ou annuidades dependem da vida de hum, ou ambos os conjuges, fazendo o Seguro de vida das suas pessoas, adquirem direito á certeza, e continuação dos ditos dotes, arras, pensões, ou annuidades. As pessoas, cuja substancia, e commodidades dependem da vida de outro, que lhe presta algum salario, ou beneficio, podem, segurando as vidas destes bemfeitores, ou Protectores, adquirir direito de haver dos Seguradores a somma que terião em vida daquelles de quem recebiaõ o dito salario, e beneficio. Os que tem precisaõ de dinheiro de emprestimo, e não tem penhor, ou segurança que offereçaõ, podem adquirilla por meio de huma Apolice de Seguro de vida, que serve de hypotheca tão valiosa, como se offerecessem huma Letra de Cambio, aceita por firmas do primeiro credito. Quem empresta dinheiro a hum amigo, ou outra pessoa, que não tem senão o seu credito pessoal em seguranças da divida, pôde conseguir certeza do pagamento, segurando a vida do devedor pela somma emprestada. (1).

Esta especie de Seguros foi introduzida em Inglaterra desde o tempo da Rainha Anna, que no anno de 1706. concedeo a huma Companhia o privilegio de fazer taes Seguros, intitulada: *A amigavel Sociedade, para hum perpetuo officio de seguro*. Depois erigiraõ-se outras companhias para o mesmo fim; posto que tambem he licito a quaesquer particulares tomarem sobre si iguaes Seguros, achando pessoas que confiem do seu credito particular. Para o seguro de vida costuma haver huma Apolice particular, com clausulas proprias.

Na França não foraõ antigamente desconhecidos os Seguros de vida; pois delles faz mençaõ a Compilaçaõ das Leis, e usos maritimos, escrita em Francez, e publicada no anno de 1761, debaixo do nome de *Le Guidon*. O Author deste Livro porém diz no mesmo lugar que esta especie de contracto he totalmente prohibida na França, como repugnante á boa moral, por se ter considerado que ella abria a porta á muitas fraudes, e abusos. Em outros paizes da Europa se achão tambem Regulamentos positivos, prohibindo semelhante contracto, e a elles se conformaõ as Ordenanças da Marinha de França, Artigo X. Tit. dos Seguros. (2)

Em Inglaterra se tem pensado differentemente; pois, como já se notou, semelhantes Seguros se achão ahi sancionados por authority Real; e os fundos das Companhias desta especie de Seguros se tem progressivamente augmentado. Esta circumstancia prova a concurrencia dos Seguros, e a utilidade geralmente reconhecida de huma instituicaõ, e pratica tão favoravel.

Tem

(1) Vid. Wesker verb. *Livres*, onde aponta treze exemplos de applicaões uteis desta especie de Seguro.

(2) Emerig. Cap. 8. Seg. 1.

Tem sido nesta parte tão grande a facilidade dos Segurados , que , sem hesitação alguma , recebem quantos Seguros de vida se lhes offerece , não perguntando pelas razões , por que elles se fazem ; o que havendo induzido a muitas pessoas fraudulentas a fazerem taes Seguros , sem interesse algum no objecto segurado , veio a ser materia de discussão Parlamentaria ; em consequencia da qual foi determinado , que nenhum Seguro seria feito por alguma pessoa , ou pessoas particulares , ou Corporações politicas , sobre vida , ou vidas de alguma pessoa , ou pessoas , ou sobre algum outro acontecimento , qualquer que fosse , em que a pessoa , ou pessoas , para cujo uso , beneficio , ou contra taes Apolices fossem feitas , *naõ tivessem interesse , ou por via de jogo , ou aposta* , pena de nullidade de todo o contracto. E para prevenir toda a impostura , ou fraude , e melhor se saber que interesse realmente tinha a pessoa , a cujo beneficio se fez o Seguro , foi outrosi determinado , que não seria legitimo fazer-se algum Seguro sobre vida , ou vidas de alguma pessoa , ou pessoas ; ou outros quaesquer acontecimentos , sem se inserir na Apolice o nome da pessoa interessada nella , para cujo uso , beneficio , ou conta fosse ella feita , e assignada ; a que em todos os casos , em que o Segurado tivesse interesse em tal vida , ou vidas , ou acontecimentos , nunca se podesse cobrar maior somma do Segurador , que a somma real , ou valor do interesse , que o Seguro tem na vida , ou vidas , ou ditos acontecimentos.

As regras a respeito desta especie de Seguros são as mesmas que se applicação ás demais especies do mesmo contracto , que pela variedade dos objectos recebem diferentes denominações.

Pelo que respeita ao risco , que o Segurador tem de correr , elles devem ser insertos na Apolice , declarando-se , que o Segurador toma sobre si o perigo de todos os accidentes , a que a vida do homem he exposta , menos a da morte pelas proprias mãos do segurado , ou pela que soffrer pelas mãos da Justiça , fixando-se com tudo certo prazo da vida , terminando o qual , cessem os riscos ; pois repugna á natureza dos Seguros em geral , e dos de vida em particular , e serem de huma duração indefinida. Este termo deve ser de tal modo prefixo na Apolice , que se o Segurado recebe huma ferida mortal , durante o tempo allí taxado , e depois vem a morrer além desse termo , posto a morte fosse consequencia necessaria da ferida , cessa a obrigação do Segurador de pagar a somma segurada.

Porém se alguém se embarca para huma viagem dilatada , segurando a vida por hum tempo certo , e depois não se ouve fallar mais de tal pessoa , para se decidir se ella morreo antes , ou depois do termo prefixo na Apolice , só as circumstancias o podem determinar.

Nestes seguros , quando acontece a perda , os Seguradores devem pagar a somma total na fórmula do ajuste ; e não ha caso , em que possa ser diminuida em parte ; pois que sendo a vida , ou morte do homem huma cousa individua , não admite distincão entre perda total , e perda parcial.

Quando o Segurado falece no ultimo dia do termo da Apolice, o Segurador he obrigado á soluçãõ do Capital segurado, pela regra geral do Direito, que o ultimo do termo se computa no termo; porém sobre isto haõ ha difficuldade nas Apolices modernas, que costumãõ ter a clausula expressa: *os primeiros e ultimos dias incluidos.*

As Apolices sobre vidas são igualmente viciadas, e nullas, sendo feitas com fraude, ou falsidade; e a razãõ he igual, como nos outros Seguros maritimos; porque são, como elles, contractos de boa fé, em que o Segurado não pôde deixar de confiar-se na integridade do Segurado, quanto á verdade, e circumstancias do facto. Por consequencia se o que requer o Seguro representa aos Seguradores, que o Segurado estava em boa saude ao tempo do Seguro, estando aliás doente, o contracto caduca desde o seu principio.

Porém se Apolice he diligenciada por algum agente do Segurado, seu Procurador, Corresponsente, ou Corretor, o qual verdadeiramente ignorava o estado de saude de quem requer o Seguro, e na Apolice não garantio o bom estado de saude, mas só disse, que se presuadia que o Segurado a tinha; se os Seguradores á vista disto acceitãõ o Seguro, subsiste este, e são obrigados á pago do capital, ainda que o Segurado estivesse realmente em máo estado de saude, e fallecesse dentro do termo da Apolice; porque neste caso, não se pôde dizer, que haja fraude, ou informaçãõ falsa, nem tão pouco que haja garantia; e a si devem imputar os Seguradores, que subscreverãõ a Apolice, pela máo crença de quem diligenciou a Apolice, o qual haõ affirmou a realidade da saude do Segurado, mas a sua persuasãõ sobre o estado della; devendo-se por isso entender, que elles quizerãõ tomar sobre si os riscos do bom, ou máo estado da vida do mesmo Segurado.

Ainda que haja expressa garantia, que o Segurado está em boa saude, para que subsista o contracto, e se julgue feito em boa fé, basta que esteja em hum estado mediocre de saude, o qual, no curso ordinario da vida, constitue a qualquer homem apto para expedir os seus negocios domesticos, e trabalhos do seu costume, ou profissãõ; porque a palavra *boa saude*, não deve ser interpretada de hum modo tão rigoroso, que exclua toda a especie de enfermidade, e incommodo de constituicãõ; pois ninguem ha que seja perfeitamente livre de alguma molestia, ainda no mais robusto estado de saude, e não contenha em si occultos germes de doencas, os quaes insensivelmente se desenvolvem, e muitas vezes degenerãõ em produzir enfermidades mortaes. Portanto, ainda que a pessoa, de cuja vida se faz o Seguro, fosse já ao tempo do contracto opprimida de alguma molestia particular, e fallecesse dentro do termo da Apolice, sempre o Segurador he obrigado; podendo-se provar por authoridade de Medicos, que não precedera a morte da dita enfermidade, nem que era de natureza de encurtar a vida, e impedir que o Segurado chegasse á idade commum dos homens; e isto não obstante a garantia do bom estado de saude inserta na Apolice.

Quando se faz Seguro sobre a vida geralmente, sem alguma representaçãõ do estado de saude do Segurado, reputa-se que os Seguradores tomãõ

sobre si todos os riscos; menos se houvesse alguma fraude na pessoa que diligencia o Seguro, ou esta tivesse supprimido algumas circumstancias essenciaes que soubesse, ou allegasse alguma falsidade, que induzisse os Seguradores em erro, e deste modo lhes facilitasse a acceitação do Seguro, que aliás recusariaõ, se lhes fõssem patentes as circumstancias que se dissimularãõ, ou fraudulentamente se propuzeraõ; porém se a pessoa, que trata do Seguro, não sabe mais que o próprio Segurado do estado de saude deste, em tal caso todos os riscos são por conta do Segurado.

Com tudo, para se remover toda a suspeita de fraude, e se prevenirem difficuldades, será necessario declarar na Apolice não só a idade, e sexo da pessoa segurada, mas tambem as enfermidades habituaes, e cronicas a que he sujeita, e ainda aquellas que vem por accessos regulares, ou periodicos, com intervallos de saude perfeita, e vigorosa.

Disputou-se em Inglaterra, se hum homem, que fez Seguro de vida, sendo achacado de gota, e atacado de violentos accessos de espasmos, e convulsões, e tinha na Apolice proposto a garantia de *boa saude*, declarando a idade de 78 annos, falecendo dahi a menos de anno, disputou-se digo, se neste caso era nulla a Apolice por falta de cumprimento da garantia. Provou-se com authoridade dos Medicos, que os espasmos, e convulsões eraõ symptomas incidentes da gota. O Relator da cousa, o Lord Mansfield, julgou a favor do Segurado, pelas razões seguintes. A imperfeição da linguagem, diz elle, he tal, que não temos palavras para todas as idéas differentes; e por tanto nos contractos he necessario examinar, e conhecer a real intenção das partes pelo contexto do contracto, e materia sujeita. Na presente Apolice foi garantido, que o Segurado estava em boa saude. Semelhante garantia não significa que o homem não tenha em si algumas sementes de enfermidades. Todos nascemos, e nos conservamos com principios de dissolução, e mortalidade. Hum homem sujeito a gota, tem vida capaz de ser segurada, se elle não tem outra alguma enfermidade, de que resulte a morte por necessidade absoluta, e immediata causa.

Como he regra certa, que huma vez que os riscos principiãõ a correr por conta dos Seguradores, adquirem logo direito á totalidade do premio, ainda que o Segurado mudasse, hum momento depois, de vontade no plano da aventura, a mesma regra tem igual applicação ao Seguro de vida; de sorte, que se o Segurado falecer hum dia depois da assignatura da Apolice, o premio he inteiramente adquirido aos Seguradores.

CAPITULO XXVI.

Do Seguro da liberdade.

COMO entre os riscos maritimos he certamente huma das mais tristes consequencias o cahir qualquer Navio em poder de Piratas, como são em todos os tempos os das Costas de Barbaria, que reduzem a cativo os miseraveis Navegantes; (1) e sempre seja hum mal gravissimo ficar prizoneiro de Corsario, e Embarcação inimiga, he evidente a vantagem, que resulta de segurar qualquer pessoa a sua liberdade no transporte do mar, principalmente em tempo de guerra, ou nas viagens expostas aos ataques dos Barbarescos; a fim de ter a certeza do seu resgate, ou indemnizaçã dos prejuizos pessoas, no caso de ser apresado.

As Ordenanças de Marinha de França Artigo IX. estabelecem, que todos os Navegantes, Passageiros, e outras pessoas poderão fazer segurar a liberdade de suas pessoas; e neste caso as Apolices conterão o nome, o paiz, e lugar da residencia, a idade, e qualidade daquelle que se faz segurar, e bem assim o nome do Navio, do Porto, donde elle deve partir, e do seu ultimo destino; a somma, que será paga no caso de preza, tanto pelo resgate, como pelas despesas da tornaviagem; a quem será entregue o dinheiro do mesmo resgate, e debaixo de que pena.

Neste Seguro, bem como em todos os mais, a quantidade do premio regula-se pela idéa, que o Segurador fórma da grandeza, e probabilidade do perigo.

Póde-se na Apolice taxar logo a somma segurada, e o tempo da duração do risco, da mesma sorte que nos Seguros de outros objectos, segundo he disposto no Artigo, III. das ditas Ordenanças; porém se não he determinado na Apolice, o risco fica logo correndo desde a partida até á volta do Navio, segundo a decisão geral do Artigo V. das mesmas Ordenanças.

Se a Apolice fixa huma somma certa, como o preço do resgate, os Seguradores ficam obrigados a satisfazella desde o momento em que a pessoa segurada for cativa.

Se o Navio, em que se transportava a pessoa, que requireo o Seguro da sua liberdade, he apresado pelos Barbarescos, e reprezado por Christão, e a dita pessoa já cativa recobra por este meio a sua liberdade, os Seguradores não podem recusar a satisfação da somma segurada; pois, pelo facto da preza, ficou verificada a condição de semelhante Seguro; o que tem igualmente lugar, se a pessoa cativa teve algum outro meio de fugir, e restituir se á sua liberdade.

Tom. I.

I

Por

(1) Emerigon Cap. 8. Sec. 2. e Cap. 12. Sec. 21. e seguinte.

Por identidade de razão he devida aquella somma, se o cativo morreo; e por tanto seus herdeiros tem direito de haver dos Seguradores a somma segurada.

Póde-se tambem fazer o Seguro da liberdade sem especificação da somma segurada, cujo Seguro tem effeito muito distincto daquelle, em que se taxa a dita somma; pois, quando esta he expressamente limitada, se o Segurado cahe em cativo, os Seguradores não são obrigados a prestar mais do que a mesma somma, ainda que seja requerido maior preço para o resgate; porém se não he fixa a somma segurada, como neste caso a evidente intenção do Segurado he ser a todo o evento restituído á liberdade, se cahir em poder de inimigos, o Segurador deve satisfazer toda, e qualquer quantia que se exigir, para ser o cativo, ou prisioneiro, que se fez segurar, posto fóra do estado de cativo, ou prisioneiro, com as despezas, perdas, e danos; pois, tendo esta obrigação por objecto huma divida tão sagrada, o Segurador não póde ser attendido com o pretexto de se ter requerido pelo resgate hum preço excessivo, de que não cogitára no acto do Seguro; porque deve-se presumir, que calculára o premio com attenção á incerteza da somma do mesmo resgate; e não he justo que o Segurado, que se precautionou com o Seguro indefinido, fique privado da esperanza, e fructo do seu contrato.

Se o cativo, sendo resgatado, for de novo tomado pelos Barbarescos, os Seguradores não são obrigados a pagar segundo resgate; pois, tendo huma vez satisfeito a sua obrigação, não podem ser compellidos a outro encargo.

Para prevenir se este inconveniente, póde-se fazer segurar o feliz retorno do resgatado ao lugar do destino, fazendo-se logo o Seguro do preço do resgate. (1) As Ordenanças de Marinhá de França, Artigo XI., determinão que „ Poderão aquelles, que resgatarem os cativos, fazer segurar sobre as „ pessoas que tirarem da escravidão, o preço do resgate, que os Seguradores „ serão obrigados a pagar, se o resgatado na sua volta for retornado, morrer „ affogado, ou perecer por outro modo, á excepção de morte natural. „

Esta decisão he conforme á Justiça; porque em virtude deste Seguro, se o resgatado, vindo de volta, he retornado, a somma segurada, que os Seguradores devem logo pagar, serve para resgatallo de novo; se he morto, ou affogado, a somma segurada indemnizará aos resgatadores da despeza já feita; se porém morre de morte natural, sendo este hum successo commum a todos os homens, e procedido da perivel natureza de todo o vivente, cessa logo o effeito do Seguro, mas neste caso os Seguradores tem direito ao premio, pois na verdade correrão os riscos da repreza, e morte funesta do resgatado.

(1) Emerig. Cap. 3. Sect. 3. Vid. Valin ao Art. 21. Ord. Mar. e Franç. tit. dos Seguros.

CAPITULO XXVII.

Do Seguro do premio, e do premio dos premios.

ALguns Authores tem pensado que o Seguro do premio he essencialmente injusto, e nullo; porque sendo o premio o preço do perigo, parece de sua natureza incapaz de formar materia do Seguro; (1) porém como o premio, e despeza do Seguro, que o Segurado paga, he para elle huma perda, e prejuizo effectivo, e tem por objecto hum valor real, e certo, sendo o fim do Seguro poder cada hum fazer transportar os seus effectos sem perda do capital, não se póde considerar que o Seguro do premio seja repugnante á Justiça, considerada civilmente, e segundo o estilo mercantil das grandes Praças; sendo antes coherente ao fim do contracto, que não he outro mais do que constituir o Segurado a abrigo de toda a perda de seus fundos, expostos aos perigos da navegação.

Por identidade de razão se póde fazer segurar o premio dos premios até total extinção de qualquer quantia, que o Segurado, no caso de sinistro, poderia perder, senão tivesse feito este Seguro.

Em Inglaterra, França, Hollanda, Italia, e outros mais Paizes Comerciantes, he licito, e válido o Seguro do premio, e do premio dos premios, a que se ajunta o do custo do Seguro, isto he, da commissão, corretagem, e mais despezas dos Officiaes da Casa do Seguro. Tais Seguros foram introduzidos para o fim de não soffrer o Segurado prejuizo, ou desfalque algum do seu capital destinado ao transporte maritimo, e por isso póde o que requer o Seguro fazer incluir na Apolice o premio dos premios até serem estes absorvidos, ainda na menor fracção. O cálculo he facil, e qualquer o póde ver no exemplo que traz Emerigon. (2)

(1) Emerigon Cap. 3. Sec. 1. seg. Caps 8. Sec. 12. e 13. Waskett v. Premium.

(2) Cap. 3. Sec. 2. §. 5. e Cap. 8. Sec. 13. e 14. Vid. Valin ao Art. 20.

CAPÍTULO XXVIII.

Do Seguro de soldadas.

SOLDADAS são o salário, que se paga ás gentes do mar por conduzirem o Navio, ou Embarcação ao porto do destino. (1) Ellas só se vencem, e são devidas, quando effectivamente o Navio, ou Embarcação chega ao mesmo porto. As soldadas por vencer não podem ser objecto de Seguro; pois que não formão hum objecto physico, e existente no Navio: he hum mero crédito condicional, dependente da sorte da navegação: he hum proveito, e recompensa futura. Se as gentes do mar são privadas desta recompensa por algum accidente marítimo, como naufrágio, preza, etc. que impede chegar o Navio ao porto do destino, pôde-se dizer, que são privados de hum ganho, mas não he verdade o terem soffrido alguma perda do seu patrimonio já existente.

Pelo que he regra adoptada em todos os Estados Commerçiantes, que as gentes do mar não podem segurar as soldadas, que não receberam, nem vencerão. He tambem disposição do Artigo XV. das Ordenanças da Marinha de França, Título dos Seguros.

A principal razão de se não admitirem taes Seguros he o receio de que as gentes do mar, na certeza de receberem a todo o tempo as suas soldadas por meio do Seguro, fossem menos zelosos na conservação do Navio, no qual não tivessem interesse proprio, como poderia acontecer, portando-se com cobardia, e negligencia em occasião de combate, naufrágio, ou outro perigo semelhante.

Mas se as gentes do mar tivessem recebido adiantado algum dinheiro por conta dos seus salarios, e com elle comprassem mercadorias, não ha impedimento algum de as fazerem segurar; visto que neste caso cessa o motivo da disposição da Lei; pois que já se verifica o interesse, que o Segurado tem em que cheguem salvas as ditas mercadorias, e o Navio que as transporta, para conseguir o proveito, que espera na sua venda.

(1) Emerig. Cap. 3. Sect. 10. Vallin ao Tit. 15. das Ord. Mar. de Franc. Pothier dos Assur. N. 36. e seg. Weskett v. Wager.

CAPITULO XXIX

Do Seguro do dinheiro dado a risco.

O ARTIGO XVI. das Ordenanças da Marinha de França prohibe ao que toma dinheiro a risco fazello segurar, (1) sob pena de nullidade do Seguro, e de castigo corporal. Esta decisão he justa; porque: 1.º quem toma taes dinheiros, não corre risco algum de perdellos, por serem todos os riscos por conta da pessoa que os deo; e por tanto falta-lhe a materia do Seguro, que he o risco da cousa exposta á navegação: 2.º porque, em caso de sinistro, aquelle, que tomou dinheiro a risco ficaria descarregado de toda a obrigação a respeito da pessoa que deo o dinheiro, e ao mesmo tempo receberia outra igual somma total em puro ganho, sem ter o menor titulo; antes tiraria vantagem da desgraça de outro, o que he contrario á humanidade: 3.º porque, sendo o Seguro hum simples contracto de indemnidade do prejuizo soffrido, repugna á natureza do contracto, que elle procure pelo Seguro hum beneficio, não tendo recebido algum de perda.

Porém se o que tomou dinheiros a risco compra com elle effectos, que na estimação geral valem mais do que a importancia da quantia tomada a risco, não ha dúvida que pôde segurar o excedente da mesma quantia; porque se pôde segurar todo o valor real, que o Proprietario arrisca de perder.

O que deo dinheiro a risco, pôde segurar o seu capital, que arriscou. Esta he a opiniaõ de muitos Authores; posto que tambem haja quem a combata com o fundamento de que por este modo o emprestimo de dinheiro a risco se converteria em hum contracto usurario; pois cessando o risco marítimo por causa do Seguro, não hearia titulo legitimo de se perceber o premio além da sorte, ou capital emprestado.

Com tudo, o interesse, e uso mercantil tem geralmente estabelecido a prática daquelles Seguros, que se podem considerar como hum resseguro, de que em seu lugar se tratará.

(1) Emerig. Cap. 3. Sect. 11. Vid. Valin ao Art. 16. e 17. tit. dos Seguros. 1514. 1515.

CAPÍTULO XXX

Do Seguro do frete.

O FRETE he hum salario, que se paga ao Capitão do Navio, ou Mestre da Embarcação, em beneficio do Proprietario, ou Armador, com a condição tacita, que elle transportará as mercadorias, ou os passageiros, ao lugar, ou porto do destino, indicado no Conhecimento, que assignou o mesmo Capitão, ou Mestre: (1)

Como he do interesse geral do Commercio, que os Navios cheguem ao lugar do destino, e se evite, ou previna toda a possibilidade de fraude da parte do Capitão do Navio, por isso he estabelecida a regra: que todas as vezes que se não faz este transporte, seja por caso fortuito, seja por falta do Capitão, o frete não he devido: (2) Por tanto, não se deve frete algum das mercadorias perdidas por naufragio, encalhe com fractura do Navio, pilhagem, de piratas, ou preza de inimigos; salvo se tiver havido ajuste entre o Capitão, ou Proprietario do Navio, e o Carregador, de se dever frete, não obstante qualquer accidente. E supposto alguns Authores digaõ, que não pôde valer este tracto por causa das fraudes, que a certeza do ganho poderia occasionar da parte do Capitão, com tudo ha outros que affirmão a sua validade, por não repugnar á essencia do contracto, logo que se não provar fraude da parte do mesmo Capitão no acontecimento de algum desastre, que sobreviesse por força maior, que não estava em seu poder evitar, e que o impedio levar o Navio ao porto do destino.

Ordinariamente o frete não he pago, senão no lugar da descarga; mas não ha impedimento algum de se pagar adiantado, por ajuste entre o Carregador, Fretador e o Proprietario do Navio, ou Embarcação, ficando o mesmo Carregador, ou Fretador com direito de tornar a haver a si o mesmo frete, se por caso fortuito, ou por facto do Capitão, ou do Proprietario se não effectuou a viagem, e não foi transportada a coisa ao lugar do destino: para este effeito pôde intentar a acção do *indebito*, ou a que em Direito Civil se diz: *Condictio causa data, causa non sequuta*.

O frete *não vencido* não pôde ser objecto do Seguro; porque semelhante frete he hum proveito, ou lucro incerto; he o preço de huma navegação feliz, e o fruto civil do Navio; he hum beneficio futuro, mas não effectivo ao tempo do contracto: não pôde por tanto ser materia do Seguro, que, por sua natureza, instituição, e fim, só pôde recahir sobre valores, e cousas realmente existentes ao tempo em que se faz o Seguro; e não tem por ob-

jec-

(1) Emerig. Cap. 8. Sec. 8. Weskett v. Freight.

(2) Ord. Mar. Franc. Tit. du Fret. Art. 18.

jepto a accumulacão de lucros do Segurado, mas sim a mera indemnidade de qualquer prejuizo, que possa acontecer por caso fatal á coisa segurada; exposta aos perigos da navegacão. Coherente a estes principios, as Ordenanças de Marinha de França, Título dos Seguros, Artigo XV., prohibem o Seguro dos fretes por vencer.

Em alguns paizes, como na Italia, he permittido segurar o frete por vencer, como attesta Roccus na Nota 96, acrescentando, que neste caso os Seguradores até são responsaveis pelas despezas feitas na cobrança do frete segurado.

Quando porém se estipula frete adiantado, ou he promettido a *todo o successo*, (1) os Carregadores podem segurallo; porque este frete he já adquirido ao Proprietario, ou Armador por virtude de semelhante contracto; e forma huma despesa, que elles se arriscão a perder, se por fortuna do mar o Navio não chega ao lugar destinado.

Mr. Millar nos seus Elementos do Seguro pag. 230 certifica, que em Inglaterra, onde se admittê o Seguro dos proveitos esperados, costuma-se fazer distincão entre *gross and nett freight*, isto he, entre o frete illiquido, e liquido. Frete liquido entende-se o lucro, que remanesce do Navio, deduzidas as soldadas da Equipagem, e despezas do costeiro, e expedicão. Quanto a este remanescente, a prática admittê segurar-se, e cobtar-se, no caso do sinistro. As Ordenanças de Marinha de Amsterdaõ authorizaõ positivamente semelhantes Seguros.

Veja se o calculo, que fórma a este respeito Mr. Weshett no seu Dictionario, (2) verb. *Freight*. Elle he o práctico o mais acreditado sobre os Seguros de Inglaterra; e por tanto deve considerar-se o melhor guia para as frequentes Commissões de Seguro de Navio, que se costumão fazer de Lisboa para Londres. A estreiteza deste ensaio não me permite maior extensão na presente materia.

C A P I T U L O XXXI.

Do Seguro dos lucros das mercadorias.

NA Italia he permittido fazer segurar o lucro, ou o proveito esperado das mercadorias; (3) mas he prohibido pelo Artigo XV. Ord. Mar. Fr. tit. dos Seg. Assim o parece exigir a natureza do Seguro, que he hum simples contracto de indemnidade, e não hum titulo lucrativo. O proveito esperado das mercadorias depende de hum successo incerto, e de huma negociacão futura

(1) Vid. Emerig. Cap. 17. Sec. 9.

(2) A Complete Digest of the theory laws, and practice of Insurance.

(3) Emerig. Cap. 8. Sect. 9.

ra. Este proveito he imaginario, e póde ser absolutamente quimerico: elle não se acha no Navio, nem he exposto aos riscos do mar; e por consequencia não póde ser materia de Seguro, que só tem por objecto os mesmos riscos.

Mas quando o proveito he já feito, e realmente adquirido, o proprietario da cousa póde segurallo; porque este lucro he huma maioria, que se accumulá á cousa segurada, e lhe augmenta o valor real, tendo consistencia fysica, e civil, segundo a estimacão geral da Praça. Por tanto, se alguém segurar huma carregacão de valor determinado de ida, e volta de qualquer Embarcaçãõ, chegando esta ao porto destinado; tendo o Segurado aviso de se haver vendido a carregacão com lucro, ou beneficio consideravel, não ha repugnancia alguma de se fazer segurar o retorno; assim do valor premitivo da carregacão do porto da sahida, como do lucro adventicio, e certo, que já consta ter accrescido.

A simples esperança de algum lucro póde fazer objecto de qualquer especulacão mercantil, bem como do contracto da venda, ou de huma aposta, ou jogo, como v. g. quando se compra o lanço da rede; mas não póde ser materia do Seguro; porque repugna á natureza de semelhante contracto, que se restringe á simples operacão de indemnidade: do contrario, dar-se-hia pretexto, e occasião a muitas fraudes em infracçãõ das Leis, e prejuizo do Commercio, como já se tem notado em varios lugares; e mais extensamente se dirá na Segunda Parte Capitulo V., quando tratarmos do Seguro por modo de aposta.

C A P I T U L O XXXII.

Dos riscos maritimos.

Risco maritimo, ou perigo de mar, he contingencia, ou hasar de perda total, ou parcial, a que he exposto qualquer Navio, ou Embarcaçãõ, seus apparelhos, carga, ou pessoas ahi existentes, assim no porto, como no curso de alguma viagem. (1) Já no Capitulo II. indicámos, que os riscos maritimos podem ser ou *reaes*, ou *ideaes*: aquelles são os que verdadeiramente corre a cousa segurada, em quanto não chega a salvamento ao lugar do destino; estes são os que simplesmente se receião ao tempo em que já a cousa segurada está fóra de perigo. O objecto dos riscos ideaes não he alguma entidade que possa acontecer; mas hum acto intellectual, pelo qual o Segurado considera pendente o perigo da perda, e, na incerteza do exito final da navegacão, se precaciona com o Seguro; quando aliás a cousa segurada na

(1) Emigid. Cap. 12. Baldasser Part. 4. tit. 7.

realidade se acha salva, ou perdida. Estes riscos de mero temor do Segurado se verifica nos Seguros feitos *sobre boa, ou má nova*, ou com a clausula *perdido, ou não perdido*, de que trataremos em lugar distincto. (1)

O proprio, e caracteristico objecto do Seguro he constituir se o Segurado em huma situação de espirito, que fique fóra, não só de perigo, ou risco de perda, mas até do receio della, contando com a certeza da responsabilidade do Segurador. Esta he a intelligencia, e distincão grammatical dos adjectivos latinos: *totus*, e *securus*, marcada elegantemente por Seneca: *Tuta scelera esse possunt, secura non possunt.*

Como os riscos maritimos tem por objecto as perdas acontecidas no mar; e estas, sendo muito variadas, podem proceder de differentes principios, que, segundo a natureza do contracto do Seguro, ora gravaõ, ora desobrigaõ ao segurador, he necessario estabelecerem-se as regras, que fixaõ estas differenças, que são taõ essenciaes á validade do contracto, e á certeza do direito do Segurado.

As perdas de mar podem ter sua origem, e immediata cousa: 1.º da perivel natureza, intrinseco defeito, ou vicio proprio da cousa exposta aos riscos da navegaçãõ: 2.º de facto do Segurado, seus agentes, e Propostos: 3.º de falta, ou delicto do Capitaõ, e equipagem, e mais navegantes: 4.º de caso fortuito, extraordinario, imprevisto, e força maior a que se não pôde resistir, e precaver pela providencia humana, e que se comprehende na generalidade da expressãõ de *fortunas do mar*.

C A P I T U L O XXXIII.

Dos riscos, e perdas, que são a cargo dos Seguradores.

PELA natureza do contracto do Seguro, entende-se geralmente serem a cargo dos Seguradores os riscos, e perdas, que sobrem por mera fortuna de mar, força maior, e accidente infeliz, e irresistivel, que ou he imprevisto, ou ainda que se pudesse prever, he com tudo incerto, e incalculavel pela prudencia humana, o tempo, e quantidade da perda. (1)

Estes riscos, e perdas procedem ou de immediata acçãõ dos elementos, e causas naturaes, ou da intervençãõ da agencia humana. Pelo que os Seguradores são responsaveis não só pelos infortunios occasionados pela violencia dos ventos, e das ondas, pelo fogo, que dos raios, e outros meteoros celestes, quer excitado dentro da Embarcaçãõ pelo abraçamento de materias inflammaveis nella conteudas, como da polvora, fermentaçãõ de lans,

Tom. I.

K

e

(1) Vid. infra Cap. 49. e 50.

(2) Emerig. Cap. 12. Baldas. Part. 4. tit. 2.

e outros casos extraordinarios ; senão tambem pelos mais infortunios, e desastres, que succedem pela força dos homens, justa, ou injusta. A esta classe de perigos, e perdas, pertencem as prezas feitas pelos inimigos, e piratas ; detençaõ, ou embargo dos Principes, e Potencias Soberanas, ou de quaesquer pessoas, que estão em poder.

Nas Apolices ordinarias costumaõ-se declarar os riscos, a que os Seguradores se sujeitaõ em todas as Nações Commerçiantes, e saõ os seguintes : de mar, ventos, tempestades, naufragios, varações, abordagens ; mudanças forçosas de derrota, viagem, e Navio ; aleijações, fogo, preza, pilhagem ; represalias, detençaõs de Reis, Principes, e Povo Soberano ; declarações de guerra, e todos os casos cogitados, e não cogitados, de que possa resultar prejuizo ao segurado. (1)

Em algumas Nações se enumeraõ nas Apolices entre os riscos maritimos, a barataria do Mestre, e marinheiros. Em Inglaterra todas as Apolices tem esta clausula ; em Portugal ella se julga expressamente excluida, debaixo da clausula de *rebeldia de Patraõ*. Segundo os principios do contracto do Seguro, semelhante risco, como adiante diremos, não pertence propriamente á *fortuna de mar*, ainda que abi possaõ acontecer os damnos derivados da má conducta do Capitaõ, e equipagem ; e supposto se admitta o Seguro de tal risco, com tudo, elle não se entende debaixo da generalidade de perigos de mar, nem ainda dos casos cogitados, e não cogitados, solitos, e insolitos, ordinarios, ou extraordinarios, e d'outras clausulas amplissimas, que he de estillo inserir-se nas Apolices ; mas he necessario huma especial declaraçaõ, para que seja a carga dos Seguradores. (2)

O effeito da generalidade destas clausulas he, que os Seguradores saõ obrigados a responder por todos os damnos sobrevindos no mar no Navio, seus aparelhos, e carga, por qualquer dos ditos accidentes ; com tanto que procedaõ de caso meramente fortuito, e força maior, se aliás semelhante generalidade não he limitada por contraria, ou diversa clausula manuscrita na Apolice ; pois, como se notou no Capitulo IV., não saõ as clausulas impressas as que decidem dos termos do contracto, e obrigaçaõ do Segurador ; mas sim as que se achão escritas no branco da mesma Apolice por ajuste das partes, que podem modificar, restringir, e ainda derogar aquellas, não sendo contra a natureza do contracto, e em contravençaõ ás Leis do paiz, ou Direito das Gentes ; de sorte, que o Segurador não fica obrigado, senão pela perda resultante do risco especifico, que se declarou na Apolice.

Pelas Ordenanças de França (3), he estabelecido, que se depois de sahir de algum porto o Navio, sobre que se fez o Seguro, não houveraõ mais noticias do mesmo Navio, passado hum anno nas viagens communs, a contar da

(1) Vid. Valin ao Art. XXVI. Ord. Mar. Fr. tit. dos Seg.

(2) Vid. infra Cap. da Barataria.

(3) Tit. dos Seguros Art. LVIII. que se acha adoptado pelo Art. XIX. da Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa.

da data da sahida, e depois de dous annos para as de maior distancia, supõem-se elle perdido no mar; o Segurado tem direito de fazer o abandono aos Seguradores, passado aquelle tempo, e pedir-lhes pagamento da somma de que se fez o Seguro, sem ser obrigado a produzir algum certificado de perda. (1)

Porém isto não tólhe, que ainda em algum caso muito extraordinario, não possa apparecer salvo em algum porto o Navio que se julgava perdido; e então os Seguradores tem direito de repetir do Segurado o que pagárao, pela *Acção do indebito*; porém se o Segurado for achado insolavel a esse tempó, ou já tivesse falecido, o direito dos Seguradores se constitue inefficaz, e se considera extincto, como em consequencia da fatalidade derivada da generalidade do Seguro, que fizerao de todos os riscos maritimos, hum dos quaes vem a ser aquelle, de se não saberem noticias do Navio, pelo longo espaço do tempo acima dito.

He manifesta a justiça desta decisaõ; pois seria iniquo que o Segurado esperasse por hum tempo indefinido para haver a satisfação do seu capital; que aliás havia segurado, contando com a certeza do peremptorio embolso, logo que o Navio, em que se correrao os riscos, não houvesse chegado a seu destino, em tempo razoado, fóra do qual, no curso ordinario da navegaçãõ, se deve presumir perdido.

C A P I T U L O XXXIV.

Dos riscos, e perdas, a que o Segurador não he obrigado.

AS perdas procedidas da perivel natureza, intrinseco defeito, ou vicio proprio da cousa exposta aos riscos da navegaçãõ, não são objecto do Seguro, nem os Seguradores em consequencia respondem por ellas. (2) Esta regra he sem excepçãõ em materia de Seguros; e acha-se estabelecida pelos Regulamentos maritimos de todas as Nações. As Ordenanças da Marinha de França, Artigo XXIX. dos Seguros, dispoem da maneira seguinte: *Os descahimentos, diminuições, e perdas, que acontecem pelo vicio proprio da cousa, não seraõ a cargo dos Seguradores.*

Desta regra se deduz, que os Seguradores não são obrigados a pagar as perdas, que resultaõ do ordinario desfalque, e deterioraçãõ da quantidade, e qualidade dos liquidos, comestiveis, e outros generos de Commercio, sujeitos a diminuirem-se, alterarem-se, ou corromperem-se por fermentaçãõ

(1) Vid. Valin Commentar. ao Art. 58. das ditas Ordenanç.

(2) Baldasseron. Part. 4. tit. 8. Emerig. Cap. 12. Sec. 1.º e sequint. Magens Part. 1. §. 50. Pothier num. 66.

intestina, e escoamento, ou evacuaçãõ insensivel. A esta classe pertencem os vinhos, e todos os liquores, e substancias espirituosas; toda a especie de grãos, frutas, farinhas, manteigas, queijos, tabaco, sal, e quaesquer provisões salgadas. Por isso em todas as Praças costuma se, nos Seguros de taes mercadorias, dar-se a favor dos Seguradores certo abatimento no valor das mesmas, attendendo-se á sua natural, e ordinaria deterioraçãõ em quantidade, e qualidade, que se deve esperar no curso da viagem. (1)

Igualmente não são os Seguradores obrigados pela diminuiçãõ que o Navio continuamente tem no seu valor, em razaõ do continuo choque marítimo, e insensivel prejuizo, causado pela demora nos portos, e roedura dos insectos, e vermes, que se insinuãõ pelos póros das madeiras, e acceleraõ a sua ruina. (2) Como esta diminuiçãõ de valor he inevitavel, não pôde ter objecto de Seguro, que só deve recahir sobre successõ incerto, e perda, que he possivel não acontecer.

Por identidade, e ainda por maioria da razaõ os Seguradores não respondem pelas perdas procedidas da innavegabilidade do Navio; isto he, de vicio intrinseco de sua construcçãõ, idade, ou exterior ruina, que lhe sobreviesse por algum accidente, que o reduzisse a estado de não poder navegar, sem imminente perigo de submersãõ, e naufragio: o que mais circunstanciadamente explicaremos na Segunda Parte, Capitulo da Innavegabilidade.

Tambem não pôde ser objecto de Seguro a perda resultante de falta, e menos ainda de delicto do proprio Segurado; porque seria iniquissimo, e intoleravel, fazer-se qualquer pessoa de sua falta, ou fraude, titulo de adquirir, e indemnizar-se pelos bens alheios da perda de que elle só fosse o author; do contrario dar se-hia occasiaõ a mafeitorias do Segurado.

Da mesma sorte os Seguradores não respondem pelos factos dos Commissarios, Agentes, ou Propostos dos Segurados; porque estes devem a si imputar o fazer uso do ministerio de pessoas capazes de faltarem a seu dever por negligencia, ou fraude.

Emerigon diz, que não pôde desaprovar o pacto, pelo qual o Segurado estipulasse, que os Seguradores seriaõ responsaveis pela falta de seus Propostos: e funda-se no Artigo XXVIII. das Ordenanças de Marinha, Titulo XXVIII. dos Seguros, e Titulo XII. dos Contractos de grossa aventura, em que he permittido aquelle pacto; mas tambem reconhece que devem-se entender estes Artigos salvas as excepções de Direito competentes aos Seguradores, se puderem mostrar collusaõ, ou fraude entre o Segurado, e seu Proposto; sendo porém a prova a cargo dos mesmos Seguradores; e para ser attendivel a defeza destes, não he preciso que elles provem, que a falta, ou fraude do Segurado, e seus Propostos, tenha directa, e necessariamente occasionado o sinistro; mas basta que este dalli se derivasse.

Ha certos riscos, e perdas, a que os Seguradores não são sujeitos sem hu-

(1) Veja se a Regulaçãõ da Casa dos Seguros de Lisboa Art. 20. (1)

(2) Millar. pag. 134. Wesket verb. *Wear and tear.*

huma convenção especial, e são os que se derivaõ dos factos do Capitaõ, e Equipagem. Pelo que, se nas Apolices não ha clausula de Segurar-se tam-
 bem a *barataria do Patraõ, e Equipagem*, os Seguradores não são obriga-
 dos aos sinistros, e avarias, que se provarem terem procedido de culpa, ou
 delictos das gentes do mar. Por tanto, mostrandc-se que não fora feita a
 estiva competente á lotaçãõ do Navio, ou que estava sobre-carregado, ou
 que a carga não estava posta em boa ordem, e lugar proprio, como v.g. na
 cuberta, de que resultasse não poder o Navio aguentar, e, perdendo o equi-
 librio, adornar, ou soçobrar-se; ou ainda que fosse posta a carga em lugar
 competente, com tudo não se tivesse feito o arrançamento conveniente, ou
 se houvessem misturado generos incompativeis, cuja contiguidade, e vizi-
 nhança contribuisse para estrago, e ruina reciproca dos mesmos; ou que não
 foraõ bem fechadas as escotilhas, de que procedesse avariarem-se os effei-
 tos pelas humidades superiores; ou que os Marinheiros abandonáraõ o Na-
 vio em occasiãõ de perigo, ou commettéraõ alguma vilania, que dêsse cau-
 sa á sua perda, nestes, e outros casos semelhantes, os Segurados não tem
 outro recurso mais, do que contra o Capitaõ, e Proprietario, ou Armado-
 res do Navio, que são responsaveis pelos factos dos seus Prepostos, que
 podem ser demandados pela que em Direito se chama *Acção Exercita-*
toria.

Semelhantemente, os Seguradores não respondem pelos furtos feitos no
 Navio pela Equipagem; por serem estes a cargo do Capitaõ, que os admit-
 tio, e tem debaixo de seu commando, e disciplina. (1)

Se o damno aconteceo por falta, ou delicto dos passageiros, o Segu-
 rador he responsavel; porque entra este sinistro na generalidade dos perigos,
 e fortunas do mar; e não se podem attribuir á *barataria do Patraõ*, que só
 pertence aos factos do Capitaõ, e Equipagem: bem entendido porém, que
 isto procede quando os passageiros não são os proprios Segurados, Proprie-
 tarios, ou Carregadores do Navio, ou que tenhaõ tomado dinheiros sobre
 elle. (2)

A revolta da Equipagem não he a cargo dos Seguradores, se na Apoli-
 ce elles não se carregáraõ da *barataria do Mestre, e Marinheiros*. Em que
 casos se possa dizer verificada esta rebelliãõ, ou revolta, pôde-se ver em
 Emerigon Capitulo XII. Sec. VII.

A deserção, ou abandono, que as gentes do mar fazem do Navio em
 occasiãõ de perigo, no curso da navegaçãõ, está nas mesmas circumstancias
 que a revolta. As Apolices de Lisboa tem expressamente a clausula de que
 dos riscos maritimos exceptuaõ: *A rebeldia do Patraõ, e o abandono dos*
bens segurados. (3)

Se depois do Seguro feito, o Proprietario do Navio o deixa ficar por

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 5.

(2) Vid. Emerig. Cap. 12. Sec. 6.

(3) Vid. Emerig. log. cit. Sec. 8.

longo espaço de tempo, como v. g. hum anno, ou mais, sem o expedir para a viagem, que faz o objecto do Seguro, o Segurador deve ser relevado da responsabilidade. Emerigon, que propoem esta doutrina, confirmada por Arestos de Tribunaes de Commercio, refere Sentenças contrarias, pelas quaes os Seguradores foraõ obrigados ao pagamento do Seguro sobre o Navio, que se havia perdido por estar varios annos em hum porto, depois de seguro, sem ter seguido o destino da viagem segurada. Aquelle Author pertende de algum modo justificar estas Sentenças, dizendo, que posto pareça duro que o Navio constituido innavegavel em hum porto remoto, por se ter deixado ocioso muitos annos, seja a cargo dos Seguradores, com tũdo, naõ havendo fraude do Segurado, nem Lei positiva, que estabeleça o termo em que devaõ cessar, naquelle caso, os riscos dos Seguradores, devem estes imputar a si o naõ ter limitado na Apolice o tempo do Seguro.

Porém, como a natural, e presumida intenção das partes he, que feito o Seguro, o Navio, sobre que se tem de correr os riscos, haja de seguir a viagem segurada, em hum periodo razoado de tempo, parece mais coherente á justiça, que no caso acima dito, naõ se deva julgar a favor dos Segurados; porque naõ deve depender do arbitrio delles o prolongar illimitadamente os riscos dos Seguradores; do contrario dar-se-hia occasiaõ a fraudes dos Segurados difficeis de se preverem, e descobrirem; pois, particularmente nas viagens de ida e volta para lugares remotos, os Seguradores seguem inteiramente a fé dos Segurados, e ignoraõ commummente o tempo da chegada dos Navios; e por tanto póde acontecer que o mesmo Segurado, depois de receber por inteiro o retorno dos effeitos, que tem feito segurar, fizesse depois valer hum Seguro, que elle tivesse requerido sobre effeitos perdidos, affirmando, contra a verdade, que elles eraõ parte do retorno que tinha segurado.

O Segurador tambem naõ he responsavel pela quèda, ou levantamento dos mercados, nem pela fallencia das especulações do Segurado; pois só se obriga a que a cousa chega a salvamento ao lugar do destino, e compôr-lhe o damno na falta, relativamente á real importancia declarada na Apolice; e assim como nada ganha na vantagem que o Segurado póde ter na venda daquillo que segurou, assim naõ póde ser obrigado a resarcir a diminuição do preço, que as circumstancias locais, e pessoas do mesmo Segurado exigirem. (1)

Finalmente elle naõ póde ser obrigado a supportar a perda, que apenas he huma remota consequencia dos riscos, de que se encarregou: porque pela natureza do contracto, e virtual intenção das partes, deve haver huma conexaõ entre o accidente, e a perda, de sorte que esta seja hum effeito proximo daquelle, segundo bem explica em alguns casos práticos *John Millar* no seu Tratado *on insurance*, Capitulo II. pag. 188; por exemplo: Fez-se hum Seguro de carregaçãõ de escravos da Costa d'Africa, em que os Segura-

(1) Weskett verb. *Market*.

radores obrigáráo-se a responder *pela mortalidade por motim, ou levantamento dos mesmos escravos*: rebellaõ-se estes no mar; e, sendo subjugados, huns morrem no conflicto, outros lançaõ-se ao mar, outros se despedaçãõ por desesperaçãõ, muitos perecem por não quererem tomar alimento, ou por beberem agua salgada, e alguns falecem depois de febres, e outras molestias. O Segurador responde pela morte dos primeiros, que perdéraõ a vida no combate, ou immediatamente pelas feridas que recebéraõ, e não pela dos ultimos, que matáraõ a si proprios, ou que morreraõ de enfermidades, posto que originadas de mallograçãõ da sua tentativa.

Póde-se pôr outro exemplo. O Capitaõ de hum Navio praticou hum contrabando, pelo qual, segundo as Leis do paiz, como Inglaterra, ficou o Navio, e sua carga immediatamente sujeita a confisco. Com tudo, depois de ter chegado a salvamento ao porto do destino, e ancorado em boa segurança, passado hum mez, he advertido o contrabando pelos Officiaes publicos, e em consequencia verificado o dito confisco. Na Apolice o Segurador tinha tomado a si a barataria do Patraõ. O Segurado insistia, que a perda resultante do confisco era huma consequencia necessaria da barataria do Capitaõ, que praticára o contrabando, e que por isso devia ser a carga do Segurador. Mas em Londres o Almirantado decedio o contrario; porque, admittido este raciocinio, não cessaria a responsabilidade do Segurador, senão quando o Navio cessasse de existir; pois, segundo as Leis de Inglaterra, em todo o tempo, commettido o contrabando, permanecia elle sujeito ao confisco, o que he evidentemente absurdo; tanto mais que semelhante damno vinha a ser huma consequencia remota do facto da barataria do Capitaõ.

C A P I T U L O XXXV.

Da principio, e fim dos riscos, a respeito dos Seguradores.

A REGRA, que fixa o principio, e fim dos riscos, depende do ajuste das partes na Apolice, e fórma huma das clausulas essenciaes da mesma: (1) ella póde variar, segundo as circumstancias do caso, os interesses do Segurador, e Segurado, e estilos das Praças.

Na maior parte das Praças de Commercio, se o Seguro he feito sobre a carga, he declarado nas Apolices, que o risco dos Seguradores começará desde o momento em que os effeitos segurados se embarcaõ no caes para bordo do Navio, ou Embarcaçãõ sobre que se pertende correr a aventura, e que continuará até serem desembarcadas em terra no lugar do destino.

(1) Baldas Part. 4. tit. 9. Magens Part. 2. §. 37. e Part. 1. §. 42. Eme.ig. Cop. 13. Sec. 2. §. 3. Pothier des Assurances num. 62. Millar pag. 116. Valin ao Art. 5. tit. des Assurances, e Art. 13. tit. des Contrat. a gross. aventur.

correndo os Seguradores o risco, não só no Navio, ou Embarcação designada na Apolice, mas ainda na lancha, ou bótes, que forem empregados no embarque para bordo do mesmo, e seu final desembarque, sendo hum, e outro feitos em lugar competente, e costumado; pois o Segurado não póde arbitrariamente mudallo. Em algumas Praças os Seguradores começaõ a correr os riscos, só depois que os effeitos chegaõ a bordo a salvamento.

Aquella clausula commum das Apolices he saudavel, e muito util a ambas as partes. Por effeito della todos os accidentes, e perdas acontecidas desde o primeiro momento do embarque da carga segurada, posta nas ditas pequenas embarcações de embarque, huma vez que largaõ do cáes para irem para bordo, em que devem ser embarcadas, ficaõ logo por conta do Segurador, com tanto que o Seguro seja feito em boa fé, e o Segurado, antes de requerello, ignore ter acontecido no dito embarque algum damno nos effeitos segurados.

Por via de regra os riscos do Segurado cessaõ, logo que o Navio chega ao lugar do destino; e os effeitos seguros saõ desembarcados de bordo, e postos em terra a salvamento. Como porém não seria justo que os riscos do Segurador fossem prolongados por mais tempo do que rezoadamente he necessario para a descarga, por isso em algumas Ordenanças de Marinha he determinado tempo certo para a mesma descarga. Nas de Anvers, Amterdaõ, e Dinamarca se concede taõ sómente quinze dias; nas de Suecia vinte, salvo havendo algum inconveniente notorio, e força maior, ou outro obstaculo attendivel, que não esteja em poder do Segurado remover; o que tambem tem lugar pela mesma razãõ, ainda no caso de ser expresso na Apolice o tempo da descarga, pois ninguem he obrigado ao impossivel.

Como a facilidade, e brevidade da descarga de ordinario não depende dos carregadores, mas sim do Proprietario do Navio, Capitaõ, e Officiaes das Alfandegas, que retardaõ os bilhetes para os despachos necessarios; ou da concorrência de mais Navios, e Embarcações, que tambem estaõ a descarga; ou de outras causas extrinsecas, em que os Segurados Carregadores não tem influencia, por isso nas grandes Praças, como Londres, Liorne, e outras, não he fixo o tempo da descarga; e os riscos do Segurador continuaõ até que os bens sejaõ effectivamente descarregados para terra, havendo oportunidade.

Quando os Proprietarios, ou os Carregadores de hum Navio voluntariamente não descarregaõ os effeitos no porto da descarga, para onde eraõ destinados, e querem antes fazer do Navio armazem de seus effeitos, ou para mais commodamente os embarcarem depois para outro, por baldeação, em tal caso, quaesquer desastres que aconteçaõ, depois de estar o Navio ancorado vinte e quatro horas *com segurança* no porto, e lugar da amarração, não saõ já por conta do Segurador.

Se o Seguro he sobre o corpo, e apparelhos da Embarcação, os riscos dos Seguradores, segundo o estylo de algumas Praças, começaõ desde que o Capitaõ, ou Mestre principia a tomar estiva para a viagem segurada, até

che-

chegar, e ancorar o Navio no porto do destino; e se a viagem segurada era de ida, e volta, aquelles riscos continuão até que seja concluida a viagem com a chegada do Navio a salvamento ao porto donde sahira, e se tenha dado fundo com segurança no lugar da amarração, e ancoradoro commum até vinte e quatro horas, *ou conforme a declaração que se achar na Apolice*. O effeito desta declaração he que todos os accidentes acontecidos posteriormente ao tempo assignado para a terminação dos riscos, são já estranhos ao Segurador; assim como lhe pertencem os que acontecem antes desta epoca, correndo elles os riscos.

Em outras Praças começaõ os riscos do Segurador desde que o Navio levanta a ancora, e se faz á véla para o porto do destino. Mas isto, como já se notou, depende do ajuste das partes.

Quando os riscos do Segurador principiaõ a correr, elle immediatamente adquire direito á totalidade do premio ajustado, ainda que o Segurado alterasse depois o plano da aventura, ou fazendo descarregar os effeitos de bordo, ou mudando o destino da viagem do Navio. Porque o risco de huma viagem determinada he cousa individua; e como o Segurador da sua parte estava prompto a correr todos os hazares, até o tempo da conclusão da viagem, e podia desde o primeiro momento soffrer a perda, com razão póde reter todo o premio, ou exigillo, se lhe não foi logo satisfeito, huma vez que conste ter principiado a correr o risco; e a si deve o Segurado imputar o detrimento da paga total do premio, pois voluntariamente mudou o projecto da especifica viagem segurada, sem consultar o Segurador.

C A P I T U L O XXXVI.

Das perdas por ventos, e tempestades.

NAs Apolices ordinarias, e nas de que fazem uso as diversas Compãhias de Lisboa, enumeraõ-se entre os riscos, e perdas maritimas as que procedem de ventos, tempestades, etc. (1) Pelas Ordenanças de Marinha de França, Artigo XXVI., os Seguradores respondem pelos sinistros, e avarias procedidas destas causas. Chama-se *Furacão* o vento que sopra com muita irregularidade, e violencia de rumos oppostos, e fazem tornear o Navio a roda de si, com extraordinario abalo, e estremecimento de todas as suas partes. Diz-se *Tempestade*, quando este vento, posto que muitas vezes regularmente dirigido de hum ramo, com tudo, pela sua impetuosidade, perturba os mares com tanta força, que se levanta, e se despenha sobre o mesmo Navio. Hum, e outro accidente podem occasionar a submersão, e naufragio de

Tom. I.

L

qual-

(1) Baldasseroni Part. 5. tit. 34

qualquer Embarcação, ou grande dâmnno nos seusapparelhos, casco, e carga, pelo choque dos mares, encontro, e collisãõ da carga, de que resulte desarvorarem os mastros, quebrarem-se as vergas, e leme, arrancarem-se taboas da quilha, ou costado, ou desunirem-se as juntas dellas, e fazer o Navio extraordinariamente agua, abaterem-se os toneis, e pipas, introduzir-se humidade nos effeitos carregados, posto que ao principio estivessem em boa condiçãõ, e arranjamto, obrigado ao Mestre do Navio a fazer alijamento, arribada a porto vizinho, e até voluntaria varaçãõ, e encalhe por salvar as vidas. (1)

Todos estes dâmnos, sendo procedidos de mera fortuna do mar, e força maior, são a cargo dos Seguradores. Porém se procedêraõ de falta do Capitãõ, por se ter feito á véla em tempo notoriamente tempestuoso, ou por outro motivo, que argua nelle malicia deliberada, ou ainda simples culpa, em materia grave, de cousa do seu officio, e ella se provar relevantemente, os Seguradores são isentos de responsabilidade; salvo se houvessem tomado sobre si os riscos da barataria do Patraõ.

Para se prevenirem duvidas, o Capitãõ, que soffreo alguma tormenta, he obrigado, logo que chegar a porto de segurança, fazer o seu *Consulado*, isto he, requerer ás Camaras de Commercio, ou Magistrado competente para taes Actos, que se lhe tome sua fé, e declaraçãõ dos accidentes maritimos, que occasionáraõ as sobreditas perdas, especificando as verdadeiras causas das mesmas, justificando-as, sendo possivel, com as pessoas da Tripulaçãõ, e tirar immediatamente o seu *protesto de avaria*, para salvar o direito dos Interessados no casco, e carga do Navio.

Do ordinario os Capitães em semelhantes Consulados trataõ de fazer boa a sua causa, fazendo declarações arbitrarías, a fim de se desonerarem da responsabilidade, a que são sujeitos pelo seu máo comportamento, negligencia, ou impericia, de que muitas vezes procedem os dâmnos acontecidos

no

(1) O nosso Camões descreve com energia poetica huma tempestade nos seguintes versos.

Naõ eraõ os traquetes bem tomados,
Quando dá a grande, e subita procella:
Amaina, disse o Mestre a grandes brados,
Amaina, disse, amaina a grande véla.
Naõ esperaõ os ventos indignados,
Q'amainassem, mas juntos dando nella,
Em pedaços a fazem com ruído,
Q'o mundo pareceo ser destruido.
O Ceo fere com gritos nisto a gente
Com subito temor, e desacordo,
Que no romper da véla, a não pendente
Toma graõ somma d'agua pelo bordo.
Alija, disse o Mestre rijamente,
Alija tudo ao mar, naõ falte acordo;
Vaõ õutros dando á bomba, naõ cessando;
A' bomba, que nos imos alagando.

no mar, attribuindo tudo a tempestades, e outros infortunios maritimos; e costumaõ apoiar as suas asserções com o testemunho dos Marinheiros, que não conhecem a gravidade do juramento, e propendem a favorecer a quem os commanda.

Porém aos Seguradores he permittido atacar, e convencer de erroneo collusivo, e falso o dito *Consulado*; e podendo mostrar que os damnos foram produzidos por culpa do Capitaõ, e Equipagem, não podem ser constrangidos a prestar satisfação alguma; não ficando em tal caso aos Seguradores outro recurso mais do que contra o mesmo Capitaõ. Porém he de advertir, que sendo difficillima esta prova, rarissima vez será attendivel a resistencia do Segurador; pedindo a boa fé do contracto do Seguro, e o expediente do Commercio, que os Segurados sejaõ indemnizados do sinistro, e avarias procedidas das sobreditas causas, a não haver prova relativamente em contrario.

C A P I T U L O XXXII.

Do Seguro contra o fogo.

HE inquestionavel que entre os riscos do mar hum dos mais calamitosos, he o do fogo, que póde resultar ou dos raios, e outros meteóros celestes, ou de bombardeamento de inimigo, e explosão de polvora, ou de inflamação espontanea de materias, e generos combustiveis, que faziaõ parte da carga do Navio, como enxofres, lans. açafraõ, etc. (1) ou por algum accidente de que resultasse o incendio. Não ha duvida que os Seguradores são responsaveis pelas perdas procedidas de semelhante desastre, e ainda que algumas vezes possa acontecer por descuido, e temeridade das gentes do mar; com tudo, como de ordinario he indemonstravel o grão de culpa que nisso houvesse, os Seguradores já mais podem eximir-se da indemnização.

Ha porém outra especie de Seguro de fogo, que sobrevem em terra ás casas, e armazens; e se póde definir huma especie de contracto, pelo qual o Segurador, em consideração do premio que estipulou, toma sobre si o indemnizar o Segurado contra todas as perdas que o Segurado possa soffrer na sua casa, ou bens, por causa do fogo, dentro do tempo limitado na Apolice. He escusado entrar aqui na enumeração das muitas vantagens, que todos derivaõ desta especie de contracto; pois são obvias, e bem experimentadas: examinemos taõ sómente as principaes clausulas, e regras, pelas quaes se fazem semelhantes contractos.

Na companhia de Seguro de Londres se providencia, por clausulas expressas, que os Seguradores não sejaõ obrigados pela perda, ou prejuizo de

(1) Allan Park Cap. 23. Baldasser. Part. 5. tit. 8. Wesket verb. *Fire*.

fogo acontecido por invasão de inimigo estrangeiro, ou de alguma outra pessoa, ou força militar, que tenha poder usurpado, qualquer que seja. Segundo esta clausula, tem sido decidido no Almirantado de Inglaterra, que os Seguradores não são obrigados, quando o fogo foi lançado em consequencia de invasão de inimigos estranhos, ou por interna rebellião dos subditos da Nação, que se levantaõ a fazer guerra contra seu legitimo Soberano com exercito formal. Mas a dita clausula não comprehende a perda causada pelo povo em tumulto sem alguma força armada regular, posto que fação depredações, ponhaõ fogo ás casas, ou commettaõ outros insultos, e violencias, tomando á força mantimentos, ou taxando lhes o preço arbitrariamente; porque supposto estes actos sejaõ criminosos, e feitos com usurpação da Authoridade Suprema, com tudo não pertence em rigor á classe dos actos feitos por hum poder usurpado propriamente dito; antes recebem a qualificação juridica de motim, e felonía capital, que se distingue da verdadeira rebellião, e alta traição. Este caso he profundamente discutido no Juizo, que se tratou em Londres, de que faz menção Allan Park, Capitulo XXIII. pag. 442, e seguintes.

Em Londres, quando aconteçe fogo, e o Segurado soffre perda em consequencia delle, tem obrigação de dar immediato aviso aos Seguradores; e quanto mais depressa, ou dentro do termo limitado no contracto, dar-lhes huma conta particular da perda, ou prejuizo, como o permittir a natureza do caso, e fazer a prova por seu juramento, por testemunhas, por seus Livros de Razaõ, ou por outros documentos, e meios, que convenção a realidade da mesma perda. He tambem necessario que o Segurado apresente certificados de pessoas de crédito da sua Paroquia, não interessadas no caso, que dem testemunho, e abono do character das pessoas, que soffreraõ o desastre, e que attestem, por sciencia propria, ou por terem tirado huma informação exacta, e existencia, qualidade, e extensão do prejuizo occasionado pelo fogo. Quando a perda he assim verificada, e liquidada, os que a soffreraõ tem direito á sua immediata satisfação, sem algum abatimento do principal segurado.

Beawés no seu Tratado de *Lex Mercatoria* diz, que neste Seguro não se admite avaria, bem como no Seguro de vida. Mas não he possivel sustentar-se esta opiniaõ, pela diversidade da razaõ que ha entre hum, e outro caso. No Seguro de vida, o pagamento da somma total depende de hum só, e individuo evento, que não soffre o mais, ou menos; pois ou acontece em todo, ou absolutamente não acontece, visto que se morre huma vez sómente; porém isto não tem lugar nos Seguros contra o fogo, que sobrevem ás casas, ou outros bens; porque as casas pedem ser parcialmente damnificadas, e os bens podem ser parcialmente destruidos. Neste caso, como o Seguro he hum contracto de indemnidade, o fim do contracto se completa logo que a parte, que soffreo o prejuizo, he posta na mesma situação, em que estava antes de succeder o accidente; e se elle nestas circunstancias pudesse cobrar mais do que tivesse realmente perdido, requerendo o todo, não

ten-

tendo perdido senão parte dos bens incendiados, ficaria a sua condição melhor, que a do Segurado, e se destruiria a igualdade de direitos respectivos, que huma justiça imparcial exige em todo o genero de contracto.

Por esta causa a Real Companhia de Seguro de Londres expressamente faz declarar nas Apolices, que pagarão todos os racionaveis carregos, e despezas, que resultaõ da remoção dos bens em caso de fogo, e satisfarão aos prejudicados o damno que tiverem, se os bens removidos forem destruidos, ou damnificados por occasião da dita remoção, ou transporte dos bens para lugar onde estejaõ livres do accesso do fogo.

Em Inglaterra as Apolices do Seguro de fogo não se podem transferir da parte contratante para terceiras pessoas, sem consentimento da Companhia; salvo se na Apolice esse traspasso he expressamente permittido; e costuma ser, e verificar-se, quando falece a parte principal; porque entãõ a Apolice, e o interesse, que della se deriva, continua em plano direito a seus herdeiros, testamentarios, ou administradores, os quaes com tudo são obrigados a requerer o endosso da Apolice na Companhia que fez o Seguro, e pagarem o premio em nome do dito herdeiro, testamenteiro, ou administrador; bem entendido porém, que deve a parte, que requer indemnidade, mostrar o interesse que tem na cousa segurada ao tempo da perda, como traz julgado o citado Allan Park, Capitulo XXIII. pag. 45o.

Nesta especie de Seguro a mais pura verdade, e boa fé são essencialmente requeridas para constituir o contracto efficiente, e obrigatorio, bem como em todos os mais Seguros de differentes objectos; porque os Seguradores, quando se determinaõ a prestar o seu consentimento, confiaõ illimitadamente na integridade, e honra do Segurado, quanto ao valor, e quantidade da propriedade, que he o objecto do Seguro; e a justiça exige que se não faça já mais abuso de tão ampla, e necessaria confiança.

C A P I T U L O XXXVIII.

Do Naufragio, e Varação.

NAUFRAGIO he a perda total do Navio, e sua carga, ou seja por submersão em mar alto, nas Costas, ou no Porto, ou seja por quebramento, e separação das partes essenciaes do Navio, por ter dado em algum escolho, soffrido abordage, bombardamento, ou outro accidente, que o reduzisse a estado de absoluta innavegabilidade, posto que pudesse ainda fazer-se a salvação, e recobramento de parte do casco, e carga. (1)

Varaço he o acto, pelo qual o Navio he arremessado ás Costas, bancos de aréa, ou praiada, ou encalha em terra, ficando exposto a naufragio total, ou parcial, ainda que com esperança de tornar a vir a nado, e poder seguir seu destino, depois dos competentes reparos. Esta Varação póde ser ou necessitada por violencia dos ventos, e mares, ou deliberada, e de proposito feita pelo Capitaõ do Navio, para escapar á imminente, e inevitavel perigo de naufragio, ou preza.

Tambem se diz Varaço, quando por impeto das correntezas; ventos contrarios, furacões, tempestades, impericia, ou descuido do Capitaõ, ou outra causa, o Navio, em lugar de entrar no porto do destino, passa além da sua barra, e se impossibilita a ganhar a altura, e he forçado a arribar a diverso Porto, perder a viagem, ou fazella extraordinariamente demorada, occasionando-se dahi despezas, avarias, e algumas vezes total sinistro.

A submersão, naufragio, e varaço do Navio saõ a cargo dos Seguradores, porque se consideraõ casos fataes, e de força superior; salvo provando-se cumpridamente, que taes accidentes procederaõ de culpa caracterizada, ou supina ignorancia do Capitaõ do Navio: e ainda provada aquella culpa, ou ignorancia, elles respondem pelo sinistro, se na Apolice se encarregaõ da barataria do Patraõ. Huma das culpas do Capitaõ, que exoneraõ os Seguradores da responsabilidade, he, se deixou, deliberadamente, de tomar Piloto da barra, e Costas, á sahida, ou entrada do Navio, sendo assim costumado, segundo a Policia do Porto, e acontecesse o sinistro em consequencia desta omisaõ. Porém sobrevindo este, por culpa, ou ignorancia do mesmo Piloto da barra, e Costas, havendo o Capitaõ do Navio tido a precauço de o tomar em tempo, os Seguradores respondem pelo damno; porque em taes circumstancias fica o desastre pertencendo á classe dos casos insolitos, e extraordinarios, e de mera fortuna do mar.

Quan-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 11. 12. e 13. Baldas. Part. 5. tit. 4. e 7. e Part. 6. Cap. 9. Wesket verb. *Wreck. Shipwreck. Stranding. total loss.*

Quando o naufragio, submersão, e variação he com fractura, e separação das partes essenciaes do Navio, de sorte que fique impossibilitado, a pesar de promptos soccorros, de seguir o seu destino, reputa-se o sinistro total: e em consequencia o proprietário pôde fazer immediato abandono dos Seguradores, e exigir-lhes a indemnidade. Quando porém a fractura he parcial, e facilmente reparavel no lugar em que acontenceo, os Seguradores só podem ser obrigados a resarcir a perda, e despesas de reparo por Acção de avaria; salvo se, não obstante a reparabilidade do damno, ha no lugar do infortunio absoluta falta dos meios de livrar o Navio do perigo, nem ahi se achem materiaes para o concerto, nem pessoas proprias para esse ministerio; ou, ainda que existão, o Capitão não alcança crédito para haver dinheiro, assistencia, e adiantamento das despesas necessarias a se constituir o Navio em estado de fazer as funções do seu destino. He evidente que esta situação he igual ao do Navio, que se reduz a estado de innavegabilidade: em hum, e outro caso os Seguradores são obrigados a pagar immediatamente a importância segurada, como se o sinistro fosse verdadeiramente total.

A respeito dos bens segurados, e carregados a bordo do Navio que naufragou, ou varou em terra; e como os Seguradores devão responder pela perda, mais circunstanciadamente exporemos, quando tratarmos das avarias, salvação, e abandono.

C A P I T U L O XXXIX.

Do Alijamento.

O ALIJAMENTO entra tambem nas Apolices expressamente como humã das perdas, que acontecem por fortuna de mar, e de que o Segurador toma sobre si indemnizar o Segurado. (1) Entende-se por Alijamento o acto, pelo qual o Capitão, ou Mestre do Navio, ou Embarcação, forçado por tempestade, ou perseguição de inimigos, ou piratas, córta, e fórça os mastros, e lança ao mar parte dos appparelhos, armamento, e carga, para o fim de salvação commum, e evitar o naufragio, ou preza.

Como esta materia exige humã discussão mais circunstanciada, que melhor se pôde fazer, quando tratarmos das avarias, por ora bastará advertir, que os Seguradores respondem, e entraõ em contribuição, ou partilha do damno, em razão do Alijamento, precisamente no caso, e modo, em que seriaõ obrigados á mesma contribuição os Proprietarios do Navio, e carga alijada, se não tivessem feito o Seguro. Assim o exige a natureza do contra-

(1) Emerig. Cap. 13. Sec. 40. e seg. Baldas. Part. 5. tit. 19. Park Cap. 6. Wesket verb. *Jetson.*

tracto, e cumprimento de huma das clausulas ordinarias de todas as Apolices: bem entendido porém, que os Seguradores respondem pelos danos do alijamento, sendo este feito segundo o estilo maritimo, e dever do Capitão, ou Mestre do Navio, consultando este a Equipagem, e Passageiros, e procedendo por acordo da maioridade, aliás o alijamento he irregular, e de capricho do Capitão, a que os Seguradores não são sujeitos, e na Apolice não tomaraõ sobre si a barataria do Patraõ.

C A P I T U L O X L.

Da Abordage.

A ABORDAGE conta-se nas Apolices entre os riscos, que são a cargo dos Seguradores. (1) He dos infortunios enumerados nas Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXVI. Por ella se entende qualquer encontro, abalroamento, e choque de hum Navio sobre outro no mar, ou no porto, velejando ambos, ou depois de ancorados; estando hum na amarração, e outro ainda em viagem, ou havendo desaferrado para seguir seu destino, ou por rompimento, e córte de amarra, ou por galra em razão de correntezas, ou outro accidente.

A Abordage ou acontece por caso fortuito, ou por excesso, ou falta de alguém; ou he indemonstravel donde procede.

Quando ella deriva ou de caso fortuito, ou de falta, ou excesso do Mestre, e Equipagem de outro Navio, o Segurador responde pelos danos pois hum, e outro acontecimento pertence á fortuna de mar; com a differença, que no primeiro caso não ha recurso algum contra a força superiores elementos: no segundo, o Segurador tem seu regresso contra o Capitão, e Proprietario do Navio.

Se aconteceu a abordagem por falta, e excesso, competentemente provado do Mestre, e Tripulação do proprio Navio, sobre que os tomou o Seguro do casco, seus apparelhos, ou carga, os Seguradores não são responsaveis, se na Apolice não se encarregaraõ da *Barataria do Patraõ*; porém se na Apolice vem esta clausula, elles respondem pelos danos, que se mostrarem, e forem liquidados por Vestoria, e Exame official de Peritos, ou outras provas relevantes; ficando em todo o caso com seu regresso, ou direito salvo, contra o Capitão, ou pessoa, por culpa de quem se tiver causado o damno.

Naõ se podendo provar cumpridamente de que causa, ou por culpa de quem aconteceu a abordagem, os Seguradores devem só responder pela me-

ta-

(1) Emetig. Cap. 12. Sect. 14. Baldas. Part. 5. tit. 6.

tade de avaria liquidada por Vestoria, e Arbitros; pois a esta seria tambem obrigado o Proprietario, se não tivesse segurado. Tal he a repartiçãõ do damno, que em semelhante caso determinaõ as Ordenanças de Marinha de França, Livro III. Titulo das Avarias, Artigo X., que he sem dúbida fundada em equidade; vista a difficuldade da prova em caso desta natureza, onde he impraticavel averignar-se, e vir-se no conhecimento de que parte houve excesso, ou falta.

C A P I T U L O X L I .

Das prezas, e reprezalias.

PREZA, captura, ou tomadia, quando se trata de Leis de Marinha, he toda a apprehensãõ de Navio, ou bens pertencentes aos subditos de hum paiz, feita no mar, ou ainda por invasaõ em algum porto, pelos subditos de outro paiz, que tem para isso Commissão, ou Carta de marca, dos respectivos Soberanos, em estado de guerra pública, em consequencia da Declaraçãõ formal, ou por mero facto de hostilidades, sem Declaraçãõ anterior. (1) Reprezalia he todo o acto de violencia corporal feita sobre o Navio, e sua carga, sem preceder rompimento formal das Potencias, e só praticada como por indemnizaçãõ de prejuizos, e por modo de segurança. Em hum, e outro caso as pessoas existentes no Navio se constituem prisioneiras de guerra, e sujeitas ás condições impostas pelo vencedor, reguladas pelo Direito das Gentes. Pirataria he o acto de depredaçãõ do Navio, e carga commetida no mar por pessoas de qualquer Naçãõ que sejaõ, que não tem Commissão de Potencia soberana para semelhantes violencias. As tomadias que se fazem por este modo, se qualificaõ de pilhagem, e roubo; e quem as exerce, he havido por pirata, e ladraõ do mar; que sendo aprezado, não só lhe deve quartel, e póde ser punido capitalmente, como inimigo commum.

Ainda que pelo Direito público da Europa seja estabelecido, que as Potencias não procedaõ a hostilidades, sem previa Declaraçãõ de guerra, feita por Manifesto formal, em que a Potencia Declarante patentee os motivos com que presume justificar o rompimento da alliança, harmonia, e boa intelligencia subsistente entre ella, e a outra Potencia, a quem declarasse a guerra, e nenhuma preza se considere justa antes deste preliminar; contudo, tem-se visto exemplos de prática opposta, principiando a guerra abruptamente, por ataque de mar, e terra.

Tom. I.

M

Em

(1) Baldas. Part. 5. tit. 10. e 12. Watel Lib. 1. Cap. 23. Grotius de Jure bell. Lib. 2. Cap. 2. Emerig. Cap. 12. Sec. 18. e seg. Valin ás Ord. Mar. de Franç. tit. des Prizes. Wesket verb. *privateer*. *Capture reprisal, privateer letter of marque Piracy.*

Em outras occasiões tem-se visto aprezarem-se Navios neutros, e recusar-se satisfação; do que tem resultado, que a Potencia queixosa, usando de força contra força, sem rompimento effectivo, tem ordenado iguaes prezas, e feito embargo nos bens achados no seu territorio pertencentes aos súbditos da outra Potencia, como por simples reprezalia.

Em qualquer destes casos, sendo as prezas feitas em guerra declarada, ou de facto, por se ter dado principio a hostilidades, e reprezalias, quer sejaõ justas, ou injustas, he regra estabelecida na Jurisprudencia dos Seguros, que o Segurador he logo obrigado a pagar ao Segurado os bens de qualquer modo aprezados, e isto no total valor do Seguro; de sorte, que tem lugar a demanda immediata do Segurado, tanto antes, como depois de ser condemnada a preza por boa, e legitima no Almirantado, ou outro Tribunal competente da Nação do Aprezador; nem o Segurador pôde recusar a peremptoria indemnizaçãõ com o pretexto de haver esperança de repreza, ou restituçãõ, ou de se declarar injusta a preza; antes ao contrario se considera a perda total do Navio, ou bens segurados, quanto para aquelle effecto do pontual immediato embolso do Segurado, e legitimidade de sua demanda no caso de resistencia do Segurador.

Outro effecto da preza he, que o Segurado, provando a existencia deste sinistro (1), pôde immediatamente fazer o abandono dos bens aprezados, ficando logo o Segurador, por virtude deste abandono, em lugar do Segurado, entrando em todos os direitos do mesmo, quanto para o effecto de reclamar a preza, e haver a restituçãõ della; sendo-lhe em consequencia livre o fazer todas as diligencias, que para isso forem necessarias, sem com tudo perder o Segurado a propriedade dos bens que segurou; porque sem embargo de cessãõ, e abandono do Navio, ou bens segurados, sendo estes mandados restituir pela Potencia aprezadora, ou por se julgar a preza injusta, ou por sobrevir a paz, e haver sido convencionado a restituçãõ entre as Potencias belligerantes, ou por terem sido demittidas pelo aprezador, ou reprezador em virtude de algum ajuste, mediando certo premio, ou preço da salvaçãõ, e resgate, em todos estes casos o Segurador he obrigado a restituir a cousa segurada, e o Segurado reassume, como por *direito de postliminio*, a propriedade que lhe tinha sido aprezada; ficando por conta, e a charge do Segurador, a somma que pagou pela salvaçãõ, e resgate, e mais despezas feitas em consequencia da repreza, salvaçãõ, ou restituçãõ, feita no mar, ou em terra, até á sua effectiva entrega, e retorno ao poder do Segurador.

Posto que Emerigon pareça inclinar-se á opiniaõ, que no caso da preza, o Segurado não tem contra o Segurador senãõ a acçãõ de avaria, para haver a somma do damno, que realmente tivesse soffrido pela repreza, com tudo, tanto nas Ordenanças de Marinha de França, como nas de Inglaterra, que são as duas Potencias maritimas da Europa mais dignas de considera-

(1) Allan Park Cap. 9. pag. 156.

ção, he firme, na prática de julgar, a regra sobredita, a qual he fundada na natureza do contracto, fim, e intenção dos contrahentes; pois he evidente, que sendo o fim do Seguro não só a indemnidade do Segurado, mas a rapidez da circulação de seus fundos, não ha cousa mais justa do que o poder o Segurado, no caso da preza, obter immediato embolso do seu capital seguro, para proceder nas operações ulteriores de seu commercio; pois do contrario seria immenso, e segundo as circunstancias, incalculavel o prejuizo, que soffreria no retardamento da indemnização, se pela simples possibilidade do recobramento dos seus Seguros fosse obrigado a esperar indefinidamente pela restituição da preza, successo tão contingente, e ordinariamente improvavel. Pelo que, a boa fé do contracto do Seguro exige, que o Segurador satisfaça immediatamente o valor segurado, deduzindo o seu premio, se já não tiver sido pago; pois em consideração delle, he que tomou a seu cargo o responder pela perda resultante de prezas. Faz-se com tudo justiça ao Segurador em pollo no lugar do Segurado, para diligenciar a reclamação, ou resgate, como em negocio de tanto seu interesse.

C A P I T U L O XLII.

Da Detenção de Principes.

ENTRE os riscos maritimos justamente se enumeraõ na Apõlice a *Detenção de Principes*, que tambem se diz Arresto, e Embargo dos Principes, Reis, Povo, que saõ termos synonymos na presente materia. (1) Entende-se por Detenção de Principes o Acto de Potencia Amiga, pelo qual o Soberano de hum paiz, ou quem em seu nome exerce o Poder supremo, em qualquer fórma de Governo, detem, e embarga, fóra de estado de guerra, nos Portos, e Costas dos seus Estados, ou ainda em mar alto, os Navios, e effectos pertencentes aos subditos de diversa Nação Amiga, Alliada, ou Neutra, seja por necessidade, seja por consideração politica, sem intenção com tudo de apoderar-se da propriedade do Navio, e bens arrastados, mas unicamente com o designio de restituilla, ou pagar o seu valor em tempo oportuno.

E nisto distingue-se a Preza do Arresto: a Preza he feita em estado de guerra formal, declarada, ou de facto, e tende a absoluta, e irrevocavel depredação do Navio, e bens aprezados; o que tambem tem lugar quando, depois de Proclamação de Potencia belligerante, ou de seus Generaes, e Almirantes, se declaraõ certos portos por bloqueados, ou diante delles se a-

M ii

chaõ

(1) Baldas. Part. 5. tit. 11. Binkersoek quest. *Jure pub.* Part. 1. Cap. 11. Emerig. Cap. 12. Sec. 30. Allan Park Cap. 4.

chaõ estacionadas forças de mar, ou terra, capazes de obstar á entrada de Navios, provisões, e effeitos de toda a qualidade. Nestas circumstancias, se os subditos de Potencia Amiga, ou Neutra insistem em violar a Proclamação, e bloqueio, ficaõ expostos á rigorosa preza. O Arresto porém naõ he mais do que huma tomadia provisional, e interina, motivada por urgencia, e utilidade pública, que pôde existir sem quebra da amizade, e boa intelligencia subsistente entre a Nação que faz, e a que soffre o incommodo do embargo.

Tambem pertence á classe de Detençaõ de Principes o embargo geral, que, por reprezalia, receio de rompimento entre Potencias, ou em consequencia de declaraçaõ de guerra, se executa por ordem do Soberano, nos Navios, e bens que se achaõ em seus Portos, Enseadas, e Bahias pertencentes á Nação com que se mandaõ cessar, decisiva, ou provisoriamente, as relações commerciaes, e politicas.

Igualmente se diz Detençaõ, Arresto, e Embargo de Principes o facto de Interdicçaõ do Commercio, pelo qual o Governo do paiz, ou as pessoas que delle tem especial Authoridade, prohibem a sahida dos Navios, e effeitos Nacionaes para a viagem do destino, ou para certos portos, em razaõ de peste, guerra, reprezalias, carestia, tempestades, ou outro motivo de prevençaõ, e interesse público, ou a naõ permitem sem protecçaõ de Comboio, a que os particulares naõ he licito renunciar.

Entra na mesma generalidade de Detençaõ, Arresto, e Embargo de Principes, a execuçaõ da ordem, pela qual o Soberano, por necessidade, ou beneficio do Estado, toma para seu serviço os Navios, e effeitos de seus subditos, sem culpa alguma destes. No que se distingue da tomadia, e confisco, que he a apprehensaõ de bens de contrabando, ou cuja exportaçãõ era provisoriamente prohibida; e por isso sujeita o transgressor da Lei, ou Ordem pública, á pena da perda total, ou outra multa comminada contra os que commettem semelhante delicto.

He estabelecido por Lei das Nações, e Direito público da Europa, que todo o Principe Amigo, e seus Vice-gerentes de terra, e mar, de qualquer Estado, e fórma de Governo, podem, fóra de Estado de guerra, deter, arrestar, e embargar nos portos, Costas de seus Dominios, e ainda em mar alto, os Navios, e carga nelle conteúda, pertencentes á Nação Amiga, e Neutra, posto naõ contenha generos de contrabando de guerra, se o julgaõ necessario para remir a urgencia pública, ou expediente ao bom exito das suas operações militares, e navaes.

Tambem he incontestavel o direito que os Soberanos de qualquer paiz tem, em razaõ do Dominio Supremo, necessidade, e utilidade pública, de apprehender Navios, e quaesquer bens de seus subditos, sem culpa alguma destes, no designio de indemnizallos, sendo possivel, por algum equivalente, em circumstancias compatíveis com o interesse do Estado. Igualmente podem usar do Direito do sobredito geral emprego, e interdicçaõ do Commercio com os subditos de qualquer Potencia, se os interesses politicos assim o exigem.

Quando acontecem Embargos desta natureza, seja de Principes Estrangeiros, seja de Soberano Nacional, ou dos que excedem Authoridade em seu Nome, elles se consideraõ casos fataes; e sinistros maiores, pertencentes á fortuna do mar, e força superior a que se não póde resistir; e em todas as Apolices, e Regulamentos de Seguros enumeraõ se taes successos entre as perdas, que são a cargo dos Seguradores, se, ao tempo do embargo, eraõ já principiados os riscos por conta dos mesmos: o que depende do tempo, e clausula das Apolices.

Pelo que no Seguro do Navio, se o embargo he feito depois do contracto firmado, e começada a viagem, he inquestionavel que os Seguradores respondem pelos damnos, e consequencias directas do mesmo embargo, bem como pelas provisões, soldadas da Equipagem, e mais despezas occasionadas pela demora.

Porém se o embargo foi feito antes de se fazer o Navio á véla para o porto do destino, que, segundo as Apolices ordinarias, he a época do principio dos riscos dos Seguradores, não são estes responsaveis pelas perdas, ou detrimentos resultantes do mesmo embargo, porque todos os accidentes anteriores áquelle periodo lhes são extranhos, e ficao só por conta do Proprietario do Navio, e effeitos embargados.

Emerigon he de opiniaõ, que no caso de embargo, os Seguradores não respondem pelo descahimento, ou diminuiçaõ do valor do Navio, que dahi se derivasse; por ser esta perda procedida de causa natural, e inevitavel, que entra na generalidade de vicio proprio da cousa que já mais he a cargo dos Seguradores. Com tudo, Valin, e Pothier são de contrario parecer.

Se o embargo nos bens carregados a bordo de algum Navio foi feito depois do Seguro, e depois de principiada a viagem do mesmo Navio, não ha dúvida que os Seguradores respondem por elle, e suas consequencias. Mas se foi feito antes do Seguro, e principio dos riscos (o que depende das clausulas da Apolice), os Proprietarios são os que unicamente o supportaõ, como já se notou. Como de ordinario na Apolices he declarado, que os riscos seraõ por conta do Segurador, desde que os effeitos são levados a bordo, por isso, acontecendo o embargo em taes effeitos, ou sendo mandados desembarcar por ordem do Governo, os Seguradores são responsaveis da perda, e damno que dahi provém.

Se, durando o tempo do embargo, o Proprietario descarrega seus effeitos para prevenir que elles não se corrompaõ, esta operaçaõ será á sua custa; e se os não tornar a embarcar, não seraõ os Seguradores obrigados a retornar-lhe o premio.

No caso do embargo do Navio, e carga, feito depois de correrem os riscos por conta dos Seguradores, os Seguradores podem-lhes immediatamente demandar a sua indemnizaçaõ, posto que haja provavel esperanza de restituicaõ, e levantamento proximo do mesmo embargo; e tem em consequencia lugar o direito de fazer-lhes o abandono em tempo, e fórma, seja, ou não justo o embargo, pois o Segurador não he Juiz dos direitos das Nações;

e isto que seja feito por Principe Estrangeiro , quer pelo Soberano do Estado , visto que nas Apolices não se faz essa distincão.

C A P I T U L O X L I I I .

Das Reprezas.

REPREZA , recaptura , ou retomadia são expressões synonymas , que designão o acto , pelo qual o inimigo , pirata , ou ladraõ do mar , que fez qualquer preza em Navio , Embarcação , ou effeitos , carregados a seu bordo , he despojado por força maior de outro Navio , que o obriga a abrir mão da preza. (1) Esta repreza se póde considerar feita ou por Embarcações de guerra pertencentes a alguma Nação belligerante , ou neutra , ou por Corsarios , e Navios mercantes.

Qual seja o effeito da preza , quanto o direito do aprezador , e reprezador , e alteraçãõ do dominio do originario Proprietario da cousa aprezada , não he estabelecida por Direito das gentes regra absoluta.

Grocio , no seu Tratado do Direito da Guerra , e da Paz (2) , estabelece , que o aprezador adquire hum dominio irrevocavel na preza , logo que o Proprietario perde a esperanza de recobralla ; e isto acontece , quando a preza he conduzida dentro de qualquer fortaleza , ou porto do inimigo , ou a lugar onde esteja alguma Esquadra do mesmo , que defenda a preza , e impossibilite a retomadia. Porém he claro , que semelhante regra he muito arbitraria ; pois não implica , que ainda sendo conduzida a mesma preza a lugar seguro do inimigo , não possa com tudo , sahindo o Navio desse porto , ou lugar , ser de novo reprezado , e depois tornar a vir por algum principio a poder do Proprietario.

Pelas Ordenanças de Marinha de França , Titulo das Prezas , Artigo VIII , he declarado , que toda a preza que estiver vinte e quatro horas na posse pacifica do aprezador , será julgada boa preza ; e que só será restituída aos Proprietarios , sendo retomada antes de vinte e quatro horas , pagando se hum terço ao Navio , que a retomou , a titulo de salvaçaõ.

Este direito tem sido adoptado em varias Nações , e até neste Reino de Portugal pelo Regimento do Corso , cuja observancia foi mandada excitar por hum Alvará do anno de 1797 , que se acha mitigado por outro do mesmo anno , cuja disposiçaõ he correctoria em parte , ampliativa do antecedente , como se póde ver no Apendix final deste Tratado.

Mas sendo aquella Ordenança de Marinha de França excessivamente

ri-

(1) Allan Park Cap. 4. e 8. Emerig. Sec. 21. 22. 23.

(2) Grotius *de Jure belli* , Lib. 5. Cap. 6. §. 3.

rigorosa, e evidentemente estabelecida pela violenta animosidade de seu Monarca Luiz XIV, contra a Nação Inglesa, aspirante ao imperio do mar, não parece propria para servir de modelo a Nações pacificas, de sentimentos, e pertencões moderadas, ainda em estado de guerra; pois aquelle rigor faria mais calamitosa a mesma guerra, tolhendo aos Proprietarios dos Navios neutros, e nacionaes, a provavel esperança da recobrança da sua propriedade aprezada.

As Leis actuaes de Inglaterra a este respeito são incontestavelmente dignas de huma grande Nação, que presta assistencia, e protecção vigorosa á sua Marinha mercante; ao mesmo tempo que, sendo coherente aos principios da justiça, anima, e exalta a energia Nacional, concedendo aos Officiaes, e Equipagem das Embarcações de guerra, Corsarios, e ainda ás do Commercio, hum premio razoado, para trabalharem nas reprezas dos seus Navios capturados pelo inimigo; pois pelos Estatutos do anno decimoterceiro do reinado de Jorge II. Capitulo IV, e o 29 de Jorge III, Capitulo XXXIV, transcripto por Allan Park no seu Tratado de Seguros, Capitulo IV. pag. 72, determinando, que sendo tomado pelos inimigos qualquer Navio dos subditos da Graõ-Bretanha, ou Irlanda, ou outros dominios, e territorios sujeitos á protecção, e obediencia de Sua Magestade Britanica, sendo retomado por alguma Embarcação de guerra, Corsario, ou outro Navio Inglez, será em todos os casos julgado no Tribunal do Almirantado, que deva ser restituído o Navio aprezado (quer antes, quer depois da condemnação do Navio aprezado, em qualquer periodo, e distancia de tempo decorrido depois da preza) e os bens nelle contendo aos seus Proprietarios; pagando estes por premio, ou recompensa, a titulo de salvação, huma oitava parte dos ditos Navios, e bens apreizados, cuja oitava parte será applicada a beneficio dos Officiaes, e Equipagem do mesmo Navio; e sendo retomado por Corsario, a sexta parte do verdadeiro valor do dito Navio, e bens; e sendo retomado pela concurrente operação de hum, ou mais Navios na Marinha Real, ou Mercantil, se adjudicará aos represadores o premio da salvação, que no Tribunal do Almirantado se julgar racional, segundo as circumstancias do caso; e será distribuido pelos Officiaes da Equipagem, e mais agentes dos represadores, segundo as proporções, que por arbitrio se considerar conveniente.

C A P I T U L O XLIV.

Das perdas por facto do Capitão, e Mestre do Navio, e Equipagem, e da clausula da Barataria.

HE geralmente estabelecido nos Regulamentos das principaes Nações (1), que os Seguradores não respondem pelas perdas, e danos do Navio, e Carregação, acontecidos por facto do Capitão, ou Mestre, e Equipagem; nem estes entraõ na generalidade dos perigos do mar: porque, pela natureza do contracto do Seguro, o Segurador só he obrigado pelos sinistros, e avarias acontecidas por fortuna do mar, caso fatal, força maior, que se não podia prever; e resistir. Ora he evidente que os factos do Capitão, ou Mestre, e Equipagem não estão nestas circumstancias. Além de que o Proprietario, ou Armador do Navio, he obrigado aos Carregadores pelo Mestre, ou Equipagem; pois elles são os que propoem, escolhem, e dão credito a taes pessoas; e tal he o Direito commum de todos os Estados.

Como porém no progresso da Navegação, e Commercio se reconheceo que era impraticavel que os Proprietarios, e Armadores de Navios, e muito menos os Carregadores, pudessem conhecer, e abonar illimitadamente a pericia, e character pessoal das pessoas empregadas no serviço do mar, e he forçoso em muitas occasiões admittillostaes, como se apresentaõ, sem haver a possibilidade da escolha, introduzio-se por isso em alguns paizes commerciantes o poder-se tambem fazer o Seguro de riscos, e perdas derivadas dos factos do Mestre, e Equipagem, inferindo-se na Apolice a clausula de serem a cargo dos Seguradores os danos procedidos de falta, ou fraude, erro, negligencia, ignorancia, ou delicto do Mestre, e Equipagem, ou outras expressões semelhantes.

Em algumas Apolices, em lugar daquelle termo, usa-se da clausula: *Barataria do Mestre, e Marinheiros*. Ainda que este termo de barataria, segundo os Authores Italianos, signifique na sua etymologia todo o delicto, e prevaricação que o Capitão, ou Mestre do Navio, ou Embarcação, commette no exercicio do seu ministerio, e se restrinja unicamente aos factos que contém designio illegal, e criminoso; com tudo presentemente, segundo a intelligencia mercantil, debaixo da generalidade de barataria, comprehende-se tanto o dolo, e fraude intencional, como a simples negligencia, incuria, erro, imprudencia, e impericia do Mestre, e gentes da Equipagem, de que resulte a perda total, ou parcial do Navio, e sua carga.

Tal

(1) Allan Park Cap. 5. John. Millar Cap. 2. pag. 138. c seg. Emerig. Cap. 12. Sec. 3. e seg. Balderson. Part. 5. tit. 1. e 2.

Tal he a acceção deduzida das Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXVIII.

Ib. ,, Os Seguradores não serão obrigados a supportar as perdas, e ,, prejuizos acontecidos aos Navios, Mestres, e Marinheiros, se na Apolice ,, não se encarregáão da *Barataria do Patraõ.* ,,

Pelo que póde-se definir, e qualificar de barataria em geral a má conducta do Commandante, e Equipagem de qualquer Navio, ou Embarcação no manejo, direcção, defeza, e guarda do mesmo, em prejuizo dos Proprietarios, Affretadores, e Interessados no seu casco, e carga.

Se na Apolice os Seguradores se encarregáão de responder pela barataria do Patraõ, este pacto he válido; e em virtude delle ficaõ obrigados a pagar ao Segurado os sinistros, e avarias, que procederem da má conducta do Mestre, e Equipagem, ou seja por incuria, falta, e inexactidaõ no cumprimento dos seus deveres, ou por malicia, e dolo reflexo, com o fim de utilizarem a si, e damnificarem ou aos Proprietarios, e Armadores dos Navios, ou aos Carregadores.

A barataria póde-se considerar simples, ou fraudulenta: huma, e outra de diversos grãos. Se os Seguradores tomáão sobre si os riscos da barataria, não podem em nenhum caso recusar a indemnização aos Segurados; salvo o seu recurso contra o Capitaõ, e Equipagem para resarcimento do damno, e ainda para acção criminal, se a barataria for de natureza que requiera maior emenda, e satisfação de Justiça; pois o Segurador entra em lugar do Segurado, e lhe he subrogado de pleno direito; competindo-lhe em consequencia as mesmas acções, que teria este, se não houvesse estipulado aquella clausula.

Em alguns Regulamentos maritimos não se admite nas Apolices a clausula da barataria, como são as de Retordaõ, Antuerpia, Hespanha. Os de Amsterdaõ distinguem entre o Proprietario do Navio, e o Carregador. O Proprietario não póde segurar a barataria do Patraõ, pois o elege; mas sim a da Equipagem, com que não tem huma conexaõ taõ immediata. Porém o Carregador não tem implicancia de estipular o Seguro da barataria do Patraõ, e gentes do mar; pois não depende delle acceitar, ou despedir taes pessoas.

A prática de Hamburgo sujeita o Segurador ao erro, negligencia, e malicia do Mestre, e Marinheiros.

Nas Apolices de Dinamarca he licito ao Proprietario do Navio estipular o Seguro contra a fraude, e barataria da Equipagem sómente; e a negligencia tanto do Mestre, como da Equipagem. Mas os Carregadores podem segurar-se contra as fraudes, e negligencias; assim do Mestre, como da Equipagem.

Nas Apolices de Lisboa não se costuma inserir a clausula de barataria; antes se exclue debaixo da expressaõ de *Rebeldia do Patraõ*; pois enumerando os riscos maritimos, que os Seguradores tomaõ a seu cargo, faz-se a excepção, *salvo a Rebeldia do Patraõ, e o abandono dos bens segurados.*

Nas Apolices de Inglaterra não se estipula clausula expressã contra a negligencia, e méra falta do Patraõ, e Equipagem; mas em todas vem a declaração de que os Seguradores tomão a seu cargo a *Barataria do Mestre, e Marinheiros*; e segundo a prática de julgar do Almirantado, Barataria suppoem deshonestã intençaõ, e contém cousa de sua natural illegal, e criminosa; e por tanto interpreta-se aquella clausula como só applicavel a fraude, e delicto de taes pessoas, commettido nas cousas de seu officio, em damno dos Proprietarios do Navio, ou dos Carregadores, e Affretadores; e para se considerar ter o Mestre incorrido em barataria, he necessario que se mostre ter elle procedido: 1.º contra as instrucções, e ordens de quem o empregou, isto he, do Proprietario, ou Affretador do Navio, que se considera Proprietario interino, em quanto dura o affretamento: 2.º com designio de sua particular utilidade: 3.º em evidente detrimento de algum Interessado na viagem segurada.

Exemplos de erro, ignorancia, e descuido, que vem debaixo da generalidade da clausula de negligencia, falta, e má conducta do Mestre, e Equipagem, são os seguintes: se o Capitaõ não deo querena ao Navio, nem o apromptou com o costeio, e aparelhos necessarios, para se pôr em estado de seguir com segurança viagem ao porto do destino; se não lhe fez o lastro competente á sua lotaçãõ; se a carga for mal arrumada, seja pela sua desordenada disposiçãõ, seja pelo indescreto ajuntamento, e mistura de generos incompativeis, que pela sua contiguidade, ou vizinhança, transmisti- raõ a outros de differente natureza infecçãõ, e ruina; se o Navio foi sobre- carregado, que impossibilitasse por isso o bom governo, e occasionasse a submersãõ, alijamento, ou naufragio; se recebeu má, ou insufficiente Equipagem; se deixou de receber Piloto de terra, ou costa no lugar, onde he estabelecida esta cautela, e por falta della, o Navio veio a perder-se, ou a receber avaria; se não vigiava pela disciplina maritima para ter a Equipagem em ordem, subordinaçãõ, e serviço, e evitarem-se os furtos, descami- nhos, e revolta; se não era vigilante na guarda, e conservaçãõ de tudo que pertencesse ao Navio, e sua carga, para prevenir os accidentes de fogo, agua pelas escotilhas mal fechadas, e taboas mal calafetadas; se não cuida- va em ter os gatos de estilo, para obstar-se á roedura dos fardos pelos ra- tos; se por capricho, ainda que sem má intençaõ, alterou a viagem do des- tino, e ordinaria derrota; se por imprudencia ou vaidade, passou por luga- res notoriamente perigosos, e infestados de inimigos, e Corsarios; se levan- tou, e firmou Bandeira differente da do seu Soberano, e com esta falsidade sujeitou o Navio, e sua carga a preza, ou outro damno; se, não consultando os Officiaes, e a Equipagem, ou contra o seu aviso, e reclamaçãõ, fez alguma arribada sem necessidade, ou procedeo a alijamento, ou outra operaçãõ preju- dicial aos Proprietarios do Navio, e Carregadores; se deixou de entrar em lu- gar de segurança, sendo o perigo imminente; se em fim praticou, ou omittio alguma cousa por negligencia, ou impericia, contra o dever de seu officio do que resultasse a perda total, ou parcial do Navio, e sua carga.

Barataria da Equipagem he não só todo o dilicto premeditado , mas tambem a culpa grave , ou grossa falta , dos Officiaes subalternos , ou Marinheiros , commettida no exercicio do seu ministerio no Navio , ou Embarcação a que pertencem.

Exemplos desta barataria são : 1.º todos os furtos que estes fazem dos effectos , e aparelhos do mesmo Navio , e Embarcação : 2.º qualquer estrago que alli fação dos mesmos por malicia , ou negligencia em seu dever : 3.º a rebeldia , revolta , ou insurreiçãõ , pela qual recusem fazer o ser serviço , ou desobedecendo ás ordens do legitimo Commandante , ou forçando-o a seguir diversa derrota , ou arribar sem necessidade a porto differente daquelle do destino : 4.º a deserçãõ , e abandono do Navio , e sua carga em occasiãõ de perigo de preza , naufragio , ou outro accidente semelhante.

Isto posto , devem-se ter por firmes as seguintes regras.

1. Os Seguradores não respondem pelas faltas , ou fraudes do Capitaõ , e Equipagem , isto he , pela barataria simples , ou barataria criminosa , se na Apolice não se faz especial declaraçãõ dessa especie de risco , inserindo-se na enumeraçãõ dos perigos maritimos a clausula da *Barataria do Patraõ , e Equipagem ; Barataria do Mestre , e Marinheiros ; negligencia , e fraude do Capitaõ , e gentes do mar* , ou outras semelhantes , que vem a ser equivalentes , e do mesmo effecto.

2. Ainda que se estipule esta clausula , ella com tudo não subsiste , quando o Capitaõ he o Proprietario , ou Affretador do Navio , ou Interessado nos effectos segurados ; porque semelhante precauçãõ he suspeita ; e a ninguem he licito formar da sua propria negligencia , ou fraude titulo de adquirir.

3. Quando não se estipula aquella clausula , e acontece a perda , os Seguradores não podem ser relevados da satisfaçãõ com o pretexto de que ella acontecêra por negligencia , ou culpa do Capitaõ , e Equipagem ; salvo mostrando que o damno procedêra como causa immediata , e necessaria da mesma negligencia , e culpa , sendo esta bem caracterizada , e inexcusavel ; pois do contrario , acabar-se-hia a boa fé , e franqueza do Commercio , e não haveria sinistro , ou perda alguma , que os Seguradores não pudessem , com algumas razões plausiveis , imputar a negligencia , impericia , e culpa do Capitaõ , e gentes do mar , como causa mais , ou menos proxima , e descarregar-se da responsabilidade da Apolice : o que seria intoleravel , e subversivo da prática do Seguro.

He indisputavel , que a negligencia , ou falta do Mestre , e Marinheiros pôde ser de diversos grãos , e he muito difficil a prova delles , como dependente de circumstancias complicadas , e muitas vezes de investigaçãõ impracticavel. Por exemplo , succede pegar fogo no Navio , ser aprezado , ou sorprezo pelo inimigo , soffrer huma abordagem , abalroamento , e encontro ; correr a naufragio , varaçãõ , e encalhe ; a que infinitas cavillações se não daria lugar , se se admittisse o Segurador a vir com excepçãõ de negligencia , e culpa do Capitaõ , e Equipagem ? Poder-se-hia dizer : se se tivesse tomado esta , ou aquella precauçãõ ; se o Capitaõ houvesse seguido tal conducta ; se

se tivesse usado deste expediente; se se perseverasse na defeza por mais tempo, etc.: a difficuldade de formar-se juizo certo sobre as causas, e circumstancias de accões, e accidentes semelhantes, faz com que na prática se devaõ rejeitar as argucias, e tergiversações dos Seguradores.

Exemplificaremos varios casos de barataria fraudulenta do Capitaõ, ou Mestre do Navio, que incontestavelmente pertencem á classe de barataria formal, e criminosa, a qual consiste em huma deliberada maquinação, com que elle preordena, e procura effectuar o sinistro do Navio, e carga; e verifica-se nas circumstancias seguintes, que entraõ na generalidade da clausula de *Rebeldia do Patraõ*.

1. Quando por atraçoado ajuste se combina com o inimigo, ou pessoas malvadas, e recebendo algum preço, ou esperando algum lucro, occasiona a perda do Navio, e carregação, levando o mesmo Navio a porto inimigo, ou a lugares perigosos, onde estejaõ Esquadras, e cruzem Corsarios, ou á vista delles se lhes vai entregar, sem fazer esforços para a possivel defeza, ou fugida em tempo opportuno.

2. Quando foge com o Navio com animo premeditado de defraudar aos Interessados no casco, e carga, seja para sua vantagem exclusiva, seja por colloio com outra pessoa, que intente participar da malfeitoria.

3. Quando applica os effectos, que lhe consignáraõ, ou o seu preço para uso diverso daquelle, que se lhe tinha destinado pelos Proprietarios, em contravenção, ou excesso das suas ordens.

4. Quando de caso pensado, e intenção improba, procura o naufragio, varação, ou incendio do Navio, para o fim de encubrir os furtos que fez, e damnos que causou, e para haver parte no recobramento dos effectos naufragados.

5. Quando introduz no Navio, e dolosamente subroga effectos, e mercadorias de menos valor do que havia recebido, para fazer depois, com o pretexto de tempestade, alijamento dellas ao mar, e ficar difficil a averiguação da fraude.

6. Quando se faz á véla sem os despachos necessarios, ou deixou de pagar os direitos do porto da sahida, ou os da entrada, e expoz o Navio, e sua carga a confisco, ou outra multa, segundo as Leis do paiz.

7. Quando parte contra as ordens do Governo, ou quebra o embargo posto por Potencia Estrangeira, ou pelo Soberano do Estado, ou seus Vice-Gerentes, que para isso tenhaõ authoridade.

8. Quando carrega bens de contrabando, ou faz alguma viagem prohibida pelas Leis do paiz, e sujeita o Navio, e sua carga a tomada, ou outro damno.

9. Quando na occasiaõ de perigo de naufragio desamparou o Navio, nem cuidou na sua salvação, e recobramento.

10. Quando precindio do Comboio dado pelo Governo; ou, tendo sahido com elle, voluntariamente se apartou do roteiro, e instrucções recebidas, e foi por isso causa de ser aprezado o Navio.

Em

Em todos estes casos, e outros semelhantes, a clausula da *Barataria do Patraõ* tem o seu pleno effeito para a responsabilidade dos Seguradores; elles necessariamente suppoem da parte do Capitaõ ou huma malicia intencional, e preordenada ao sinistro, ou huma culpa taõ caracterizada, e inexcusavel, que por Direito se equipara ao dõlo, quanto para a sua imputaçãõ, e castigo.

C A P I T U L O XLV.

Da viagem segurada.

VIAGEM he o caminho que o Navio faz no mar entre os dous pontos extremos do lugar da partida até o do destino. A viagem pôde ser inteira, ou parcial, de longo curso, de caravana, de cabotagem, de tempo, de curso, de escala. (1)

Viagem inteira he a de ida, e volta do Navio de hum porto certo até retornar a elle; parcial he sómente de ida, ou de volta. Viagem de longo curso he, por exemplo, a que se faz da Europa para as Ilhas, Mares, e Costas da Asia, Africa, e America. Caravana he a multiplicidade de pequenas viagens, que hum Capitaõ faz no curso de sua navegaçãõ, tomando fretes de hum lugar a outro, descarregando, vendendo, e subrogando huns a outros effeitos. Cabotagem he toda a navegaçãõ do Porto a Porto, Cabo a Cabo, Costa a Costa. Viagem a tempo he, quando se faz por annos, mezes, e semanas, e pôde comprehender muitas pequenas viagens do mesmo Navio, a contar da sahida de algum porto, ou de certa altura, ou de hum dia determinado. Viagem de curso he, a que tem por destino correr-se sobre Navios inimigos, para se fazer preza. Viagem de escala he aquella, em que se deixa a arbitrio do Capitaõ tocar, e arribar aos portos, e lugares intermediarios, sem com tudo alterar o destino primitivo da aventura maritima.

Posto que presentemente estejaõ taõ adiantadas a sciencia, e prática da Navegaçãõ, que sem difficuldade se emprehendaõ ainda as mais arduas viagens em todos os tempos, e mares, e para paizes os mais remotos, com tudo, sendo humas de breve, õu longo curso, e mais, ou menos perigosas, segundo as estações, lugares, e circumstancias de guerra, ou paz, extendendo-se por risco, e aggravando-se mais os riscos dos Seguradores, he inquestionavel, que, importando-lhes conhecer a qualidade, e extençãõ das contingencias, e danos, a que se expõem, faz-se indispensavel, que os que requerem o Seguro, declarem na Apolice a especifica viagem, que pretendem segurar, declarando o seu destino, o lugar, ou porto da sahida, e bem

(1) Emerig. Cap. 13. Sec. 1. e seg.^o Baldasseroni Part. 4. tit. 5. 6. e 10.

bem assim o tempo, em que devaõ começar os riscos, e onde hajaõ de findar por conta dos mesmos Seguradores, com as mais circumstancias extrinsecas, e accidentes, que podem influir na acceitação, ou recusação do Seguro, e regulamento do premio, como v. g. se o Navio tem de navegar em Comboio; se debaixo da Bandeira neutra; se vai a corso; se traz viagem demorada além do ordinario; se ha más novas, ou ainda simples rumor de perda, ou receio della, por constar que soffréra algum grande temporal, ou que se aproximára, ou fora visto em lugar infestado de Corsarios. Faltando estes requisitos, o Seguro caduca como fraudulento, ou defectivo em parte substancial; pois, sem elles o contracto não tem hum objecto certo, e os Seguradores podem facilmente vir a ser victimas da má fé dos Segurados.

Na confirmação desta doutrina uniformemente concordaõ todos os Regulamentos maritimos, em que se estabelece a regra, que o Capitaõ do Navio não póde já mais desvairar da linha da viagem do destino, e que deve seguilla constantemente pelo caminho ordinario, e o mais breve, e seguro que ser possa: se a altera, he responsavel aos Interessados pelas perdas, e danos.

A especificação da viagem na Apolice he susceptivel de todas as modificações, e pactos honestos, que entre si convierem o Segurador, e Segurado; pelo que taes pactos são os que formaõ a Lei do contracto, e decidem dos respectivos direitos dos contrahentes, pertencendo a estes fixar os tempos, e lugares dos riscos, com liberdade de fazer escalas, descarregar, vender, premutar, ou baldear para outros Navios os effeitos, segundo as clausulas ajustadas.

Deve notar-se, que a viagem do Navio he cousa diversa da viagem segurada. A viagem do Navio diz respeito aos pontos extremos da linha da derrota, que o Navio faz do porto, ou lugar da sahida, ao do destino, que tinha em vista o Proprietario, e Armador delle, ou onde o Capitaõ realmente aporta por capricho, ou má fé. A viagem segurada he aquella, que só interessa a especulação de quem requiereo o Seguro, e que póde ser menor, ou differente da do Navio nas circumstancias, que moderaõ os riscos do Segurador. Se o Segurado faz o Seguro da viagem de hum Navio com clausula, ou garantia de Comboio, e o Navio parte sem elle, ou separa-se arbitrariamente no curso da navegação; se em lugar de ir ao porto declarado na Apolice, toca a diverso, he evidente que a viagem de hum tal Navio he muito destinta da viagem que o Segurador, e Segurado tinhaõ intenção de segurar. Pelo que, tratando-se de saber qual he a viagem segurada, he preciso ver-se na Apolice quaes são os dous pontos extremos, que nella se assignaõ para a linha da navegação, além da qual se não deva passar.

Quando as partes se não tem explicado sobre a duração da viagem, presume-se que se fizera o Seguro só de ida, e não de volta do porto, donde se fizera á véla.

Quando a viagem he a tempo, os dous pontos extremos do mesmo formaõ os termos constitutivos da viagem segurada.

CAPÍTULO XLVI.

Dos premios, e tempo de seu pagamento.

O PREMIO do Seguro sendo o preço convencional do risco marítimo, constitue huma parte essencial, e integrante da Apolice; (1) e por tanto nella deve-se declarar assim o ajuste da somma requerida pelos Seguradores, como o tempo do respectivo pagamento. Os Francezes chamaõ ao premio *Primey* porque na origem, ou introdução do contracto do Seguro, costuma-se pagar o premio primeiro que tudo, logo á assignatura da Apolice. Os Inglezes o denominaõ *Consideration*; porque em consideração da quantia, que estipulaõ a seu favor, he que se resolvem a tomar sobre si os riscos da cousa alheia. Tambem dá-se-lhe o nome de *Custo*, e *Agio* do Seguro.

O premio, e o risco do Seguro são dous correlativos inseparaveis, pois a sua reunião constitue a essencia do contracto. Do que se segue, que se o Segurador não chegou a correr risco algum na cousa, que fórma o objecto do Seguro, ainda que isto acontecesse por facto do Segurado, ou de seus agentes, não tendo embarcado os effeitos que segurou, ou havendo mudado o projecto de sua especulação, nenhum premio total, ou parcial he devido ao Segurador; e por tanto não o póde exigir, se deo ao Segurado espaço para o pagamento; antes fica obrigado a retornallo, se o tivesse já recebido, como mais circunstanciadamente se dirá, quando tratarmos do *Storno*. (2) Porém huma vez que, segundo os termos da Apolice, tivessem os riscos principiado a correr por conta do Segurador, vence elle immediatamente o premio total, ainda que os rompesse, encurtasse, ou mudasse a viagem segurada; porque o risco marítimo consiste em ponto indivisivel: em hum instante, depois de se fazer á véla o Navio, podia acontecer o sinistro, ou correr effectivamente o Segurador maior perigo, que em todo o curso da navegação seguinte.

O premio póde estipular-se: 1.º por viagem inteira: 2.º por tempo limitado, sem designação de viagem: 3.º por tempo limitado, com designação de viagem.

O premio de viagem inteira, sendo de ida, e volta, se diz *Premio ligado*. Quando se estipula o premio de semelhante viagem, elle não admite diminuição, nem augmento, qualquer que seja a duração da mesma viagem. Se he feita por tempo limitado, sem designação dos pontos extremos, do lugar da sahida, e o da entrada, o premio não he devido aos Seguradores,

se-

(1) Emerig. Cap. 3. Sec. 1. e seg. Baldas. Part. 1. tit. 9. e 10. Wesket verb. *Premium*.

(2) Vid. Part. 2. Cap. 10.

senaõ pelo tempo fixo na Apolice; e se a viagem excede esse tempo, os riscos tambem naõ saõ mais por conta dos Seguradores; salvo se o Segurado procurar, pendendo os riscos, refôrma da Apolice, requerendo a continuação do Seguro pelo tempo, que em diante decorrer. (1)

Porém se a viagem he designada na Apolice, o Segurador correrá os riscos da viagem inteira; com condiçãõ todavia, de que se a duraçãõ exceder o tempo limitado na Apolice, o premio será augmentado á porporçãõ, sem que o Segurador seja obrigado a restituir parte alguma delle, se a viagem dura menos. Tal he a disposiçãõ do Art. XXXV. das Ord. Mar. Fr. tit. dos Seg. que sem dúvida funda-se em justiça; pois os Seguradores, que subscrevem a taes Apolices de tempo limitado, sabem que a viagem pôde durar além deste tempo; e a limitaçãõ do tempo se presume por intelligencia mercantil em favor dos mesmos, segundo observa Pothier, num. 62, a fim de que a ulterior prolongaçãõ os naõ damnifique contra a virtual intençãõ das partes.

Aquellas Ordenanças estabelecem huma excepçãõ singular no Artigo VI., determinando, que se o Seguro he feito sobre mercadorias de ida, e volta, com premio ligado; e o Navio, tendo chegado ao lugar do destino, naõ voltar para o donde sahio, o Segurador será obrigado a retornar os dous terços do premio, salvo havendo estipulaçãõ contraria. He evidente a anomalia desta disposiçãõ, pela incoherencia com os principios acima referidos; e parece antes huma disposiçãõ de graça em favor dos Segurados, do que huma consequencia derivada da natureza do risco maritimo, e premio ligado. (2)

Se o Navio sinistrou á entrada do porto, o premio ligado he devido por inteiro; porque entãõ o contracto do Seguro tem recebido consummaçãõ absoluta.

O premio pôde ser compensavel, condicional, reductível, e augmentativo, segundo os pactos, ou condições expressas na Apolice. *Premio compensavel* he usado em tempo de guerra, em que os premios costumãõ ser muito altos: entãõ he frequente estipular-se, que elles seraõ compensados no caso de perda, e só se pagaõ de estarem findos os riscos. (3)

Premio condicional he aquelle, que se estipula com a restricçãõ de que só será devido, verificadas certas circumstancias, de lugar, tempo, e acontecimento, segundo o interesse do Segurado; como por exemplo, se o Navio chegar a salvamento; se tocar a certo porto.

Premio reductivel he, quando se estipula, que o premio será em certos casos, reduzido, ou diminuido a menos do ajustado. Usa se desta estipulaçãõ, principalmente em tempo de guerra; como por exemplo, havendo esperança de paz, ou receio de rompimento de guerra, pôde-se estipular na

Apo.

(1) Vid. dita Ord. Mar. de Franç. Art. 7. 34. Emerig. Cap. 13. Sec. 3. §. 4. e Cap. 13. Sec. 12. e 13.

(2) Emerig. Cap. 33. Sec. 2.

(3) Pothier, num. 191.

Apolice, que o premio será diminuido até certa quantia, se sobrevier a paz, ou não se romper a guerra. *Premio augmentativo*, ao contrario, tem lugar a favor dos Seguradores, declarando-se na Apolice, que o premio será augmentado até certa somma, ou segundo o curso da Praça, se se declarar a guerra.

Depois que o premio he ajustado, e firmada a Apolice com a assignatura dos Seguradores, tendo o Seguro sido feito em boa fé, ainda que depois sobrevenhaõ riscos maiores, do que haviaõ sido esperados pelos Seguradores, como v. g. a declaração de guerra, não tem direito de pedir augmento de premio, nem o Segurado reduçãõ, ou diminuiçãõ delle, se inopinadamente sobreveio a paz, e hum, e outro não se precauonáraõ com a estipulaçãõ sobredita: ambos saõ responsaveis na parte respectiva, o Segurador pela indemnizaçãõ de perda, e o Segurado pelo pagamento do premio do ajuste. Emerigon, Capitulo III. Sec. IV., não obstante expôr alguns Julgados contrarios na França, conclue, reconhecendo que elles não podem servir de regra, por serem desvairados da natureza do contracto do Seguro.

A taxa do premio nos tempos, e circumstancias ordinarias, he, como o preço de todas as cousas, regulada pela concurrencia, e curso geral da Praça; porém sobrevindo más novas, sendo o tempo de inverno, e a viagem prolongada, ou concurrendo outras circumstancias de tempo, e lugares, que exaltou os receios dos Seguradores, he evidente que não pôde haver justa medida para se limitar o premio: e por consequencia vem elle a ser necessariamente dependente do arbitrio dos Seguradores; os quaes, segundo á idéa, muitas vezes fantastica, que formaõ do perigo, e á proporçãõ da sua affouteza, ou descorçoamento nas especulações mercantis, assim/saõ mais propensos, ou difficeis na acceitaçãõ dos Seguros. Pelo que, nunca se pôde com justiça arguir lesaõ na quantidade do premio, se o Seguro foi feito em regra, podendo os riscos, e ignorando o Segurador absolutamente a sorte da navegaçãõ do Navio segurado.

Em Inglaterra, e nas grandes Praças da Europa, costuma-se segurar não só o Capital, e seu premio, mas tambem o premio dos premios, para o effeito de que, acontecendo o sinistro, o Segurado não receba prejuizo algum, mas reembolse todo o fundo que segurou. (1)

Quanto ao pagamento he de notar, que as Ordenanças de Marinha de França, Artigo VI., determinaõ, que o premio seja pago por inteiro logo ao tempo da assignatura da Apolice, segundo o antigo costume. Mas presentemente nas Praças principaes he contra o estilo usar-se de semelhante urgencia. De ordinario todas as Apolices fixaõ a época do pagamento. Em algumas Praças não se vence o tempo, senaõ depois da cessaçãõ dos riscos; em outras (como em Lisboa, por prática de algumas Companhias) reduz-se a obrigaçãõ a huma Letra de Cambio, que o Segurado acceita a pagar no tempo,

Tom. I.

O

que

(1) O Methodo de fazer essa conta pôde-se ver em Emerigon Cap. 3. Sec. 2. §. 5. Cap. Sec. 12. e 13. Valin Comment. ao Art. 20. das Ord. de Mar. de Franç. tit. dos Seg.

que nella se fixa. Onde he estabelecida a necessidade de se fazerem os Seguros pela mediação de Corretores, estes são os que ficam immediatamente responsaveis ao pagamento com o regresso contra o Segurado Proprietario, ou Commissario. Se o Seguro he feito por conta de outro, quem o requer fica obrigado á satisfação do premio, como se notou no Capitulo IX.

He questaõ, se a falta do pagamento do premio annulla a Apolice? A resolução depende do uso da Praça, ou dos termos da mesma Apolice. Se nella he estipulado, que o Seguro cesse logo que não for pago o premio, deve-se cumprir esta condição; mas se ella não existe, e o Segurador fiou a tempo o pagamento, não tem contra o Segurado outro direito, mais do que coustrangello á satisfação; ficando porém firme a Apolice, e constituído em consequencia na responsabilidade pelo sinistro.

Se o Segurado quebra, os Seguradores tem direito de requerer ou que se lhes dê caução, ou que se rescinda a Apolice; e isto he conforme a justiça pelas regras da reciprocidade do contracto; pois o Segurado, fallindo o Segurador, pôde resilir do Seguro, se os Administradores do fallido não prestaõ aquella caução, devendo hum, e outro ser de condição igual. (1)

Fallindo o Segurador, tem lugar a compensação do premio com a perda, se o pagamento da perda, e o dos premios se acharem respectivamente vencidos antes do fallimento; mas não, quando a época do fallimento, o Navio estava ainda em risco, ou ignorava-se o acontecimento do sinistro. Tambem não tem lugar a compensação, se ao tempo do fallimento os créditos respectivos não eraõ vencidos, ou hum delles o não fosse. (2)

He tambem questaõ, se os Seguradores tem o privilegio de Hypotheca nos bens segurados para o pagamento do premio. Parece que o devem ter; pois em se carregarem dos riscos dos bens alheios, daõ movimento, e vida ás expedições maritimas, e he este hum motivo muito attendivel para a protecção, e favor. (3)

Em que casos deva o Segurador restituir o premio, dir-se-ha, quando se tratar do retorno do premio na Parte II. Capitulo XII.

A respeito das condições do Seguro, como ellas podem ser muito variadas, segundo os multiplicados interesses das partes, seria tedioso enumerar neste Compendio ainda as que o uso frequentemente admite em diversas Praças. Tratamos das mais communs, e importantes na Parte II. Capitulo IX. *das Garantias*, e para ahi remettemos o Leitor.

A clausula, *livre de avaria*, merece particular discussão, por ser abusiva, e de grande consequencia. Mas ella mais commoda, e propriamente tem lugar, quando tratarmos das avarias. (4)

C A-

(1) Emerig. Cap. 3. Sec. 7. e Cap. 8. Sec. 16.

(2) Vid. Emerig. Cap. 3. Sec. 8. e Cap. 18. Sec. 1.

(3) Vid. Emerig. Cap. 3. Sec. 9.

(4) Vid. Trat. 2. da presente Obra. Baldasseron. Part. 2. tit. 7. §. 44. e seg.

C A P I T U L O XLVII.

Do Seguro depois do sinistro, ou chegada do Navio a salvamento.

AINDA que os riscos sejaõ da essencia do contracto do Seguro, com tudo, naõ he necessario que elles sejaõ reaes ao tempo da assignatura da Apolice: (1) basta para validade da convençaõ, que sejaõ meramente ideaes, e se reputem pendentés na fantasia, ou perstusaõ das partès; cõm tanto, que estas procedaõ em boa fé, e se achem em absoluta ignorancia do estado da couza segurada. Daqui vem, que saõ uniformes os Regulamentos de Marinha das principaes Nações Commerciantes em permittirem, e haverem por válidos, os Seguros, posto que ajustados, assim depois do acontecimento do sinistro total, ou parcial, como depois de ser já chegado a bom porto, e salvamento os effeitos, e Navio segurado, se o Proprietario, ou seus agentes, quando requereraõ o Seguro, ignoravaõ que fossem perdidos os mesmos effeitos, e Navio, ou o Segurador naõ tinha noticia alguma de estarem elles a salvo. A boa fé das partes, a incerteza do successo, e o bem do Comercio, que interessa na multiplicação dos Seguros, justifica semelhantes contractos. (2)

Isto porém só tem lugar, quando o Segurado nem sabia effectivamente, nem podia saber da perda, ou o Segurador da chegada do Navio a salvamento, antes da assignatura da Apolice; vindo nesta materia a *sciencia positiva*, e a *sciencia presumptiva* a terem igual effeito, quanto á dissoluçaõ do contracto; porque a simples possibilidade das sciencias em hum, e outro, basta para annullar a Apolice, segundo he disposto nas Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXXVIII. Como porém he difficil a prova da sciencia positiva do Segurado, ou Segurador, as ditas Ordenanças, para prevenir as fraudes, estabelecem no Artigo XXXIX. a regra, que se presumirá a sciencia do sinistro, contando-se legua e meia por hora, desde o lugar em que primeiro chegou a noticia da perda, ou da chegada do Navio até o do em que se assignou a Apolice: computado assim o tempo, e a distancia, julga-se, sem grave perigo de erro, da possibilidade de ter, ou naõ, vindo noticia do successo; bem entendido porém, que naõ ficaõ por isso excluidas quaesquer outras provas, pelas quaes se possa mostrar, que ainda em menos tempo havia a parte interessada tido, por si, ou seus agentes, sciencia do facto: ou que depende das circumstancias, que se deixaõ ao arbitrio, e religião do Juiz.

O ii

Pei

(1) Baldasser. Part. 6. tit. 3. Emerig. Cap. 15. Sec. 1. e seg.

(2) Vid. Emerigou. Cap. 1.º Sec. 1.º onde este Author explica a differença do que elle chama *risco effectivo*, e *risco putativo*.

Pelo que, se por testemunhas, ou provas literaes, se convencer a má fé do Segurador, ou do Segurado, a Justiça deve assistir á parte prejudicada, não podendo já mais authorizar hum contracto fraudulento, e depredatorio; pois he evidente, que o Segurador não tem titulo ao premio, se ao tempo da assignatura da Apolice sabia que era salvo o Navio; e o Segurado he convencido de dolo, e usurpação do alheio, se requer o Seguro, quando aliás já tinha noticia da perda da cousa que fez segurar.

C A P I T U L O XLVIII.

Do Seguro sobre boa, ou má nova, ou outras clausulas equivalentes.

C O M O a prova da possivel sciencia do sinistro, ou da feliz chegada do Navio, feita em consequencia da presumpção legal, e cálculo da legua e meia por hora, vinha a ser materia de contestações odiosas, e dificultava os Seguros, introduzio-se o costume de renunciarem as partes á prova deduzida da dita legua e meia, ou de outro espaço prefixo por Regulamento, ou uso da Praça, inserindo na Apolice o pacto, e condição expressa daquella renúncia, ou clausula (que lhe he perfectamente synonyma) de se fazer o Seguro sobre boa, ou má nova; perdido, ou não perdido; salvo, ou não salvo; a todo o successo, ou outras enunciações equivalentes. (1) As Ordenanças de Marinha de França, Artigo XL., declarão legitimos os Seguros feitos nesta maneira; e nisto substancialmente concórdão com os Regulamentos de Amsterdaõ, Stokolmo, Bilbao.

Semelhantes clausulas tem lugar não só quando sobrevem noticias boas, eu más, por cartas, por gazetas, ou ainda por simples rumor, e voz vaga, que o Navio, sobre que se pertende fazer o Seguro, era perdido, ou salvo; mas tambem quando não ha receio além do ordinario, e o Segurado se pertende garantir contra todo o successo, usando daquella precaução.

Não se pôde duvidar da validade destes Seguros, visto que aquella clausula he reciprocamente util ao Segurador, e Segurado; pois o Segurador recebe o premio, muitas vezes bem alto, no caso de se verificar a boa nova; e o Segurado a sua indemnização, realizando-se a má noticia; com tanto porém, que hum, e outro hajaõ procedido em boa fé, e na absoluta incerteza do successo, declarando se mutuamente todas as circunstancias, que ao tempo da assignatura estejaõ dentro do seu conhecimento, sobre o estado do Navio, e exito da navegação; pois que a intelligencia mercantil, e uso daquella clausula, não he o de conceder ás partes a liberdade de fazerem hum

con-

(1) Baldasseroni Part. 6. tit. 4. Pothier 12. 24. Binkersoeck quest. Jur. pr. Cap. 16. num. 3. Magens Part. 1. §. 74. Emerig. Cap. 15. Sec. 5.

contracto fraudulento, não podendo haver pacto que legitime o dolo, e tolha aquella igualdade, que he a essencia das convenções humanas, a qual não subsistiria, se huma parte, sendo informada da sorte da navegação, a occultasse á outra, induzindo-a a erro sobre o juizo da natureza, e extensão dos riscos. (1)

Por tanto, podendo-se provar, por prova directa, isto he, que não seja a do cálculo da legua e meia por hora, que o que o fez segurar, ou recebeu o Seguro *sobre boa, ou má nova*, sabia da perda, ou da chegada do Navio, o Seguro se dissolve pela fraude.

O effeito da clausula de que se trata, he que os Seguradores são obrigados á indemnização, e o Segurado á paga do premio, ainda que poucas horas depois da assignatura da Apolice chegue a noticia certa da perda, ou salvamento do Navio: mas não obstante essa clausula, he licito ao Segurado, ou ao Segurador, qual se presumir prejudicado, oppôr a excepção de fraude, e de sciencia positiva do facto ao tempo do contracto; com tudo, aquelle que allega, tem o encargo de provalla concludentemente por provas proprias, independente do cálculo, e presumpção legal da legua e meia por hora; e como esta prova he de ordinario difficil, he evidente a vantagem de inserir-se na Apolice a dita clausula.

Em Inglaterra não se costuma declarar nas Apolices esta clausula de boa, ou má nova, ou outra semelhante; sem embargo do que se considera válidos os Seguros alli feitos, ainda depois de acontecido o sinistro; com tanto, que o Segurador não possa provar que o Segurado o sabia, quando requereo a Apolice, ou que mal representára, por fraude, ou erro, em cousa substancial, o estado do Navio, occultando os avisos recebidos a esse respeito; porém, em caso de duvida, o Segurado he obrigado a prestar juramento de que ignorava a perda, a fim de purgar-se de toda a suspeita de má fé. Esta prática he conforme as Ordenanças de Midleburgo, e Roterdão.

C A-

(1) *Illud nulla pactione fieri potest ne dolus praestetur.* L. 27. §. ff. de pactis.

C A P I T U L O X L I X .

Do Reseguro.

RESEGURO he hum contracto , pelo qual o Segurador , que assignou alguma Apolice por certa quantia , tendo arrependimento do ajuste , se faz segurar com outros Seguradores por igual somma , removendo sobre elles por distincta Apolice , os riscos que havia tomado sobre si. (1) Neste caso , ainda que os riscos do primeiro Segurador formem o objecto do Reseguro ; com tudo , este novo Seguro vem a ser hum contracto independente do primeiro : de sorte , que o originario Segurado não tem direito algum contra o Resegurador , nem o primeiro Segurador fica desobrigado da Apolice que assignou. Pelo que , acontecendo a perda , aquelle Segurado tem a sua acção prompta contra o mesmo primeiro Segurador , com quem unicamente tratou ; este porém tem igualmente o seu regresso contra o Resegurador para a indemnização na fórma do ajuste.

O Reseguro he hum contracto tão legitimo como o Seguro , e delle não differe na substancia , e effeitos. Por virtude do mesmo , o primeiro Segurador se considera como qualquer Segurado a respeito dos riscos de que o Resegurador se encarregou : e he sujeito aos respectivos encargos , e revestido de identicos direitos. Elle he muito favoravel aos interesses , e expediente do Commercio ; porque , não havendo cousa mais natural do que precaver-se qualquer pessoa contra algum accidente , que possa occasionar a sua ruina , he racionavel , que , arrependendo-se algum Segurador dos Seguros incautamente recebidos , ou por recrescerem as circumstancias , que augmentáraõ os riscos , ou por ter tomado mais Seguros do que era prudente , ou por se terem multiplicado os sinistros , ou sobrevirem outros embaraços , que o hajaõ reduzido a difficuldades , ou impossibilidade de encher os empenhos contrahidos , procure resegar-se com outros Seguradores , que tenhaõ mais confiança na sua boa fortuna ; e que , ainda no caso de infelicidade , considerem a perda como indifferente ao estado dos seus negocios , e crédito pessoal.

Os primeiros Segurados , posto não tenhaõ direito de demandar aos Reseguradores , com quem nada tratáraõ , em quanto os primeiros Seguradores subsistirem em crédito ; com tudo , fallindo estes , saõ , como os mais créditos , interessados na massa fallida , e devem entrar no dividendo , ou rateio , do capital existente , e nos das acções contra os ditos Reseguradores , se sobreveio o sinistro , contra o qual se havia feito o Seguro.

O

(1) Baldesseroni Part. 6. tit. 31. Emerig. Cap. 8. Sec. 14. Park Cap. 15. John Millar pag. 231. pag. 263. Weskett. verb. *Double-insurance*.

O Reseguro he permittido expressamente nas Ordenanças de Marinha de França , Titulo dos Seguros , Artigo XX. ; e o são igualmente nas de Karningsberg , Hamburgo , e Bilbao.

Em Inglaterra tambem era admittido aquelle contracto sem restricção alguma. Mas no progresso dos tempos insurgiraõ nesta parte taes abusos , pelo Estatuto de George II. , Capitulo XXXIV. , se limitou a antiga liberdade , determinando-se , que só fossem válidos os Reseguros nos unicos casos do fallimento , banca-rotta , e morte do primeiro Segurador ; permittindo-se aos Administradores do fallido , e seus Testamenteiros , fazerem o Reseguro até á somma antecedentemente segurada ; com tanto , que na Apolice se declarasse , que o contracto era de Reseguro.

C A P I T U L O L.

Do Seguro duplicado.

O SEGURO duplicado he huma especie de Reseguro muito distincta da que se explicou no Capitulo antecedente ; (1) porque o Reseguro propriamente dito , he o Seguro que o Segurador faz com outros Seguradores da somma , e risco , que havia tomado a seu cargo ; o Seguro duplicado porém he hum novo Seguro , que o Segurado por arrependimento , ou temor de ruina propria , faz dos riscos da insolvencia , ou insolubilidade do seu primeiro Segurador. Acontece algumas vezes , que o Segurado , depois de fazer o Seguro , entra em dúvida sobre o estado dos Seguradores , com que tratou , receando que , no caso do sinistro , se achem estes fallidos , e não possaõ pagar a perda : para remover de si taes receios , tem o recurso de fazer segurar com outros Seguradores a responsabilidade dos primeiros. Não implica que estes segundos Seguradores , ou por terem mais razões de conhecerem os fundos , e extensaõ do crédito dos primeiros Seguradores , ou por quererem correr os perigos da sua responsabilidade , ou por honra da firma dos mesmos , se carreguem dos riscos que estes já haviaõ tomado , e se obriguem á indemnizaçãõ em distincta Apolice. Pela cautéla do Seguro duplicado , o Segurado adquire tranquillidade , e maior segurança do pagamento do seu capital , que fazia a materia da primeira Apolice.

Em algumas Nações he prohibido o Seguro duplicado , pelos abusos que delle se tem feito. Mas pelas Ordenanças de Marinha de França , Titulo dos Seguros , Artigo XX. , he permittido este Seguro duplicado. Elle se assemelha aos Seguros por modo de aposta , não tendo por objecto directamente os riscos maritimos , mas sim a contingencia de poder , ou não , o primeiro Se-
gu-

(1) Park Cap. 15. Wesket verb. *Duple-insurance.*

gurador pagar a quantia segurada. Com tudo, semelhante contracto não he repugnante á justiça, e se póde considerar como hum abonó, ou garantia, que o segurador faz do crédito do primeiro.

O effeito do Seguro duplicado he, que o Segurado póde, no caso de perda, exigir a indemnizaçãõ, ou do primeiro, ou do segundo Segurador indifferentemente, e a seu pleno arbitrio; porém não póde requerer huma satisfaçãõ duplicada da mesma somma de hum, e de outro Segurador simultaneamente; pois tendo sido paga por qualquer delles, fica extincta a obrigaçãõ da Apolice; e cada Segurador deve contribuir distributivamente á totalidade da somma segurada, á proporçãõ das quantidades que tomáraõ; e se o Segurado pertender ulterior pagamento, deve ser repellido com a excepçãõ de dolo, e merece castigo; pois do contrario, offender-se-hião os principios da justiça, e boa fé, e a tentaçãõ do ganho occasionaria perdas voluntarias: tanto mais que o Seguro, segundo se tem muitas vezes repetido, he hum simples contracto de indemnidade, no caso de perda; e por tanto não póde o Segurado pertender mais do que na realidade tiver perdido.

Este Seguro duplicado não se deve confundir com aquelle, pelo qual alguém segura duas, ou mais vezes por distinctas Apolices a mesma quantia, para haver, no caso do sinistro, dobrada, ou triplicada satisfaçãõ do seu capital. Semelhantes Seguros são evidentemente fraudulentos, depredatorios, e inauthorizaveis. (1)

(1) Vid. Ord. Mar. Fr. tit. dos Segur. Art. 22. 23. 24. 25.

FIM DA PARTE PRIMEIRA.

P A R-

P A R T E II.

DA DISSOLUÇÃO DO CONTRACTO DO SEGURO.

C A P I T U L O I.

Do Storno da Apolice em geral.

TENDO-SE até agora exposto o modo com que se fórmão as obrigações do Contracto do Seguro, e bem assim a sua natureza, objecto, e extensão, passamos a considerar o como ellas se dissolvem, e extinguem, destruindo-se o effeito da Apolice em todo, ou em parte.

Naõ he necessario advertir, que o Seguro, em quanto naõ principiaõ os riscos, ou ignora-se o exito da viagem segurada, se póde dissolver pelo intuito consentimento das partes; (1) pois este he o modo geral com que se desligaõ as obrigações de qualquer contracto; indicaremos porém os casos particulares, em que semelhante contracto, pela singularidade da sua natureza, e effeitos, perde toda a força, desfazendo-se os vinculos da obrigação primitiva, como se nunca existira.

Elle se dissolve de dous modos, ou pela *nullidade original* da Apolice, ou pela *posterior rescisaõ* da mesma. O primeiro caso verifica-se, quando o contracto he desde seu principio vicioso, que por isso nunca póde adquirir subsistencia: o segundo caso tem lugar, quando, supposto o Seguro fosse ao principio legitimo, com tudo sobreveio depois alguma circumstancia (ainda sem fraude do Segurado), pela qual se rompe o mesmo Seguro, por naõ ter applicaçãõ o seu objecto em todo, ou em parte.

O Seguro *annulla se* desde o principio: 1.º quando alguma fraude deo causa ao contracto, ou ahi interveio de alguma maneira directa da parte do Segurado, o do Segurador: 2.º quando houve erro, ou falta, que alterasse o consentimento das partes, variando o objecto, e extensãõ dos riscos: 3.º quando foi feito ou contra a essencia, e Lei natural do contracto, ou contra o Direito Público das Nações, ou contra os Regulamentos particulares do Paiz, em que se celebrou o ajuste.

O Seguro *recinde-se*, quando, posto o contracto fosse desde seu principio válido, com tudo mostra-se depois: 1.º que se faltou a alguma das con-

Tom. I.

P

di-

(1) Vid. John Millar *Elem. of the Law on insurance*. Sec. 3, Cap. 3, pag. 116.

dições tacitas, ou expressas da Apolice: 2.º que a cousa seguradã não fora exposta aos riscos marítimos.

Em todos estes casos se diz haver *Storno da Apolice*. Esta palavra *Storno* (1) (escreveremos *Estorno*), sobre cuja etymologia variaõ os Authores, he frequentemente usada pelos Italianos, a quem o Commercio da Europa deve em grande parte a sua origem, e extensaõ, bem como a nomenclatura, e fraseologia mercantil. Ella significa em geral *a dissolução do contracto do Seguro, por qualquer causa que seja*. Daqui vem que *estornar o Seguro* he o mesmo que dissolver, ou rescindir a Apolice, fazendo cessar a responsabilidade do Segurador, quanto á indemnização promettida, e a do Segurado, quanto ao pagamento do premio que se estipulou; com a differença porém, que em todos os casos, em que se estorna o Seguro por qualquer principio, o Segurador sahe immediatamente da obrigação de responder pelo exito da cousa, e viagem, que era o objecto do Seguro; recebendo todavia meio por cento cada mez pela sua assignatura, desde o tempo que se ultimou o trato subscrevendo a Apolice; mas o Segurado, em alguns casos, estornando-se o Seguro por culpa, ou facto seu, ou pela de seus Agentes, e Prepostos, não tem direito de compellir ao Segurador, que lhe restitua o premio, que lhe tivesse pãgo com anticipação, segundo diremos mais circunstanciadamente, quando tratarmos do *Retorno do premio*.

Como a presente materia he complicada pela variedade das cousas do estorno, he necessario, para maior clareza, exemplificalla nos seguintes Capitulos, em que distinctamente exporemos, em primeiro lugar, os modos, e casos, em que se storna a Apolice, extinguindo-se as obrigações do Seguro pela *nullidade originaria* do contracto; em segundo lugar, quando se estorna, ou dissolve pela *superveniente rescisaõ* do mesmo.

C A

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 1. e seg. Baldasseron. Part. 6. tit. 5.

CAPITULO II.

Da nullidade do Seguro pela fraude.

EM todos os contractos a candura, sinceridade, e boa fé são os requisitos absolutamente necessarios para se constituirem válidos, e terem o seu destinado effeito. (1) Nenhuma convenção se pôde considerar justa, e honesta, se as partes contrahentes não se achão em huma condição igual, para conhecerem a utilidade respectiva do contracto, e se o seu consentimento não se ajusta, e recahe precisamente sobre o mesmo objecto, e circumstancias. Do contrario, o contracto he nullo, e a Lei não assiste, nem portege a parte, que usou de arte, e engano em prejuizo da outra; e com toda a justiça pôde a parte lesada resistir ao cumprimento do tracto, allegando com verdade não ter lhe prestado o seu consentimento, que aliás he a fôrma intrinseca, e essencial de toda a convenção: pois quando a fraude influe na ultimação de qualquer ajuste; he incontestavel, que a parte, que soffre o damno, tinha em vista cousa muito diversa da intenção da outra, que a induzio a assentir á sua vontade; e semelhante assenso, como apparente, e nominal, não pôde em tempo algum considerar-se obrigatorio.

Esta doutrina, que fôrma a base da ordem Social, e Civil, opéra ainda com maior força sobre o contracto do Seguro, pela delicadeza do seu objecto, e pela especial confiança, com que o Segurador se entrega á presumida probidade, e candura do Segurado. Este contracto, pela sua analogia com o da compra, e venda (pois o Segurado não he mais do que o vendedor do perigo) deve ao menos ser sujeito ás mesmas regras, a respeito da lisura, e boa fé dos contrahentes, e da necessidade de manifestação das circumstancias que influem, assim no valor da cousa, sobre que versa o ajuste, como na deliberação, e acordo definitivo de ambas as partes.

Ora, segundo os principios de Jurisprudencia Civil, no contracto da compra, e venda, para ser firme, e valioso, he o vendedor obrigado a não dissimular, nem encubrir ao comprador vicio algum occulto da cousa que intende vender-lhe, nem usar de artificio fraudulento para surprender a sinceridade do mesmo comprador, e extorquir-lhe o consentimento, representando a materia da compra differentemente do que na verdade he: e ainda que seja livre ao comprador o examinar, por inspecção ocular, a cousa que pretende haver, observando-a por todas as faces favoraveis, ou detrimetosas a seu interesse, para poder vir no cabal conhecimento da utilidade, ou desa-

(1) Allan Park Cap. 10. John Millar Part. 1. Cap. 2. Weskett verb. *Collocamente fraud.* Emerig. Cap. 1. Sec. 5. §. 2.

vantagem que lhe póde resultar do negocio; e supposto tambem se permitta ao vendedor o dar á sua propriedade hum valor de méra affeição, com tudo, se o dolo deo causa ao contracto, ou nelle interveio de hum modo caracterizado, ou se aquelle valor hé desmedido, e o comprador soffreo lezaõ enorme, a Lei vem em soccorro da parte lesada, annullando o tracto pelo vicio radical do ajuste; ou dando o direito de rescindillo, pela excessiva desigualdade do mesmo. (1)

Se isto procede em hum contracto, em que o corpo, ou substancia sobre que recahe, está dentro da esféra dos sentidos, e sempre se suppoem que ambas as partes, na sua escolha, ajusté do preço, e mais condições, confiáraõ em certo gráo da propria sagacidade o conhecimento da qualidade, e valor da cousa, com muito maior justiça deve ter lugar a mesma disposição no contracto do Seguro; pois sendo o seu objecto o risco da cousa exposta á navegação, o qual não he alguma realidade actual, mas huma simples contingencia futura, ou entidade de sua natureza ideal, e inanimada, he evidente que não póde já mais ser objecto de observação corporal: tanto mais que o Navio, e bens segurados, na maior parte das vezes, não existem no lugar em que se celebra o contracto; pois todos os dias se requerem Seguros de Navios, e Mercadorias, que se esperaõ de lugares ultramarinhos, e muito remotos da Praça, onde residem as Companhias de Seguro; e ainda que existãõ nella, os Seguradores não costumaõ, e em infinitas circumstancias he impraticavel examinar a existencia, e qualidade dos bens, que se pertendem expôr, ou já se achãõ expostos aos perigos maritimos; principalmente nas grandes Praças do Commercio, onde a rapidez dô gyro mercantil, e a infinidade dos Seguros, que se fazem todos os dias, e se requerem de differentes Paizes, impossibilita o minucioso, e importuno exame dos Navios, e effeitos, cujos riscos os Seguradores tomaõ a seu cargo.

Este conhecimento, bem como o das circumstancias, que podem fazer maior, ou menor o risco, só he proprio do Segurado, vendedor do perigo, que tem immediato interesse na expedição, e transporte maritimo, ou como Proprietario, ou como Commissario, ou como Affretador, que se considera como Proprietario interino, durante o tempo do seu affretamento; elle além disto, he que tem todas as oportunidades de se informar, e saber da natureza da especulação, da estrutura, e força do Navio, da condição da carga, das difficuldades, e riscos da viagem, etc.

Por tanto o Segurador vem, de ordinario, a ser a respeito de tal contracto hum ente méramente passivo, que não se póde decidir á acceitação do Seguro pela pessoal observação de alguma cousa, que lhe seja apresentada aos olhos; antes está na necessidade de confiar illimitadamente na probidade, e intelligencia do Segurado, seguindo ás cegas a informação que se lhe dá sobre o estado do negocio, e da navegação, presumindo-a sincéra, e exacta; e computando o risco por hum cálculo de probabilidade, que pruden-

(1) Ordenação do Reino Liv. 4. tit. 13. L. 2. Cod. de rescind. vend.

dencialmente fôrma, segundo a representaçãõ do mesmo Segurado, fica inteiramente á mercê deste, e por consequencia sujeito a gravissimos damnos, se por fraude foi surpresa a sua assignatura; ou porque a pessoa, que requereu o Seguro por sua conta, ou por conta de outro, allegou alguma falsidade; ou porque occultou alguma verdade em ponto substancial, que alterasse a idéa do risco, que o Segurador tinha concebido ao tempo da Apolice, a que aliás não assignaria, se soubesse, ou fosse advertido das circumstancias falsificadas, ou occultas. Pelo que he necessario que a Lei proteja com particularidade o Segurador contra qualquer genero de fraude, para o qual o Segurado tem de ordinario grande tentaçãõ, e oportunidade.

Em consideraçãõ disto tem se estabelecido a regrá, que o Seguro fica nullo, desde o seu principio, todas as vezes que nelle interveio ainda o menor gráo de fraude da parte do Segurado, ou seus Agentes; ou seja por alguma directa *má representaçãõ* do factõ, asseverando-se alguma falsidade positiva; ou seja por deliberada occultaçãõ das circumstancias substanciaes, que pôdiãõ variar a idéa do risco, e influir no consentimento dos contrahentes. Esta regra he fundáda na Justiça universal, que já mais authoriza o dolo; até a Lei do Reino, Ord. Liv. IV. tit. 71. declara nullos todos os contractos, em que houve simulaçãõ *em prejuizo da parte contraria*.

Ora a fraude não só se pôde considerar da parte do Segurado, senão tambem da do Segurador; pois obrigandõ a Lei, e essencia do contractõ, tanto a hum, como a outro, a manifestar todas as circumstancias que estão dentro do respectivo conhecimento, sobre a natureza, e situaçãõ do objecto segurado, he consequente, que se o Segurado pôde provar que o Segurador, ao tempo que assignou a Apolice, sabia que v. g. o Navio, sobre que se corriaõ os riscos, ou em que tinhaõ sido carregados os bens seguros, se achava salvo no porto do destino, ou n'algum outro, livre de perigo, sendo esta circumstancia ignorada pelo mesmo Segurado, o contractõ se annulla; bem como se este tivesse occulto ao Segurador algum accidente, que pudesse motivar a acceitaçãõ, ou recusaçãõ do contractõ. Porém como de ordinario os Seguradores são os mais expostos a serem victimas da má fé dos Segurados, que tem nisso maior interesse, e facilidade, restringiremos a presente discussãõ tão sómente no exame dos casos, e effeitos da fraude dos mesmos Segurados.

A fraude se pôde considerar ter intervindo no Seguro dos dous modos: 1.º pela directa, e positiva allegaçãõ de alguma falsidade no factõ, e suas circumstancias, que o Segurado fez ao Segurador, reconhecendo aliás elle mesmo a falsidade que affirmou: 2.º pela occultaçãõ de algumas circumstancias substanciaes, que o Segurado sabia, e que deliberada, e maliciosamente supprimio para facilitar o Segurador a acceitaçãõ do Seguro; as quaes, se fossem a este expostas, e conhecidas, ou o apartariaõ de tomar sobre si o risco em todo, ou em parte, ou o determinariaõ a requerer maior premio. (1)

Os

(1) *Dolus malus non tantum in eo est, qui fallendi causã obscure loquitur, sed etiam qui insi-*

Os modos de commetter alguma fraude daquelles dous generos podem ser muito variados, e depende do character, destreza, e situação do Segurado. Exemplos da primeira especie de fraude, que muitas vezes tem acontecido, são os seguintes: v. g. se o Segurado fez o Seguro de alguns bens, affirmando com fraudulento designio, e deshonesto artificio, serem destinados para hum porto, e por fim se manifesta que o primitivo, e constante destino da viagem do Navio, em que foraõ carregados, era para differente porto: se affirmou que o Navio, ou carga segurada, era de propriedade neutra, e depois verificou-se que pertencia a inimigo, ou subdito de Potencia belligerante: se asseverou que o Navio havia sahido de hum certo porto, em hum dia determinado, e depois mostra-se que sahira de outro, ou em dia differente: se disse que o Navio era de tres mastros, bem construido, e de forças para se defender do inimigo, e depois manifesta-se, que nada disto era como havia sido affirmado: se declarou, que o Navio tinha certo numero de peças, e de Marinheiros; que o Capitaõ, ou sobrecarga era nacional; que sahira em Comboy; e depois se convence o contrario, ou cousa diversa, do que se lê na Apolice: se deo por embarcados os bens, de que requeiro o Seguro, e de facto ou não carregou, ou fez descarregar depois, na intenção de prejudicar ao Segurador: se asseverou, que o Navio estava em boa condição, sabendo aliás que estava podre, e innavegavel, tendo em vista fazello encalhar, perder, ou destruir de alguma maneira: se allegou que o Navio, e bens segurados se achavaõ livres de perigo em algum porto, e na realidade sabia que estava perdido. Em todos estes casos, e outros semelhantes, a Apolice não póde ter effeito; e não se considera ter subsistido o contracto, onde a falsidade, e má fé deo nascimento, ou influe no ajuste; sendo evidente, nos exemplos propostos, que seria huma injustiça constringer ao Segurador a prestar indemnização, quando se mostra, que pela malicia do Segurado fora induzido a calcular os seus riscos sobre circumstancias falsas, ou não existentes, e que o risco corrido viera a ser diverso do risco entendido.

He de advertir, que toda a asserção falsa na Apolice vicia o Seguro, ainda que a perda não procedesse da falsidade allegada, mas em razão de perigo, e sinistro muito differente. Pelo que, se o Segurado declarou, que a propriedade, de que requeria o Seguro, era natural, sabendo que pertencia a pessoa de Nação belligerante; ainda que o Navio, sobre que se correo o risco, não fosse aprezado, com tudo, acontecendo nelle, ou nos bens segurados qualquer outro accidente maritimo, de que resultasse a perda total, ou parcial do mesmo Navio, ou de sua carga, o Segurado não poderia pertender indemnidade do Segurador; e este justamente lhe objectaria a excepção do dolo, e nullidade de contracto pela fraude da asseveração falsa. Nem devia o Segurado ser attendido com o pretexto de que a affirmativa daquel-

diosè obscurè dissimulat. L. 43. §. 2. ff. de contr. empt. L. 7. §. 2. ff. de pactis. L. 1. §. 2. ff. de dolo malo.

quella falsidade não havia dado causa ao infortunio, e que não augmentava o risco do Segurador relativamente ao successo; pois que, pelo rigor da regra sobredita, sendo nullo o contracto desde o seu principio pelo vicio da falsidade da Apolice, he indifferente o exito final da viagem, e bens segurados; pois cumpre ao bem do Commercio, que taes contractos percaõ todo o seu effeito, logo que se mostre por prova juridica qualquer sombra de má fé. Nem a Lei pôde já mais proteger huma convenção semelhante, quando se convence, que o Segurado incorrêra deliberadamente *em falta de verdade*, que sempre se deve considerar huma culpa moral, a qual de nenhum modo, e em nenhuma circumstancia, he compativel com o favor da Justiça.

E não importa que a asseveração da falsidade não seja essencialmente ligada com a qualidade do risco, e subsequente perda; porque, admittida huma vez semelhante escusa, os Segurados praticariaõ mil enormidades em prejuizo dos Seguradores, que em muitas circumstancias não teriaõ os meios de advertir na fraude, e menos de podella provar em Juizo; e se authorizaria o dolo, e engano, que já mais deve soffrer-se nos contractos; muito principalmente no do Seguro, em que a boa fé deve reluzir com o maior esplendor; pois do contrario degeneraria em ruina do Commercio, em lugar de promovello, e adiantallo.

Naõ só se annulla o Seguro por qualquer fraude directa, ou *positiva asserção de falsidade* na Apolice, senão tambem quando se commette fraude indirecta, a qual consiste na *intencional reflexa occultação, ou dissimulação de alguma circumstancia substancial* sobre o objecto, e circumstancias da viagem, e do verdadeiro estado da cousa segurada, que fazem variar, ou aggravar o risco; e que se fossem expostas ao Segurador, talvez lhe dariaõ motivo de não acceitar o Seguro, ou de exigir maior premio.

Os exemplos desta fraude são, quando o Segurado dissimulou ser a cousa, de que requireo o Seguro, propriedade inimiga, ou de subdito de Potencia belligerante: (1) se não declarou aos Seguradores, antes de assignarem a Apolice, quaesquer noticias que tivesse recebido por carta, ou ainda por simples rumor, de que o Navio, em que se haviaõ de correr os riscos, ou já era perdido, ou se receava que o fosse; por ser a viagem maior da ordinaria; por ter sobrevindo alguma grande tempestade nas costas, ou outro lugar da derrota, ou por ter sido visto em perigo de naufragio, ou em lugar infestado de corsarios, ou já em estado de ser perseguido de caça, ou ataque effectivo de força inimiga; por fazer quantidade de agua fóra do ordinario antes, ou depois da sahida; ou por ter desarvorado, e soffrido grave damno nos mastros, e aparelhos por occasião de tormenta; por se ter apartado do Comboy voluntariamente, ou por golpe de vento, temporaes, ou outro accidente; por constar da perda de algum Navio, que, pelas circumstancias do tempo, e outras apparencias, se pudesse suspeitar ser o de que se requireo o Seguro, etc.

56 He

(1) Emerig. Cap. 5. Sec. 2.

He evidente que estas, e outras circumstancias semelhantes, variaõ, e aggravaõ o risco real, ou imaginario da cousa segurada; e os Seguradores sem dúvida tem direito de saber a extensaõ dos perigos, a que se expõem. Se pois o Segurado dissimula, e fraudulentamente occulta aquellas circumstancias, o risco corrido vem a ser absolutamente differente do entendido pelo Segurador, ao tempo da assignatura da Apolice. Ora quando o successo mostra que na verdade elle corrêra hum risco maior do que sabia, ou tinha razaõ de cogitar ao acto de se prestar ao ajuste, he manifesto, que o consentimento das partes contrahentes não recahirá exactamente sobre o mesmo objecto, e circumstancias; pois o Segurado tinha em vista indemnizar-se de todos os riscos, e o Segurador considerava, que corria só parte delles; e por consequencia não se presumindo que em seu damno, e sem a sua participaçã, e assenso, quizesse tomar sobre si os riscos, que o Segurado dissimulou, não se póde considerar subsistente o contracto; pois este só adquire firmeza, e validade pelo reciproco, e individuo consentimento das partes, sobre huma, e a mesma cousa, como se mostrou na primeira Parte destes Elementos Cap. IV.

Tanto mais, que o Seguro he hum contracto de especulaçã; e, como acima se mostrou, os factos sobre que o Segurador computa os riscos, estã na maior parte unicamente no conhecimento do Segurado, em cuja probidade, e exactidaõ aquelle põe a mais plena confiança; não sendo possivel, nem decoroso, investigar-se o character, e veracidade do Segurado, quando vem tratar na Praça sobre semelhante materia. Se pois o Segurado encobre alguma circumstancia substancial, que altera a idéa do risco, ou aggrava o objecto delle, vem o Segurador a fazer hum conceito, e estimaçã errada da qualidade do mesmo risco; e havendo perda, se o Segurado pudesse requerer indemnizaçã, viria contra todo o direito alocupletar-se com jactura alheia, tendo aliã usado de má fé, para illudir ao Segurador, precipitando-o a tomar hum Seguro, que este provavelmente não acceitaria (salvo com premio proporcional) se lhe fossem patentes as circumstancias fraudulentamente occultas; e tendentes a seu prejuizo.

A doutrina exposta por identidade de razaõ he applicavel aos casos, em que o Segurado deliberadamente occulta a qualidade dos bens, de que requireo o Seguro, e bem assim a Naçã do Capitaõ, do Sobrecarga, e da Equipagem do Navio; pois sendo incontestavel, que estas circumstancias influem na celebraçã do contracto, e podem muito aggravar o risco do Segurador, he claro que a dissimulaçã das mesmas, vicia a Apolice pela fraude; que em taes termos se deve presumir na conducta do Segurado.

He porém de notar, que podendo ser muito variadas taes circumstancias relativas á natureza, e situaçã da cousa segurada, não he pequena a difficuldade em determinar, quaes são as que se devem haver como substanciaes, e que o Segurado tem obrigaçã de declarar, e quaes as indifferentes, de cuja minuciosa explanaçã o Segurado póde prescindir, sem incorrer na censura de fraude, nem se viciar por isso a Apolice.

Sobre esta materia, he muito racionavel a doutrina proposta pelos Autores Inglezes, e derivada da Erudita Deliberação do Lord Manfield em huma das causas célebres de Seguro. (1) Observaõ elles, que huma cousa he calar o que he indifferente; outra, occultar em seu beneficio o que prejudica á parte interessada em sabello. (2) A reticencia sobre cousas sabidas, ou cuja informaçã he desnecessaria, naõ só naõ he criminosa, mas até se reputa descriçã, e prudencia; o contrario se consideraria importunidade, e desacerto. Pelo que, em questões de Seguro, quando se trata de qualificar a boa, ou má fé do Segurado, com o pretexto de occultaçã de circumstancias ao tempo da Apolice, deve-se examinar: 1.º se o Segurador, ao tempo da assignatura, sabia a circumstancia, cuja occultaçã objecta ao Segurado depois do sinistro: 2.º se o mesmo Segurador podia, ou devia sabella: 3.º se prescindio da informaçã, e tomou sobre si o conhecimento do caso: 4.º se tal circumstancia occulta naõ era de natureza de aggravar, ou variar o risco. Verificando-se qualquer destas excepções, o Segurador naõ tem legitima razã de queixa, nem pôde ser relevado da responsabilidade; pois *a sciencia igual de ambas as partes as constitue em igualdade de condiçã*, e mal se pôde arguir simulaçã para annullar a Apolice, quando da reticencia naõ resulta prejuizo ao Segurador.

O Segurado pôde innocentemente calar aquellas circumstancias, que saõ notorias na Praça, e que se deve presumir, que o Segurador naõ ignora; como por exemplo, se hum Armador segura o seu Corsario, naõ tem precisaõ de declarar o destino delle; e seria absurda a resistencia do Segurador em naõ pagar o valor seguro no Corsario, se no caso de ser perdido pretextasse, que o Segurado lhe tinha occultado o objecto do corso, quando aliã nem o mesmo Segurador o exigio, e até o segredo entra de necessidade na natureza de semelhantes especulações. Se se segura algum Navio armado em guerra, com a clausula de poder ir de portos a portos, de lugares a lugares, ou outras expressões equivalentes, naõ he necessario que o Segurado declare as empresas secretas que destina; porque o Segurador, pela natureza deste contracto, bem entende que se tem em vista alguma expediçã.

Igualmente, se temendo-se rompimento entre algumas Potencias, o Segurado faz algum seguro sem declarar a circumstancia do receio público; se acontecendo o sinistro, o Segurador recusasse a indemnizaçã com o pretexto de occultaçã fraudulenta daquella circumstancia, he evidente que devia ser repellida esta defeza; porque o Segurador, pela natureza de seu commercio, tem razã, e he obrigado ainda mais que qualquer outro Negociante, a conhecer os perigos politicos, o estado da guerra, e da paz, bem como

Tom. I.

Q

mo

(1) Park Cap. 10. pag. 185. Ediç. Londrea 1796. John. Millar Part. 1. Sec. 2. pag. 77. Wesket verb. *Concealment*.

(2) *Aliud est celare, aliud tacere: neque enim id est celare quidquid reticeas; sed cum quod tu scias, id ignorare, emolumenti tui causa, velis eos quorum intersit id scire.* Cicer. de Offic. Liv. 3. Cap. 12.

mo os motivos que fazem mais, ou menos provavel o rompimento, ou reconciliação das Potencias: elle deve tambem saber, e se suppõe que sabe, as difficuldades das viagens, a qualidade das monções, e probabilidade das tormentas, e furacões, e outras causas naturaes, e ordinarias dos perigos no mar alto, ou nos portos. He por tanto inutil, e indifferente, que o Segurado sobrecarregue a Apolice de impertinentes declarações destes perigos, que são triviaes, óbvios, e conhecidos por todos. Tanto mais, que dos mesmos factos, e fenomenos naturaes, bem como das apparencias, e operações politicas, cada pessoa, segundo a sua capacidade, preoccupações, e caracter, tira differentes, e ás vezes muito oppostas consequencias, formando diversa idéa do risco, que induz o Segurado a fazer o Seguro, ou omittillo; e ao Segurador a recebello, ou recusallo.

Nestes, e em outros casos semelhantes, em que são patentes a ambas as partes os meios de informação, e os fundamentos sobre que possaõ exercer o seu juizo a respeito da qualidade, e extensaõ dos riscos, não se póde qualificar de simulada a Apolice, nem se annulla com o pretexto de reticencia, e occultação de circumstancias; do contrario a regra da sinceridade das declarações da Apolice se converteria em instrumento de fraude na mão dos Seguradores, que em muitos casos deixariaõ de requerer dolosamente do Segurado informações ulteriores, aliás obvias, sobre o objecto do risco, na perfida alternativa de haverem o premio total, sendo feliz o exito da aventura maritima, e de recusarem a indemnidade, acontecendo o sinistro. Bem se vé que esta industria deve ser repellida em Juizo, como opposta á boa fé do contracto.

Exemplificarei esta materia com hum caso, que se julgou no Almirantado de Londres. (1) George Carter, Governador do Forte Marborough, nas Indias Orientaes, mandou fazer hum Seguro naquella Cidade de bens do valor de mais de 100 libras esterlinas, que elle tinha no dito Forte, no caso de ser este destruido, ou tomado por inimigo Europeo, entre 16 de Outubro de 1759 até 16 de Outubro de 1760. O referido Carter mandou as suas instrucções para se fazer o Seguro, datadas do dito Forte a 22 de Setembro de 1759. A Carta em que vinhaõ as instrucções não foi mostrada no todo aos Seguradores, porque o Agente do seguro julgou que não convinha fazello, por conter negocios de Segredo. Com effeito, verificando-se depois que o Forte fora tomado dentro daquelle anno pelo Conde d'Estaigne, os Seguradores sendo requeridos para o pagamento, se defendéraõ com excepção de fraude, arguindo occultação da dita Carta, e de não ter-se-lhes communicado huma informação exacta das circumstancias da fraqueza do Forte, da probabilidade de ser atacado pelos Francezes, e dos preparativos, que estes no anno antecedente haviaõ feito para o mesmo fim, posto que entaõ houvessem aberto mão da empreza; e offerenciaõ provar a pretendida occultação
por

(1) Park pag. 186. e seg.

por duas Cartas, que o mesmo Governador tinha escrito a seu irmão Roger Carter, e á Companhia das Indias Orientaes.

O célebre Lord Mansfield, que presidiu ao Juizo sobre a contenda, explanou satisfactoriamente esta materia, decidindo a favor do Segurado, e rejeitando as objecções dos Seguradores, pelos principios acima indicados; mostrando que o Segurado não podia ser arguido de fraude por occultar as ditas circumstancias; porque o Forte não era de natureza de ser defendido, senão contra os naturaes do paiz, e de nenhum modo contra Potencias Europeas, como provava o Segurado, e por isso havia sómente feito o Seguro deste risco especifico: que elle existindo na Asia, não tinha tanta razão, como os Seguradores, de saber do estado da guerra da Europa, e que forças navaes seriaõ mandadas a atacar os Estabelecimentos, e Feitorias Inglezas da Asia: que o geral estado nas Indias Orientaes, e particular condição do dito Forte, faziaõ prudentemente recear ao Governador algum ataque dentro do anno: que elle requerera o Seguro, bem sabendo que não podia resistir ás forças de Potencias da Europa: que não era concebivel fraude, havendo só segurado o mesmo Governador 100 libras esterlinas, tendo mais de 200 ditas no mesmo Forte: que era incompativel com o dever de seu Posto publicar todas as circumstancias, que dessem a conhecer a fraqueza do Forte; nem os Seguradores haviaõ exigido huma informação especial sobre esta materia, que aliás podiaõ haver por varios meios: que o terem os Francezes no anno antecedente manifestado designios de atacar o Forte, não era argumento de fraude; pois tendo desistido da empreza, não era provavel que a instaurassem de novo, estando as suas forças debilitadas pelos acontecimentos antecedentes; e era esta objecção igualmente absurda, como o seria se qualquer Segurador recusasse o pagamento do Seguro, com o pretexto de que o Segurado sabia ao tempo da Apolice, que no anno antecedente hum Corsario havia feito curso em lugar por onde havia passado o Navio, que depois fosse tomado, etc.

Em fim, na presente materia deve-se ter por firme a seguinte reflexão, proposta pelo Lord Mansfield: a razão da regra, que obriga as partes no Seguro a manifestarem-se reciprocamente as circumstancias, he para se prevenirem as fraudes, e se promover a boa fé, e he applicavel unicamente a factos taes, que fazem variar a natureza do contracto; e que sendo sabidas por huma parte, são ignoradas pela outra, que era interessada em sabellas, e que aliás não tinha razão de suspeitallas.

He de notar, que não só a *fraude real* destróe o effeito da Apolice, senão tambem a *fraude meramente presumptiva*; e esta he a que a Lei supõe ainda sem alguma directa prova, taõ sómente pela possibilidade da sciencia do Segurado, ou do Segurador. Assim he determinado nas Ordenanças de Marinha de Luiz XIV., Titulo dos Seguros, Artigo XXXVIII., e XXXIX., que sejaõ nullos os Seguros feitos depois da perda, ou chegada a salvamento das cousas seguradas, se o Segurado sabia, ou podia saber da perda, ou o Segurador da chegada, antes da assignatura da Apolice; e presume-se aquel-

la sciencia, se a noticia da perda, ou chegada, podia ser levada antes da assignatura da Apolice ao lugar onde ella foi passada, contando-se meia legua por hora, *sem prejuizo das outras provas, que puderem ser produzidas.* Desta ultima clausula conclue o Commentador Valin, que são admissiveis provas de testemunhas da Equipagem do Navio, ou de outras quaesquer, se por Cartas, ou Documentos authenticos se puder mostrar, que a dita noticia chegára ainda antes daquelle tempo da presumpção legal.

He de advertir, que tanto se annulla o contracto do Seguro, quando a fraude, ou o erro procede immediatamente da pessoa do Segurado, como da dos seus Correspondentes, ou Agentes, que requerem as Apolices em seu beneficio: neste caso he regra mercantil, conforme aos principios geraes de Direito Civil, que o Correspondente, ou Agente do Segurado, se considera huma, e a mesma pessoa, sendo este revestido das mesmas acções activas, e passivas a respeito da execução do contracto; e he evidente, que seria de perniciosa consequência, se alguém intentasse eximir se da responsabilidade de qualquer factio por elle mandado, pertendendo lançar a culpa sobre o seu Agente, ou Proposto authorizado, sendo intoleravel que alguém pertenda a vantagem da sua propria imprudencia, ou indiscreta confiança na pessoa de quem encarregou os seus negocios. Isto sendo commum a todos os contractos, muito mais convém que se applique ao do Seguro, que raras vezes são requeridos pelas proprias partes, sendo de ordinario effectuados pela interposição dos Agentes, ou Corretores.

Pelo que, se o Commissario, Agente, ou Corretor do Seguro, sabia, v. g. que o Navio estava perdido, ou se achava em situação de grandes riscos, e com tudo occultasse estas circumstancias, ainda que inteiramente as ignorasse a pessoa, por cuja conta era feito o Seguro, a Apolice ficava logo desde o principio nulla.

Como a fraude directa, e intencional he huma accusação muito grave, que macula o character, e crédito da pessoa a que he attribuida, a Lei não presume a alguém culpado della, nem annulla por este fundamento o contracto, menos que seja satisfactoriamente provada; e o encargo desta prova incumbe o Segurador. Como porém todo o engano sempre se faz encubertamente, e elle póde ser commettido de muitas maneiras, mais ou menos aggravantes, pertencendo á classe dos delictos obscuros, e de difficil prova, he inquisitionavel, que em semelhante materia tem lugar de evidencia moral: toda a demonstração fundada em conjecturas, e indicios vehementes, a qual resulta da combinação de circumstancias conspirantes; pois a requerer se huma positiva, e directa prova de fraude, para o fim de annullar-se o contracto, muitas malfetorias deste genero seriaõ commettidas com impunidade, por ser extremamente difficil demonstrar o engano, que sempre se esforça esconder nos labyrinthos, e tortuosidades da trapaça forense. (1)

Na

(1) Emerig. Cap. 9. Sec. 2. §. 6. e Cap. 15. Sec. 6. Valin aos Artigos 22. e 54. das Ord. da Mar. de França.

Na decisaõ porém desta materia, muito se deve exercitar a prudencia, e religiaõ dos Juizes, para que não fação a imputaçã de fraude por indicios frivolos, e provas equivocas; nem annullem com esse pretexto as Apolices, cujos vinculos são tão sagrados, e protegidos pela fé pública, e interesse geral do Commercio: o que particularmente deve-se considerar quando os Seguradores arguem contra o Segurado, ou seus Agentes, occultaçã de circumstancias; pois na dũvida he de presumir, antes feita por simples erro, e inadvertencia, do que com fraudulento designio; e em nenhum caso se deve julgar viciosa, e inválida a Apolice, quando (segundo acima fica dito) o Segurador sabia, ou tinha razaõ de saber as circumstancias, cuja occultaçã oppõe ao Segurado, ou quando estas eraõ indifferentes, não aggravando o seu risco, nem variando o objecto do contracto, nem sendo de natureza de o apartarem da acceitaçã do Seguro; pois (como já fica notado) a sciencia do facto sendo commum a ambas as partes, quanto á substancia da cousa, os constitue em igualdade de condiçã, tirando-lhes todo o motivo de queixa; e quanto a suppressã das circumstancias daquelle genero não detriõraõ os interesses do Segurador, nem o induz a fazer huma estimaçã errada do risco, que toma a seu cargo, não póde haver direito, que os desobrigue da sua responsabilidade.

Do contrario he evidente que não teriaõ fim as cavillações dos Seguradores, e nenhum Segurado poderia contar com a certeza de sua indemnizaçã no caso de sinistro, por mais exacto que fosse na informaçã com que houvesse requerido o Seguro; pois a pezar de todas as cautélas, os Seguradores recorreriaõ ao vago pretexto de occultaçã de circumstancias, que podendo variar a infinito, he impossivel que se possaõ já mais enumerar todas na Minuta, que o Segurado offerece para o Seguro; e he evidente que semelhante abuso, se fosse authorized, tenderia a frustrar o fim do contracto, descorçoando inteiramente aos Negociantes, ainda da mais pura boa fé, de fazerem segurar seus capitaes; o que redundaria em ruina geral do Commercio.

As Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XLI., declaraõ que se a fraude se provar contra o Segurado, elle será obrigado a restituir ao Segurador o que tiver delle recebido, e pagar lhe de mais o dobro do premio; e se a fraude se provar contra o Segurador, he este obrigado a restituir ao Segurado o premio recebido com o dobro do mesmo. O citado Valin, célebre Commentador destas Ordenanças, observa que esta pena he muito leve; e he de parecer, que havendo circumstancias aggravantes, o delicto deve ser punido com pena proporcional.

As Ordenanças de Amsterdaõ, Stokolmo, de Inglaterra, e da Russia são ainda mais rigorosas; porque em caso de fraudes commettidas pelos Segurados, Seguradores, Capitães, Pilotos, Corregedores, ou outras pessoas, que interviesses no mesmo delicto, não só os condemnaõ a pagamento das perdas, e damnos, senão tambem a castigo corporal, e ainda á pena ultima, como piratas, e ladrões manifestos, segundo as circumstancias do caso, e

convicção do delicto. Estas disposições são coherentes á justiça ; pois não ha dúvida que se o Segurador , sabendo que o Navio se acha salvo , com tudo , assigna huma Apolice , e recebe hum premio correspondente ao risco , que o Segurado presume pendente , commette verdadeiro furto , percebendo sem titulo o preço de hum perigo inexistente.

O Segurado ainda pratica maior enormidade , quando usa de fraude para surprender a assignatura da Apolice , ou requer do Seguro , quando sabe que o Navio se acha perdido , ou que estava podre , ou em circumstancias de perda imminente ; e muito mais se meditava então , e effeituou depois por si , ou por outros a ruina do mesmo. Bem se vê , que o delicto do Segurador só tende a usurpar hum premio indevido ; o do Segurado porém se estende ao do capital inteiro.

He com tudo certo , que toda a fraude , posto que provada contra os Segurados , não deve ser sujeita ao mesmo castigo , pois a sua malicia póde ser de differentes grãos , que constituem mais , ou menos aggravante o delicto. Aquelle que segura , occultando circumstancias substanciaes , ainda que desde o principio tenda a prejudicar ao Segurador , no caso do sinistro , com tudo , he evidente que elle não tem em vista primariamente senão a indemnização dos bens que faz segurar. E posto seja verdadeiramente criminoso por faltar á boa fé , com tudo , não tem o seu crime tanta perversidade , como a do malvado , que sem ter interesse , ou tendo-o muito pouco em o Navio , sobre que affecta correr o risco , requer huma Apolice , sabendo que he innavegavel , e corre perigo certo de naufragio , ou procura accintemente , e de colloio com outros , que elle encalhe , ou seja queimado , ou de outra maneira se perca , a fim de ter pretexto de pedir a indemnização aos Seguradores.

C A P I T U L O III.

Da nullidade do Seguro pelo erro , ou falta do Segurado.

NÃO só he nullo o Seguro desde o principio , quando o Segurado requere a Apolice com fraude directá , e intencional , allegando alguma falsidade , ou occultando alguma verdade interessante , senão tambem quando por simples erro , inadvertencia , falta , e incuria , propria , ou de seus Agentes , e Corretores , (1) deo ao Segurador huma informação erronea , e defeituosa , assim sobre o Navio , e viagem destinada , como sobre os bens segurados , ou outra cousa , e circumstancia substancial , cujo erro , ou omissão era de natureza de prejudicar ao Segurador ; e que se fora advertida , e emendada em

(1) Vid. John Millar *on insurance* , Cap. 2. pag. 39. e Seg. 2. pag. 52. e seg.

em tempo, ou este não accitaria absolutamente o Seguro, ou estipularia maior premio. Entende-se por informação erronea, e defeituosa aquella, em que ou se asseverou o que na verdade não existia, ou se omittio o que era necessario se manifestasse antes da assignatura da Apolice. Neste caso a Justiça vem em soccorro do Segurador, descarregando-o da responsabilidade a que se havia sujeito na boa fé, e hypothese de ser fiel, e completa nos artigos essenciaes, á representação, pela qual o Segurado conseguia o Seguro.

Do contrario he evidente, que por extremo seria desigual a condição do Segurador a respeito do Segurado; e por tanto pede a razão que soffra este, pela nullidade do contracto, a pena do seu erro, ou negligencia, a fim de que seja mais circunspecto, e exacto em negocio de tanta importancia. Tanto mais que a boa, ou má intenção he cousa, que está immanente no animo, e só Deos conhece a pureza dos actos intellectuaes dos homens: pertence á Justiça civil unicamente regular-se pelas consequencias externas. Basta que o Segurado dêsse huma informação erronea, defeituosa, ou diminuta em circumstancia substancial, que aggravasse, ou variasse o risco do Segurador, para não ser este compellido a soffrer o prejuizo resultante da falta alheia.

Nada importa que o Segurado não tivesse procedido com engano intencional; porque nem por isso o Segurador deixou de receber damno: o Segurador pois só tem direito de ser relevado da pena, que merece o que procedo com designio fraudulento. Mas qualquer que seja a origem, donde se derive o vicio da Apolice, quer de directa fraude, quer de simples erro, e falta do Segurado, como o Segurador em hum, e outro caso vem a ser prejudicado, por ter sido induzido a fazer errada estimação do risco que sobre si tomou, he incontestavel que o contracto não póde já mais adquirir subsistencia, não havendo o consentimento das partes recahido precisamente sobre o mesmo objecto, e circumstancias; sendo certo, que o Segurador entendia correr sómente os riscos declarados na informação diminuta; entretanto que o Segurado tinha realmente intenção de segurar-se de todos os outros riscos, que aliás por omissão, ou erro, mal representou, ou omittio.

Hum Negociante, ainda da mais reconhecida boa fé em huma Praça, faz seguro de certos effeitos: não declara o *por conta de quem*: he aprezado o Navio, e condemnado com o fundamento de que o conhecimento da cargação não declara o *por conta*: a estes conhecimentos chamaõ os Francezes *canoissances masqués*, e se reputaõ simulados por se encubrir por este meio muitas vezes propriedade inimiga; e como taes daõ por suas Leis pretexto de se julgar os effeitos de boa preza. Neste caso os Seguradores podem dizer, que a falta do Segurado em não declarar no conhecimento o *por conta*, tendo aggravado o seu risco, e dado occasião a preza, justamente se considera versar em materia substancial, e os desobriga consequentemente da responsabilidade.

Para se julgar huma Apolice nulla pelo motivo de ter havido erro, ou fal-

falta na representação do facto, e suas circumstancias, he necessario recorrer aos exemplos, e regra proposta no Capitulo antecedente; a saber: se o erro, ou falta versa sobre cousa que o Segurador sabia, ou tinha razão de saber; e se era em artigo substancial, que aggravasse, ou variasse os riscos contra a sua intenção; porque verificando-se que elle não ignorava, ou podia saber as circumstancias mal representadas, ou omittidas, e que estas não eraõ de natureza de alterar o objecto do Seguro, nem de augmentar os perigos maritimos, não soffrendo neste caso detrimento algum os interesses do mesmo Segurador, a Apolice sustenta-se pela boa fé das partes.

Póde tambem haver *erro mutuo*, tanto no Segurador, como no Segurado, estando hum, e outro em boa fé; como por exemplo, (1) quando se ajusta o Seguro de algum Navio, ou sobre algum Navio, na supposição de que elle está na condição ordinaria das mais Embarcações; e com tudo achasse depois, que por vicio intrinseco, e occulto era já ao tempo da assignatura da Apolice, constituido em estado de *innavegabilidade*. Neste caso o Seguro he nullo, posto que nenhuma falta se possa imputar ás partes contraentes, como mais circumstanciadamente se dirá no Capitulo da Innavegabilidade.

C A P I T U L O I V .

Da nullidade do Seguro pela prohibição das Leis.

Todo o Seguro feito ou contra a essencia, e Lei natural do contracto, ou contra Direito público das Nações, e Tratados existentes entre as Potencias, ou contra os Regulamentos do Paiz, em que se requer a Apolice, são nullos desde o seu principio, e de nenhum effeito; de sorte, que no caso do sinistro, o Segurado não tem direito de pedir indemnização aos Seguradores. (2)

O principio, sobre que se funda esta doutrina, não he particular a este genero de contracto, mas commum a todas as convenções; pois repugna á boa razão, e á ordem social, que se tolerem quaesquer ajustes oppostos, ou á essencia do contracto, que se medita; ou ás Leis geraes, que ligão os homens na Sociedade politica, e civil; ou aos Regulamentos particulares de cada Estado, que obrigaõ aos subditos, permanentes, ou temporarios, do respectivo Soberano. Nem o consentimento reciproco das partes, conspirante para violação deste principio, poderia sanar o vicio intrinseco, e original do contracto feito em opposição ao que deve cada hum como homem,

co-

(1) Millar pag. 97.

(2) Weskett verb. *Law of Nations*.

como Cidadão, e como hum membro da Sociedade universal; antes teria invariavelmente lugar em Juizo a observancia da regra elementar de Direito, que as Leis públicas não podem ser destruidas pelos pactos dos particulares; pois do contrario he evidente, que se perturbaria toda a harmonia dos Governos regulares, e Nações civilizadas, a qual consiste na reverencia, e subordinação dos subditos á Authoridade legitima do Soberano territorial, e nas relações de reciprocidade, e boa intelligencia com os mais Estados independentes.

Estas reflexões opéraõ ainda com maior força no contracto do Seguro pela singularidade de sua natureza, por ser elle especialmente consagrado ao bem do Commercio; visto que facilita em todos os Paizes a circulaçãõ das riquezas do Universo, e pertence por isso, de huma maneira especial ao Direito das Gentes, tendendo pela sua utilidade, e transcendencia a constituir como huma só familia o Corpo Mercantil de todas as Nações.

Isto posto, he evidente que deve ser absolutamente nulla, desde o seu principio, toda a Apolice, em que o Segurado não tem interesse nos bens, que fazem o objecto do Seguro; ou em que se não mostra, que estes tenham sido expostos aos riscos marítimos; ou que o Navio em que eraõ carregados, e se correo a aventura, era innavegavel, isto he, que estava reduzido a impossibilidade de fazer a viagem destinada por causa de algum vicio intrinseco, que o constitua incapaz de conseguir o fim proposto na sua expediçãõ. He evidente, que em taes casos o Seguro faz-se incompativel com a Lei natural, derivada da essencia do contracto; pois elle he essencialmente hum *contracto de indemnidade*, destinado a remover sobre outro, por convenção voluntaria, os riscos da perda, acontecida por fortuna do mar; no qual a Lei por consequencia só póde proteger, assim ao Segurado, quando tem interesse nos bens que arrisca, e que, para evitar o damno, promette premio equivalente, como ao Segurador, quando, em consideraçãõ do premio estipulado, se sujeita a responder pelos infortunios marítimos de bens alheios, debaixo da condiçãõ tacita de serem realmente expostos á sorte da navegaçãõ, na especifica viagem declarada na Apolice.

Pelo que, se o que pede o Seguro não tem por si, ou seu Commettente, interesse nos bens, cuja perda recee, nem o Segurador corre risco algum no caso de não terem sido os bens segurados expostos aos perigos de navegaçãõ, por não terem sido nunca carregados, ou por serem depois descarregados do Navio declarado na Apolice, he incontestavel faltar ao Segurado o titulo para pedir indemnizaçãõ, e ao Segurador para reter, ou exigir o premio.

Igualmente falta a hum, e outro aquelle titulo no caso da innavegabilidade do Navio; porque tambem pela natureza do contracto he essencialmente necessario que o Navio, sobre que se tem de correr os riscos, esteja na condiçãõ ordinaria, e propria para fazer a especifica viagem segurada; e nesta supposiçãõ sempre se presume procederem virtualmente as partes, quando diligenciaõ, e ultimaõ o Seguro.

Semelhantemente quando o Seguro he feito ou para huma viagem illegal, ou de bens prohibidos, e declarados de contrabando pelas Leis das Nações, ou pelas do Paiz, em que se faz o Seguro, a Apolice caduca desde o seu principio; não sendo licito ás partes perverter os Tratados, que existem entre as Potencias, ou resistir, e menos prezar, por interesses particulares, ou quaesquer outros motivos, as Disposições dos legitimos Soberanos.

Para se explicar esta materia de maneira satisfatoria, faremos a discussão em differentes Capitulos, em que se tratará: 1.º das Apolices sem interesse do Segurado, ou das *Apolices de aposta*: 2.º do Seguro das viagens illegaes: 3.º do Seguro dos bens prohibidos, ou de contrabando.

C A P I T U L O V.

Das Apolices sem interesse, ou com diminuto interesse do Segurado, relativa á importancia declarada na Apolice, ou dos Seguros feitos por modo de aposta, ou jogo de parar.

ANTIGAMENTE, em quasi todas as Praças da Europa, (1) principalmente nas de Italia, eraõ frequentemente praticados, e havidos por valiosos os Seguros feitos de bens, em que o Segurado não tinha a menor propriedade, nem ainda algum directo, e real interesse de hypotheca, sociedade, ou outro crédito legitimo, pelo qual lhe conviesse que os mesmos bens chegassem a salvamento ao porto do destino. Outras vezes, posto que os Segurados tivessem dominio, ou interesse legitimo nos mesmos bens, os avaliavaõ por preços muito excedentes ao valor corrente da Praça, com o fraudulento designio de constranger depois aos Seguradores, no caso de sinistro, e satisfação da somma de hum valor inexistente, pelo simples titulo de haverem offerecido o premio do ajuste; o qual, costumando ser, nos casos ordinarios, extremamente modico, e muito desproporcional á quantidade segurada, vinhaõ a final, acontecendo a perda, a terem maior vantagem no sinistro, que na chegada do Navio a salvamento; e para conseguirem este fim, inseriaõ nas Apolices as clausulas essencialmente simuladas: *interesse, ou não interesse: fundo, ou não fundo: tenhaõ, ou não tenhaõ carregado: não serem obrigados, no caso de sinistro, a apresentarem outro documento mais do que a Apolice: livre de salvação ao Segurador*; e outras enunciações semelhantes.

Al-

(1) Allan Park Cap. 14. John Millar pag. 212. e seg. Magens *an Insurance* §. 26. Baldasseroni *Assicurazioni Marit.* Part. 3. tit. 5. Beawes *lex Mercatoria* pag. 261. Emerig. Cap. 1. Sec. 1. e Cap. 16. Sec. 1. e seg. Pothier num. 11. Wesket verb. *Wager*.

Algumas vezes, principalmente no tempo de guerra, estas clausulas não eraõ postas com o designio directo de fraudar ao Segurador, mas taõ sómente para se encubrir o segredo da negociação do Segurado, ou dos seus Committentes, occultando-se o nome do verdadeiro Proprietario dos bens, que se seguravaõ, talvez pertencentes a subditos de Potencia belligerante, ou de Nação inimiga.

A' primeira vista, semelhantes Seguros não parecem conter cousa alguma de criminoso, e prejudicial; porque, considerando-se esta materia superficialmente, não se vê inconveniente, ou implicancia, porque não possa alguém, não interessado em certo Navio, e sua carga, fazer com outro huma aposta, pela qual se obrigue este a pagar certa somma, no caso de perda do mesmo Navio, ou bens, e receber em premio do risco, a que se expõe, certo preço de ajuste, no caso que o dito Navio chegue a salvamento a hum determinado porto. Até nas Leis Romanas ha vestigios de semelhantes contractos, pois se faziaõ as estipulações de que fazem menção os Commentadores das Pandectas, como por exemplo: *Promettes dar cem, se tal Navio vier da Assia? Promettes dar cem, se não vier?* (1).

Como tudo, no progresso dos tempos, quando os Tribunaes, e Legisladores de differentes Estados abriraõ os olhos sobre a importancia do contracto do Seguro, e conhecêraõ, por experiencia, os abusos enormes, a que era sujeito o Commercio, e a fé pública, pelas práticas irregulares de Negociantes pérfidos, que introduziaõ nas Apolições as sobreditas clausulas exoticas, para encubrirem designios abominaveis, e darem occasiaõ, e facilidades de se passarem os contrabandos, e commetterem-se malfetorias da maior enormidade, por colloio com o Capitaõ, Piloto, e gentes de Equipagem, ou outras pessoas malvadas; tendo acontecido por esta causa as desgraças de naufragarem, queimarem se, entregarem-se ao inimigo, e destruirem-se de varios modos os Navios, sobre que se affectava correrem-se os riscos, julgou-se necessario atalhar taes desordens; e por tanto, nas Nações as mais illuminadas prohibiraõ-se os Seguros feitos por modo de aposta, ou jago de parar, em que o Segurado não mostrasse verdadeiro, e directo interesse de propriedade, ou outro titulo legitimo nos bens segurados, e isto no real valor que tivessem ao tempo em que começáraõ os riscos; debaixo da pena de nullidade de contracto, e ainda de castigo corporal, e de infamia, no caso de circumstancias aggravantes, que constituissem o facto na classe dos delictos atrozes de roubo, assassinato, incendio, traição, etc.

A justiça da prohibiçãõ de semelhantes Seguros he fundada na natureza do contracto; por quanto elle no seu estado primitivo, he essencialmente, e nem póde ser outra cousa mais, que *hum simples contracto de risco, e indemnidade*. O Segurado, que procede em boa fé, tendo exposto, ou pertencendo expôr, alguns bens aos perigos da navegaçãõ, unicamente estipula do Segurador, pela offerta de certo premio, que, no caso de sinistro, o haja

R ii

de

(1) L. ff. de verb. oblig. L. 129. ff. cod.

de indemnizar das perdas, que por fortuna do mar, possaõ acontecer a respeito dos mesmos bens, na especifica viagem designada na Apolice. He pois evidente, que o objecto que as partes tem em vista, he o verdadeiro valor daquelles bens, e a indemnizaçãõ do capital segurado, e não hum valor ficticio, e exaggerado, nem os lucros de méra expectativa de negociaçãõ que comprehenderaõ, vindo por tanto o contracto a ser, não hum meio de ganho, ou titulo lucrativo, mas taõ sómente hum simples ajuste de remoçãõ de perda do principal arriscado.

Pelo que se deve ter em regra, que os riscos saõ da essencia do Seguro, que não ha risco onde não existe a materia delle, ou posto que exista, he só do interesse de terceiro, e não do Segurado no Navio, ou Mercadoria, que fórma o objecto do Seguro. Por consequencia não se pôde fazer segurar, senãõ o que se corre risco de perda. (1)

Se pois o que faz o Seguro não he Proprietario dos mesmos bens, ou ao menos não tem nelles algum legitimo, e real interesse, não correndo risco, nenhum prejuizo sente no caso de infortunio maritimo: não pôde logo, sem repugnancia á boa fé, e á natureza, e fim do contracto, pedir indemnizaçãõ do damno que não teve, aliãõ as calamidades da navegaçãõ viriaõ a ser hum modo legitimo de adquirir; o que he por extremo insensato, e barbaro. E quanto não seria odioso á humanidade desejar-se a perda de algum Navio, voto horrivel, que se incluye nas apostas sobre o exito de qualquer viagem? Que perfidias não seria capaz de produzir com este pretexto a cubiça do ganho?

Estas razões derivadas da essencia do contracto, applicaõ-se com toda a sua força, não só ao caso de não ter o Segurado interesse algum real nos bens que segurou, senãõ tambem, quando, posto tenha algum interesse, não o tem na totalidade do valor, que elle exaggerou na Apolice, havendo feito huma estimaçãõ arbitraria dos mesmos bens, contra o juizo commum da Praça, no lugar, e tempo da carga do Navio, antecedentemente ao principio dos riscos. Nestas circumstancias he evidente, que o excesso do referido valor he méramente nominal, e fantastico.

Nem se pôde cohonestar semelhante prática, accumulando-se ao real valor dos effeitos segurados, os lucros, ou proveitos esperados; porque estes saõ imaginarios, e dependentes das contingencias, e vicissitudes dos mercados, que aliãõ não tem relaçaõ ao contracto do Seguro; nem o Segurador ganha, ou perde com o seu levantamento, ou queda.

Igualmente não se justifica a industria dos proprietarios dos Navios, quando ajuntaõ ao valor do casco a importancia do frete por vencer; porque não sendo estes devidos, senãõ no caso de chegar o Navio a salvamento ao lugar do destino da viagem segurada, he absurdo dar-se-lhes com anticipaçãõ na Apolice realidade effectiva, quando aliãõ não existem ao tempo do contracto, e he possível, que pela verificaçãõ da perda total do Navio,

(1) Emerig. Cap. 1. Sec. 1. e 4.

vio, nunca cheguem a adquirir subsistência. Pelo que, acontecendo o sinistro, ou avaria, não havendo o Segurado, Proprietario, ou Carregador soffrido damno, senão do que os respectivos bens realmente valiaõ ao tempo do principio dos riscos, não pôde, sem offensa da justiça, pedir indemnização ao Segurador da parte excedente ao real valor do casco, e carga. Do contrario praticaria huma fraude, e verdadeira usurpação, e viria a locupletar-se com jactura alheia, tirando a vantagem da infelicidade maritima, e damno do Segurador; e (o que mais absurdo he) viria a ter maior ganho na perda do Navio, e bens Segurados, do que na salvação do mesmo.

Accresce, querendo o fim do Seguro o bem geral do Commercio, he consequente que a Lei só favoreça aos que com os seus fundos promovem a circulação universal dos productos da agricultura, e da industria de todas as Nações; e não aos que são differentes ás especulações mercantis, não expoundo os seus capitães aos riscos maritimos, e que só por capricho, ou com disignios fraudulentos, fazem os Seguros como *por jogo de parar*, ou *aposta*, sobre o exito das negociações alheias, pertendendo com as clausulas simuladas acima referidas tirar a vantagem illegaes em prejuizo dos Seguradores.

Nem se justificaõ estes abusos com o pretexto de ter o Segurado prometido premio equivalente; e o Segurador accetado o ajuste *por pacto expresso* na Apolice; porque seria sempre nullo, como pacto doloso, torpe, e contra o fim do Seguro; pois quem não vê o quanto seria injusto esperar, e até implicitamente desejar, o Segurado a calamidade maritima, e calcular os seus interesses á proporção do infortunio de seus concidadãos?

Finalmente, como se não deve presumir, que pessoa alguma prudente, e sinceramente obrando, offereça aos Seguradores o pagar-lhes hum premio, muitas vezes consideravel, sem ter algum real interesse nos bens segurados, com razão se deve suspeitar, que a pessoa, que faz o Seguro debaixo das ditas clausulas, medita alguma maquinação criminosa, que a sabedoria das Leis deve obstar, não dando pretexto, e ansa aos homens perversos para exercerem enormidades debaixo do pretexto especioso, e apparentemente innocente, de fazerem Seguros sobre o exito da viagem de quaesquer Navios, não tendo aliás nelles interesse algum no seu casco, e carga. A boa Policia de todos os Governos consiste mais em prevenir os crimes, do que em castigar os culpados.

Em consideração destes principios, muitos, ainda antigos, Regulamentos maritimos, como os de Middleburgo, Genova, Konisberga, Roterdão, Stockolmo prohibiraõ os Seguros feitos por modo de jogo de parar, ou de aposta, com clausula de *interesse*, ou *não interesse*, ou outras semelhantes, declarando-os nullos, e de nenhum effeito.

Pelas Ordenanças da Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXII., XXIII., XXIV. e XXV. he prohibido, debaixo de pena de nullidade, e confiscação, segurar ou resegar por huma, ou mais Apolices, effeitos acima do seu valor, sendo feito o Seguro com fraude; e sendo sem

et.

ella, só subsiste até a concurrencia do valor dos effeitos carregados, sendo os Seguradores responsaveis taõ sómente até áquelle valor, ficando caducas as Apolices quanto ao excesso, de que restituiraõ o premio respectivo; reservando porém a si meio por cento pela sua assignatura.

Presume-se o Seguro feito com fraude, (1) quando o excesso monta a mais de hum quarto do real valor da cousa segurada.

Em Inglaterra a Legislação sobre esta materia he a mais terminante. Pelo Estatuto de George II. são prohibidas, e declaradas nullas as que se denominaõ *Wager-policies*; isto he, Apolices de aposta. Este Acto he transcripto por Allan Park na sua obra sobre Seguros maritimos, Capitulo XIV. pag. 262, e são as seguintes as principaes clausulas.

„ Por quanto tem-se mostrado por experiencia, que os Seguros feitos
 „ com a clausula *interesse*, ou *naõ interesse*, ou *sem outra prova de interesse mais do que a Apolice*, tem produzido praticas as mais perniciosas,
 „ pelas quaes grande número de Navios, com suas cargas, tem sido fraudulentamente perdidos, e destruidos, ou tomados pelo inimigo em tempo de guerra; e semelhantes Seguros tem servido de cuberta á exportação de generos prohibidos, e a outros clandestinos Commercios, com desfraude dos redditos públicos, e detrimento dos Negociantes de boa fé, e legitimo trafico, pervertendo-se a instituição, e louvavel designio do contracto do Seguro, introduzindo-se huma prejudicial especie de jogo, ou de aposta, com o pretexto de segurar-se o risco sobre o Navio, e Commercio legal; de sorte, que tendo sido aquelle contracto destinado para o adiantamento do Commercio, e Navegação, vinha em muitas occasiões a ser damnoso, e destructivo de huma, e outra cousa. Para se prevenirem taes inconvenientes, determina-se, que naõ se fação mais Seguros com as clausulas *interesse*, ou *naõ interesse*, ou *sem mais prova de interesse, que Apolice*, ou *por modo de jogo, e aposta*, ou *sem beneficio de salvagaõ ao Segurador*; e que semelhantes Seguros sejaõ nullos para todos os fins, e effeitos; á excepção dos Seguros dos Navios destinados a curso sobre inimigos. „ Veja-se os mais Capitulos deste Estado no citado Author, e em Wesket verb. *Wager-policies*.

He muito de notar o Capitulo III. deste Acto, cujos termos são os seguintes.

„ Porém todas as mercadorias, ou effeitos de quaesquer portos, ou lugares da Europa, e America, que *estiverem em posse das Coroas de Hespanha, e Portugal*, poderãõ ser segurados de qualquer maneira, e modo, como se este Acto naõ existisse. „

Deixo ao Leitor tirar as inducções naturaes deste ultimo Capitulo.

O Seguro feito por duas, ou mais Apolices, sendo aliás de huma só cousa, e do mesmo risco, (2) pertence á classe dos Seguros de aposta, ou jo-

(1) Emerig. Cap. 9. Sec. 2. 5. e 6.

(2) Emerig. Cap. 1. Sec. 7. Cap. 9. Sect. 1. Cap. 16. Sec. 5. Pothier num. 33. e 97.

jogo, e são essencialmente fraudulentos, nulos, e dignos da severidade das Leis. Por meio de taes Seguros, o Segurado, no caso do sinistro, vem a receber duplicada, ou triplicadamente, a indemnização da perda; o que he intoleravel, e contra a natureza, e fim do contracto evidentemente destinado para simples indemnidade do capital arriscado, e não para lucro do Segurado, e muito menos para tirar este, por deshonesta industria, a vantagem do infortunio maritimo, e calamidade do Segurador.

As Ordenanças de Marinha de França acima citadas, Titulo dos Seguros, Artigo XXIV., justamente determinão, que se houverem muitas Apolices, feitas sem fraude, e a primeira preencher o valor dos effeitos carregados, ella subsistirá unicamente; e os outros Seguradores, que tiverem assignado as demais Apolices, sahirão do Seguro, e retornarão o premio que tiverem recebido, a reserva do meio por cento: e no Artigo XXXV., no caso porém, que a primeira Apolice não preencha o valor dos effeitos carregados, os Seguradores da segunda responderão pelo excedente; e se houverem effeitos carregados pelo conteúdo nos Seguros, acontecendo perda de huma parte, ella será paga proporcionalmente pelos Seguradores, soldo a livra do interesse, ou risco que haviaõ tomado.

Pelo que se deve ter em regra, que não he prohibido segurar a mesma cargação por muitas Apolices, com tanto que seja isto feito em boa fé, sem intenção de exigir, no caso do sinistro, mais de huma indemnidade; pois não implica que o Segurado, tendo muitos effeitos de sua conta, e ainda da mesma qualidade em hum Navio, como v. g. cem caixas de assucar, segure o valor de vinte por huma Apolice, e o valor das outras por differentes Apolices, seja com os mesmos, seja com diversos Seguradores; antes em algumas circumstancias será prudencia requerer seguros da mesma cargação em differentes Companhias, por diminuir-se o perigo da falta de responsabilidade; com tanto porém, que a pluralidade das Apolices não dirive de alguma fraude, e que todas ellas reunidas tenhaõ legitimo alimento de valor, e risco da cousa segurada.

He de advertir, que os Seguros viciosos, feitos por fraudulenta multiplicação de Apolices, são diversissimos dos que o Segurador faz para se resegar do risco que incautamente tem tomado; ou que o Segurado de novo requer para fazer segurar a solubidade do seu primeiro Segurador: destes dous ultimos generos de Seguros tratámos no fim da Parte primeira, Capitulo do Reseguro, e do Seguro duplicado.

Na Praça de Lisboa se vem repetidos exemplos de *Seguros de aposta*, feitos com as clausulas as mais extravagantes, a que vulgarmente se dá o titulo de Seguros de *pacto expresso*, com que os Negociantes segurados, ainda os que se presumem os mais práticos, e entendidos nos seus interesses, se consideraõ protegidos como pela sagrada Egide, para haverem prompta indemnização, no caso do sinistro; mas em facto encontraõ depois os mesmos obstaculos da parte dos Seguradores, sem embargo daquella precaução. He de esperar da Sabedoria do Governo providencia efficaç que

colha semelhantes seguros, essencialmente injustos, e de pessimas consequencias.

C A P I T U L O VI.

Da nullidade do Seguro de viagens illegaes.

A ILEGALIDADE das viagens he huma das cousas, pelas quaes o Seguro se annulla desde o principio. Diz-se viagem illegal a que he prohibida ou pelo Direito das Gentes, ou pelos Tratados entre as Potencias, ou pelos Regulamentos, que os Soberanos de qualquer Estado tem feito para sua Economia, e Administraçãõ interior. (1)

O fundamento da nullidade dos Seguros, por motivo de terem sido feitos para viagens illegaes, he commum a todos os contractos; pois naõ sendo sustentavel em Justiça qualquer avença, ou pacto prohibido pelas Leis das Nações, ou dos Governos de cada Paiz, como se mostrou no Capitulo IV., nem podendo em consequencia os Tribunaes, e Magistrados prestar assistencia ás operações de Commercio feitas em contravençãõ á Ordem Social, e Politica, de que aliàs depende a harmonia dos Estados independentes, e a subordinaçãõ dos subditos á Authoridade dos respectivos Soberanos, já mais se poderia nas Apolices do Seguro authorizar a infracçãõ das ditas Leis, e criminosa resistencia a esta Authoridade, sendo semelhante contracto com especialidade instituido para amplificar a esféra das especulações mercantis, e para beneficio da universal civilizaçãõ, que dahi se deriva. Pelo que nas transacções dos Seguros entra, e deve necessariamente entrar, como huma das condições tacitas, subentendidas, e essencialmente annexas ao contracto, que o Navio sobre que se correm os riscos, seja expedido, e destinado para huma viagem legal, isto he, que nem parta contra as ordens dos Superiores competentes, e sem os Despachos, e formalidades estabelecidas; nem toque a lugar, e porto, para onde seja por algum principio vedado temporaria, ou perpetuamente, a communicaçãõ, e transporte marítimo; de sorte, que se presume ser constantemente a intençãõ das partes conformarem se ás Leis, que regulaõ o Commercio Nacional, e naõ procederem já mais com o desingnio de fraudallas. Do que se deduz, que se o Segurado conseguiu alguma Apolice, violando aquellas regras, e faltando a esta condiçãõ indissolvelmente ligada á boa fé do contracto, o Seguro immediatamente caduca, ficando logo os Seguradores descarregados de toda a responsabilidade.

Viagem illegal, como prohibida pelo Direito das Gentes, (que tambem
se

(1) Allan Park Cap. 12. Weskett verb. *Law of nations.*

se diz a Lei das Nações) se entende ser aquella, que algum Navio, ou Embarcação neutra faz para algum Porto, Fortaleza, Praça, Cidade, ou lugar cercado, ou bloqueado por alguma Potencia belligerante, por forças de mar, ou de terra; muito principalmente se o Soberano, que poz o cerco, e bloqueio, tem por si, ou seus Almirantes, e Generaes feito proclamação de que effectivamente ha por cercado, e bloqueado, por suas Esquadras, e Exercitos, o Porto, e territorio do inimigo com quem está em guerra.

Quando isto acontece, he estabelecido por consentimento, uso, e Lei geral das Nações, como reciprocamente util a todas, que os subditos das Potencias neutras não possam commerciar para taes lugares, em quanto subsiste o bloqueio, ou cerco; e que se insistirem em fazello, possam os seus Navios, e respectiva carga ser interceptados, e havidos de boa preza. Pelo que, se durante o mesmo bloqueio, ou cerco, he prohibido, e se considera illegal por Direito das Gentes toda a relação mercantil com o porto, e lugar bloqueado, ou cercado, he consequente, que tambem se qualifique da mesma sorte o Seguro dos Navios destinados a semelhantes viagens; pois he evidente, que facilitando-se por meio dos Seguros, o Commercio com as Guarnições, e Exercitos da Potencia que soffre o bloqueio, ou cerco, se lhes subministraria directo, e efficaz soccorro, que ou constringesse a outra Potencia a levantar o mesmo bloqueio, ou cerco, ou prolongaria indefinidamente, ou por muito tempo, a capitulação, e tomada da Praça; o que he evidentemente incompativel com a imparcialidade, e obrigações da Potencia neutra, como extensamente mostraõ os Authores Capitaes nesta materia. (1)

Viagem illegal pelos Tratados entre as Potencias, he a que se intenta, e se executa contra as Convenções, que subsistem entre as mesmas Potencias. Assim, por exemplo, he reciprocamente ajustado, e estabelecido, como parte do Direito público da Europa entre os Soberanos, que tem Colonias na America, Asia, e Africa, que o Commercio destas seja exclusivo para as respectivas Metropoles, e que as Nações Estrangeiras não possam ahi mandar seus Navios, nem commerciar com ellas directamente; permittindo-se tão sómente as arribadas necessitadas, e de méra hospitalidade, ou algumas liberdades, debaixo de certas modificações, e restricções. Em virtude destes Tratados todo o subdito de Potencia Estrangeira, que destina, e effectivamente expede algum Navio para Colonias de differente Nação, com o designio de fazer ahi commercio, expõe-se á justa apprehensão, e confisco do Navio, e sua carga; e considerando-se em consequencia illegal huma viagem desta natureza, não póde por identidade da razão, adquirir subsistencia a Apolice de Seguro, que tende a proteger as especulações illegitimas, que se tem em vista em semelhantes empresas.

Viagem illegal pelos Regulamentos do Estado se diz aquella, em que o Navio, e bens segurados, ou sahem do porto sem os despachos competentes,

Tom. I.

S

tes,

(1) Grot. *de Jure belli et pacis*. Lib. 3. Cap. 1. Bynkers. Liv. 1. Cap. 2. 3. e 21. Vattel Liv. 2. Cap. 8.

tes, e sem pagar os direitos estabelecidos, ou são fraudulentamente despachados para lugar differente do verdadeiro destino do mesmo Navio, ou para algum outro, a respeito do qual haja expressa prohibiçãõ, assim pelas Leis perpetuas do Paiz, como por alguma ordem provisoria do Soberano, e seus Vice-gerentes, que para isso tenhaõ authoridade; como v. g. quando em tempo de guerra, ou ainda de paz, por algum receio de rompimento entre as Potencias, ou por outra razaõ de Estado, ou de simples Policia, se põe embargo nos Navios Nacionaes, ou Estrangeiros, para o effeito de não sahirem por certo tempo, ou de não navegarem sem Comboy, em todos estes casos, e outros semelhantes, são nullos os Seguros feitos em contravenção ás ordens do Governo.

Alguns Authores pertendem, que nas circumstancias acima expostas nas tres genericas divisões de viagens illegaes, a Apolice he válda, quando o Segurador, sendo informado de todas as mesmas circumstancias, com tudo quer tomar sobre si os riscos do confisco, ou de outros quaesquer danos, a que os bens segurados fiquem sujeitos. Mas esta opiniaõ he innadmissivel, por ser contra a regra, que não se póde authorizar a resistencia do subdito contra a Authoridade legitima; e que o Direito público não póde ser prevertido pelo pacto dos particulares.

Sendo inquestionavel a nullidade das Apolices tendentes a favorecer viagens contrarias ás Leis das Nações, e aos Regulamentos do Paiz, em que se faz o Seguro, soffre difficuldade a questaõ, se subsistem as mesmas Apolices, que, posto conseguidas sem offensa daquellas Leis, e Regulamentos, são com tudo oppostas ás particulares Leis fiscaes do Territorio estrangeiro, donde o Navio sahio, ou para onde he destinado.

Por exemplo, hum Commerciante, residente em Hespanha, natural, ou estrangeiro, expede hum Navio de qualquer porto da mesma Hespanha, sem os despachos, e formalidades ordinarias; ou exporta sedas, e outros effeitos, cuja exportação he alli prohibida, fazendo segurar em Londres, ou outra Praça estrangeira, a viagem daquelle Navio, verdadeiramente illegal, e de contrabando; questiona-se se havendo o Segurado manifestado aos Seguradores estas circumstancias, he váldo o Seguro; e se no caso do confisco, ou sinistro de diversa natureza, tem o Segurado direito á indemnização?

Os illustres Authores Francezes, Emerigon, e Valin (1) sustentão a validade de semelhantes Seguros, e a confirmaõ com duas Sentenças dos Tribunaes da sua Nação; mas Pothier (2) os refuta, insistindo, que os Commerciantes residentes em Paiz estrangeiro, sendo subditos temporarios do Soberano do mesmo Paiz, e não podendo em consequencia, pelo Direito Natural, e das Gentes, offender os direitos da hospitalidade, e protecção, que effectivamente recebem, não devem fazer commercios prohibidos pelas

Leis,

(1) Emerig. Cap. 8. Sec. 5.

(2) Pothier num. 58.

Leis, que alli estiverem em força; e que por tanto, sendo o tracto vicioso na sua origem, o Seguro que o facilita, e promove, não lhe poderia dar estabilidade, pela simples razão de ser feito em Paiz estrangeiro; e isto ainda com maior razão he applicavel a semelhantes Seguros, mandados fazer por conta dos Nacionaes, que fazem o Commercio contra as Leis do seu Paiz.

Com tudo a doutrina contraria he estabelecida na prática de julgar do Almirantado de Inglaterra, pelas uniformes decisões do célebre Lord Mansfield, que expõe Allan-Park no seu Tratado de Seguros, Capitulo XII., e XIII., onde justifica a mesma doutrina, com o fundamento de que os Seguradores em qualquer Praça só devem ter por norma da sua conducta as Leis essenciaes do contracto, e os Regulamentos do proprio Paiz, e não os de qualquer Nagaõ estrangeira, a que não são sujeitos; e por tanto em semelhante materia, e negocio depende unicamente da prudencia dos Commerçiantes, que devem bem advertir nos riscos a que se expoem. Tanto mais que muitas vezes he util a hum Estado ter connivencia a respeito das operações de Commercio, que os seus subditos fazem sobre os effeitos, que não sendo de contrabando, segundo a Lei geral das Nações, e são taõ sómente pelos particulares, e oppressivos Estatutos de algumas Nações rivaes, que por principios de huma falsa Politica, e ainda contra os seus interesses bem entendidos, tem prohibido a exportação, e importação de certos generos, méramente por animosidade, e espirito de monopolio, contrario aos principios da sociabilidade, e civilização universal, a que o Commercio essencialmente caminha; e sendo o contrabando hum vicio commum a todas as Nações Commerçiantes, vem no estado de paz a ser huma especie de re- prezalia, e compensação reciproca dos pretendidos interesses, que cada huma intenta exclusivamente apropriar-se.

As viagens feitas em tempo de guerra para Paiz inimigo, ainda não sendo de generos de contrabando, ou pelo Direito das Gentes, ou pelas Leis fiscaes dos respectivos Paizes, são incontestavelmente illegaes; (1) e por isso em todas as Nações são prohibidos os Seguros das mesmas. A razão he evidente; porque pela declaração de guerra, seja esta por Manifesto formal, seja méramente por factos decisivos de hostilidades, (como se tem visto exemplos) ficando por via de regra, interrompida toda a correspondencia Commercial, e Diplomatica entre as Nações belligerantes; e sendo por tanto licito a cada huma, pelo direito indefinido da guerra, fazer á outra todo o mal possivel (regulado pelo Direito das Gentes, para o fim de se obter huma paz honrosa) vem em consequencia de semelhante estado a prohibição dos Seguros de propriedade inimiga; pois estes facilitaõ a circulação dos effeitos, e trazem immensas vantagens á Nação, que delles se aproveita para ter perennes as fontes de riqueza, com que possa promover os seus planos, e expedições militares.

Com tudo, he bem sabido na Europa, que na guerra de 1759 entre
S ii Fran-

(2) Wesket verb. *Enemy*.

Francezes, e Inglezes, os mesmos Francezes faziaõ Seguros em Inglaterra, debaixo de nomes simulados, ou de pessoas neutras; de sorte, que no caso de prezas, vinhaõ os Inglezes a restituir-lhes pelo direito do Seguro o que lhes tiravaõ pelo direito da guerra.

A legitimidade destes Seguros tem sido sustentada por alguns eminentes Membros do Parlamento de Londres, que insistiraõ em mostrar es inconvenientes da prohibiçaõ, que havia a esse respeito, considerando-a incompativel com o espirito do extenso, e universal Commercio, que faz o caracter, e a grandeza da Naçaõ Britanica. As razões principaes que allegavaõ, saõ as seguintes: 1.º que seria de perigosa consequencia a prohibiçaõ de taes Seguros, porque espoliaria a Naçaõ de hum ramo de commercio, de que goza quasi sem rival; pois de facto, em Inglaterra se fazem mais Seguros, do que em todo o resto de Europa; sendo tal a confiança que as mais Nações mercantis tem na boa fé, e caracter dos Seguradores Inglezes, que ainda estando em guerra, França, e Hespanha, queriaõ antes fazer alli os seus Seguros, do que diligenciallos nos seus proprios Paizes, ou em outras Praças: 2.º que supposto dahi resultassem algumas vantagens áquellas Nações inimigas, com tudo, como o interesse era reciproco, e a geral balança era muito a favor de Inglaterra, naõ era politico que a Naçaõ fosse privada dessa utilidade: 3.º que por meio das correspondencias para o Seguro, havia o Governo importantes informações dos designios do inimigo, e dava-se occasiaõ, e facilidades de poderem se fazer sobre elles grandes prezas: 4.º que se a prohibiçaõ fosse absoluta, os Capitalistas dessas Nações inimigas fariaõ Companhias de Seguros, na esperança de grandes lucros, e o Governo favoreceria as suas empresas; do que resultaria a cessaçã dos proveitos, que Inglaterra poderia tirar: 5.º que a declaraçaõ de guerra naõ importa necessariamente absoluta prohibiçaõ de todos os ramos de Commercio, pois tem havido exemplos de Convenções entrè Potencias belligerantes de naõ interromperem o seu Commercio, sem embargo da guerra.

Naõ obstante porém estas razões especiosas, naõ se póde contestar, que a doutrina contraria he a digna de seguir-se, conforme ao principio adoptado por todas as Nações, que estabelece por illegal todo o Commercio com o inimigo, e por consequencia todo o Seguro de propriedade inimiga; porque da prática opposta dar-se-hia occasiaõ, e pretexto para correspondencias traidoras; e seriaõ os máos Cidadãos tentados por interesse privado a faltar aos seus deveres.

C A P I T U L O VII.

Da nullidade do Seguro de bens prohibidos, ou de contrabando.

ESTA materia he essencialmente connexa com a do antecedente Capitulo, (1) e deve considerar-se huma consequencia da doutrina que ahi se propoz. Como pelas Leis de quasi todos os Paizes, a importaçã, e exportaçã de alguns generos he declarada illegal, e prohibida, por se favorecerem certos ramos da industria Nacional, sendo a contravençã áquellas Leis hum formal desprezo da Authoridade de quem exerce a Soberania no Estado, e consequentemente hum crime civil, he claro que o Seguro, que supporta o reprovado Commercio de semelhantes generos, vem tambem a ser hum acto contrario ás mesmas Leis, e inauthorizavel nos Tribunaes de Justiça.

Em conformidade a este principio he estabelecida a regra pelas Leis de Marinha dos principaes Estados Commerciaes, que o Seguro ainda feito em termos geraes, não comprehende já mais os bens que se dizem de contrabando, por ser prohibida a sua exportaçã, ou importaçã no Paiz em que se faz o Seguro; e se algum especula sobre taes bens, e os segura, quer declare, quer occulte ao Segurador esta circumstancia, o contracto he nullo; e se o Navio, e sua carga he confiscado, ou soffre outro damno, o Segurador não he obrigado a responder pela perda.

Esta doutrina he adoptada em Inglaterra, não só quando ha Lei permanente, que prohibe a importaçã, e exportaçã de certos generos, senão tambem quando em tempo de guerra o Rei faz alguma prohibiçã, ou embargo, por via de simples proclamaçã, a qual tem força de Lei provisoria, e temporaria, porém equivalente a hum Acto de Parlamento, e igualmente obrigatorio. He notavel sobre esta materia a Jurisprudencia mercantil desta Naçã, e particularmente o Estatuto do presente Reinado de George III. Capitulo XXXVIII., que transcreve Allan Park no seu Tratado dos Seguros, Capitulo XIII. Nelle não só se annullaõ os Seguros feitos de bens de contrabando, senão tambem se impoem multas pecuniarias, e pena de prizaõ aos Seguradores, e mais pessoas, que para isso deraõ ajuda, e favor. Esta Legislaçã veio a corroborar com novas, e mais efficazes providencias o famoso Acto de navegaçã, passado depois do restabelecimento de Carlos II., (2) cujas primeiras linhas tinhaõ sido lançadas pelo célebre usurpador Cromwel, e formáraõ a base desta portentosa Força Naval, que destingue o Imperio Britanico das outras Potencias maritimas.

No

(1) Allan Park Cap. 13. Wesket verb. *Contraband*. Emerig. Cap. 2. Sec. 5. Baldasseroni Part. 3. tit. 3. e 4.

(2) Wesket verb. *Act. de Navigation*.

No Capitulo antecedente já se discutio a questão da validade dos Seguros feitos em Praça Estrangeira, sobre bens declarados de contrabando pelas Leis do Paiz, em que se faz a sua importaçãõ, ou exportaçãõ: nada pois aqui he necessario accrescentar a esse respeito; só notaremos, que sendo as Leis sobre generos de contrabando taõ variadas, e sobre taõ diversos objectos em cada Naçaõ, conforme os interesses, e muitas vezes os caprichos, e animosidades dos respectivos Governos, devem os Commerciantes, antes que intentem, e effeitem qualquer especulaçaõ, ser bem informados doCodigo fiscal do Paiz, para naõ emprehenderem commercios ruinosos, e arriscados ao confisco, e ás rigorosas multas pecuniarias, e corporaes, a que ficaõ sujeitos os que trataõ em generos de semelhante natureza. Observa muito judiciosamente o célebre Adam Smith na sua Economia Política, que os Governos com as prohibições arbitrarias dos effeitos circulantes tolhem a liberdade do Commercio, e principiando por crear nos subditos, pelo attractivo, e esperança do ganho, a tentaçãõ de resistir á Lei, acabaõ por punir a sua propria obra, destruindo a fortuna dos particulares, que aliãõ he inseparavel da fortuna pública. Adverte porém o mesmo Author, como factõ de experiencia, que o contrabandista tende directamente a bancarrota. Portanto cumpre a todo o bom Cidadãõ, e Negociante de honra, assim por dever, como por interesse, naõ se misturar em trafico algum sobre bens prohibidos.

Examinemos agora quaes saõ os generos, ou effeitos, que pela Lei das Nações, ou Direito das Gentes, saõ havidos por bens de contrabando, que naõ podem por consequencia ser objectos de Commercio, nem de Seguro. Nesta materia Grocio, e Bynkershoek saõ as melhores guias; e conforme a doutrina destes capitaes Authores, como já se mostrou no Capitulo antecedente, tratando-se das viagens illegaes, he regra inalteravel, estabelecida por commum consentimento, e uso de todas as Nações, que he illicito levar cousa alguma aos Portos, ou Fortalezas, Praças, e Campos, que se achaõ em estado de sitio formal, ou de rigoroso bloqueio, isto he, diante dos quaes estejaõ estacionadas Forças de mar, ou de terra, capazes de impedirem a entrada de todo o soccorro, muito principalmente se procedeo para esse effeito proclamaçaõ feita pela Potencia belligerante, ou por seus Almirantes, e Generaes.

Os bens levados a semelhantes lugares se reduzem a tres classes: 1.º os que só podem ter uso para as operações bellicas, e que saõ por isso universalmente havidos de contrabando de guerra, como artilheria, armas de todo o género, e munições Militares, e Navaes. As Ordenanças da Marinha de Hamburgo, individuando a qualidade destes bens com a sua denominaçaõ especifica, declaraõ ser a polvora, chumbo, bala, canhões, ou peças de todos os calibres, espingardas, bacamartes, pistolas, enxofre, salitre, pez, alcatraõ, massames, vélas, mastros, vergas, e aparelhos de Navios: 2.º os que naõ saõ destinados para guerra, nem tem uso para esse effeito, e que unicamente servem para a commodidade, e prazer do inimigo, como saõ

todas as mercadorias de mero ornato, e luxo: 3.^o os que são de natureza mixta, como moeda, mantimentos, vivres, e quaesquer provisões de boca, fardamentos, e fazendas de vestir, e de uso domestico, Navios, e materiaes para os mesmos, e cousas semelhantes.

Quanto aos generos da primeira classe já fica dito neste, e no antecedente Capitulo, que elles são de commercio illegitimo em tempo de guerra, e que as Potencias neutras não podem authorizar aos seus subditos o transportallos para as Nações belligerantes, e muito menos para os Portos, e lugares cercados, e bloqueados. Porque a imparcialidade de huma Potencia neutra obsta a tudo que póde dar assistencia, e ajuda a qualquer das Potencias belligerantes, não devendo a que está em paz ingerir-se nas discordias alheias, nem fazer deterior a causa de alguma dellas, prevenindo, ou retardando a execução dos seus planos, sendo evidente abuso da neutralidade o favorecer-se a huma Potencia belligerante em prejuizo da outra. Pelo que o Seguro de taes generos não póde operar effeito algum civil, como contrario á Lei das Nações.

Quanto aos generos da segunda classe, que não são destinados para uso da guerra, he indispensavel que as Nações neutras tem direito de fazer livremente o commercio delles com os Estados belligerantes. Pelo que respeita porém aos da terceira classe, que são de natureza mixta, tambem não há dúvida que se podem transportar por toda a parte, onde a sua entrada não seja prohibida por Tratados preexistentes, ou Estatutos particulares do Paiz donde sahem, e para onde se destinão; e posto por Direito das Gentes, e uso das Nações, seja estabelecido que os Navios, e Embarcações de guerra das Potencias belligerantes, e maritimas possam visitar os Navios, ou Embarcações, que navegaõ com Bandeira neutra, e amiga, a fim de verificarem, se de facto o casco, equipagem, e mercadorias dos mesmos pertencem, ou não, á Potencia neutra, e amiga, ou se na sua carga vem effeitos de contrabando de guerra, com tudo, não são taes Navios, e Embarcações visitadas sujeitas á apprehensão, e serem declarados de boa preza, senão quando contém o dito contrabando, ou recusaõ a mesma visita, e apresentação dos livros de carga, Passaportes, e despachos competentes, ou não trazem estes despachos em fórma, e são suspeitos de serem propriedade inimiga, ou se obstinaõ em dirigirem-se a portos, e lugares bloqueados, ou cercados, como mais circunstanciadamente se póde ver nos Authores Publicistas, que trataõ das Leis das Nações, e no Regimento das Prezas proximo promulgado neste Reino no corrente anno. (1)

O Seguro dos generos destas duas classes he válido, sendo feito em regra; e he licito aos subditos de Potencias neutras usarem de estratagemas, e simulações innocentes para occultarem ás Potencias belligerantes o transporte da propriedade inimiga; com tanto, que não sejaõ em fraude dos Seguradores, e estes previamente á assignatura da Apolice, ou pendendo a

sor-

(1) Vid. Appendice fin. Part. 1. Cap. 41.

sorte marítima, sejaõ informados da qualidade dos riscos a que se expoem, e prestem seu consentimento ; de sorte , que acontecendo o confisco por causa da carregaçãõ simulada , não podem elles impugnar o contracto , e recusar a indemnizaçãõ , ainda que o Seguro fosse feito simplesmente com a clausula : *por conta de quem pertencer* , como se mostrou na primeira Parte desta obra.

E he taõ certo este principio , que ainda no caso de ser illegitima a apprehensãõ , e injusta a Sentença do Tribunal do lugar aonde fosse conduzido , e condemnado de boa preza o Navio , ou embarcaçãõ neutral , os Seguradores com tudo sempre respondem pela perda , por entrar esta Sentença injusta na generalidade dos casos fataes , que são a cargo dos Seguradores , como se tem repetidas vezes julgado em varios Tribunaes da Europa. (1)

C A P I T U L O VIII.

Da rescisãõ, ou extorno do Seguro pela falta de cumprimento das Condições tacitas, ou expressas da Apolice.

NO contracto do Seguro sempre se entende , que o Segurado , posto o não declare na Apolice , sempre acorda , e se obriga a cumprir , e mostrar verificadas certas condições tacitas , que são annexas á essencia do mesmo contracto ; a saber : 1.º Que o Navio se acha em condiçãõ , ou capacidade de fazer a viagem projectada sem vicio algum intrinseco , que o constitua innavegavel : 2.º Que a cousa segurada seja exposta aos riscos marítimos por conta de quem requireo o Seguro , ou de seu Commettente : 3.º Que não se muda do Navio declarado na Apolice sem consentimento do Segurador , sendo possivel exigillo , em tempo idoneo : 4.º Que se não desvaire da linha da viagem Segurada. Do contrario estorna-se , ou rescinde-se a Apolice ; e o Segurador não he responsavel por qualquer perda ; do mesmo modo como o não seria , se se faltasse a algumas das clausulas escritas , ou condições garantidas.

Para se desenvolverem estas idéas , trataremos com distincãõ : 1.º da Innavegabilidade : 2.º do Rompimento da viagem : 3.º da mudança de Navio : 4.º da Deviaçãõ : 5.º das Garantias.

CA.

(1) Vallin Com. ao Art. 48. Ord. Mar. de Fr. cit. dos Seg. Emerig. Cap. 12. Sec. 20.

CAPITULO IX.

Da Innavegabilidade.

ENTENDE-SE por innavegabilidade a absoluta incapacidade em que está hum Navio de expôr-se aos riscos maritimos, sem evidente perigo de perda. Diz-se *incapacidade absoluta*; porque quando ella he parcial, e reparavel com algum concerto pouco dispendioso, que o restabeleça a estado proprio para navegaçãõ, não se pôde dizer verificada a innavegabilidade para os effeitos do contracto do Seguro. (1)

A innavegabilidade pôde originar-se de duas cousas, ou de vicio intrinsicamente patente, ou occulto da construcçãõ, e idade do Navio, ou de algum accidente estranho, caso fortuito, e força maior, que lhe sobreviesse antes, ou depois de principiar a viagem, e o impossibilitasse ás funções do seu destino, estando aliás anteriormente em boa condiçãõ. Pelo que se diz innavegavel qualquer Navio: 1.º quando he mal construido, ou está velho, podre, e arruinado nas suas partes essenciaes, ou insufficientemente calafetado, donde resulte não governar bem, e adornar-se, sem poder aguentar a força vento proporcional ao seu lote, e velejaçãõ, ou fazer agua extraordinaria, que force a dar-se continuamente á bomba, ficando exposto a imminente perigo de soçobrar-se, submergir-se, ou naufragar: 2.º quando o Navio, sendo idoneo para fazer viagem com a quantidade de carga competente, com tudo, por causa de tempestades, golpe de raio, fogo, abordagem, bombardamento, choque de hum contra outro, varaçãõ em terra, encontro em algum baixo, e escolho, ou outra causa extrinseca, e impensada, pertencente a mera fortuna do mar, se reduzio a estado de não poder começar, ou concluir a viagem projectada, sem inevitavel, ou quasi certo perigo de perda total de seu casco, e carga. O que se diz do Navio, he applicavel a qualquer embarcaçãõ.

Para se julgar hum Navio innavegavel, he necessario attender-se: 1.º a causa, e prova da innavegabilidade: 2.º a época da Apolice, e principio dos riscos: 3.º a facilidade da reparaçãõ.

Quando a innavegabilidade procede de vicio intrinsicamente, e defeito natural patente, ou occulto do Navio, ou Embarcaçãõ, em que se tem de correr os riscos, a Apolice he nulla pela natureza do contracto do Seguro, e os Seguradores são em consequencia descarregados da responsabilidade, quer o Seguro recaia directamente sobre o casco, e aparelhos do mesmo Navio,

Tom. I.

T

ou

(1) Allan Park Cap. 11. Wesket verb. *Sea-Worthiness*. Emerig. Cap. 12. Sec. 38. Baldasseroni Part. 5. tit. 5. Pothier *des assurances*. num. 66. Vallin art. 26. Ab. tit. dos Seg.

ou Embarcação, sendo requerido a favor dos Proprietarios, e Armadores, quer sobre a sua carga; e isto procede, ainda que os Segurados por si, e seus Agentes ignorassem a preexistencia do estado vicioso do mesmo Navio, ou Embarcação ao tempo da assignatura da Apolice.

Esta decisão adoptada em todos os Estados Commerciantes funda-se em justiça incontrovertivel. Por quanto (1)

He principio geral da Lei dos Seguros, que os Seguradores não são responsáveis por perdas que procedem da insufficiente, e defeituosa qualidade, ou má condição da cousa segurada, por ser de sua natureza perivel, que com o tempo necessariamente se detiora, como se mostrou na Part. I. Cap. XXXIII., e XXXIV. He tambem da essencia do Seguro, que seja incerta, e inesperada a perda; sendo evidente, que não haveria Segurador tão desasizado que tomasse de outro modo os riscos de propriedade alheia; nem a Justiça soffriria convenções, que arguem demencia em alguma das partes.

Por cuja causa, quando se celebra o Seguro, sempre se presume que o Segurado (posto o não declare) tacitamente affiança o Segurador, que o Navio, em que se haõ de correr os riscos, está na condição ordinaria de todas as Embarcações; a saber: que he capaz de fazer a viagem intentada, correndo os riscos ordinarios, com incerteza do exito da navegação, na razoada esperança de chegar a salvamento ao porto do destino; e esta se entende ser constantemente a intenção das partes, e a virtual condição inherente á Apolice.

Esta condição não se póde considerar separavel do Seguro, porque o Navio he o fundamento, ou base do contracto. Se elle não se acha em estado de expor-se aos riscos maritimos, sem perigo de perda certa, ou quasi certa, he como senão existira para o effeito do transporte, que ambas as partes tinhaõ em vista; e em tal caso o Navio, em que o Segurador pensava correr os riscos, como idoneo para concluir a viagem projectada, vem a ser differente daquelle que o Segurado havia proposto como proprio para aquelle fim: do que he evidente, que nestas circumstancias, o consentimento do Segurador, e Segurado não recahe precisamente sobre o mesmo objecto; e que se o Segurador ficasse responsavel, viria contra a natureza do contracto a expor-se a huma perda inevitavel, ou a soffrer muito maior damno do que cogitára, ou era possivel de prever, ao tempo da sua assignatura; o que he incompativel com a justiça: do contrario dar-se-hia occasião, e ansa a infinidade de fraudes dos Segurados, ficando os Seguradores sujeitos aos riscos, que não tomáraõ sobre si; o que he destructivo daquella igualdade, e mutuo consentimento, que deve haver na condição, e ajuste dos contrahentes.

A ignorancia do vicio do Navio, em que o Segurado se achava, á época do contracto, não he bastante para legitimar o Seguro, nem obrigar os Seguradores á responsabilidade; porque além de se presumir que o Segurado

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 38.

do tem a informação necessaria do verdadeiro estado, e condição do Navio (pois a elle mais que ao Segurador pertence este exame) a natureza, e essencia do contracto exige, que o mesmo Navio seja, em toda a hypothese, idoneo para encher as funções do seu destino.

A mesma doutrina por identidade de razão tem lugar, ainda que o defeito, ou vicio interior do Navio, fosse taõ occulto, que não se pudesse suspeitar, nem conhecer por exame particular, ou official de peritos, e com tudo se pudesse depois mostrar, de maneira incontestavel, ser o mesmo vicio preexistente á assignatura da Apolice, posto que o Navio na apparencia fosse considerado em boa condição.

Assim se julgou em Londres a respeito de hum Navio de construcção Franceza, o qual tendo-se tomado sobre elle Seguro, parecendo aliás muito proprio para a navegação, com tudo, fazendo depois agua extraordinariamente, foi condemnado por innavegavel, logo que se veio no conhecimento, por mais exacta averiguação, que os prégos com que se haviaõ reunido as taboas, e cavernas do Navio, estavaõ cheios de ferrugem; o que occasionava o relaxarem-se as juncturas com o pezo da carga, e choque do mar, sem poderem conservar aquella contiguidade, e coherencia necessaria para repellir a entrada imperceptivel de agua exterior.

Quando porém a innavegabilidade não se deriva de vicio intrinseco, já preexistente no Navio, mas sim de caso fatal, e méra fortuna do mar, deve-se considerar se a causa da mesma innavegabilidade sobreveio antes, ou depois da assignatura da Apolice.

Se o Navio sobre que se tomou o Seguro, sendo aliás de boa condição, se tinha constituido em estado de innavegabilidade por algum temporal, encontro, abordagem, bombardeamento, encalhe, ou outro desastre que lhe tivesse sobrevindo antes de entrar no porto da carregação, ou no mesmo porto antes de sahir, e com tudo se expuzesse a fazer nova viagem na esperança de feliz successo, por não se suppor reduzido a deterioração absoluta, para se decidir da validade da Apolice, he necessario attender-se ao modo da representação do Segurado, e á situação do Navio, relativamente ao principio dos riscos.

Se o Segurado ignorava aquelles accidentes, o Seguro caduca pela natureza do contracto; pois sempre se entende que os Seguradores assignáraõ a Apolice na boa fé de ser o Navio capaz de fazer a viagem segura; e está he como acima se disse, a virtual condição do ajuste. Se o Segurado por malicia, ou inadvertencia, não representou aos Seguradores os ditos accidentes, o Seguro he igualmente nullo pela fraude, e erro, que deo causa ao contracto, como se mostrou nos Capitulos segundo, e terceiro desta segunda Parte.

Porém se o Segurado declarou fiel, e exactamente aos Seguradores todos aquelles desastres, e isso não obstante, elles assignáraõ a Apolice, he indubitavel a subsistencia do Seguro, e a responsabilidade dos mesmos Seguradores, no caso do sinistro, ou avaria. Porque não ha cousa mais justa

do que responderem os Seguradores pelas consequências dos riscos, que de boamente quizerão tomar sobre si, não obstante a imminencia do damno, que devião prever pela declaração do Segurado. Nem deve obstar a preexistencia do vício, e ruina do Navio pelas causas extrinsecas, que sobrevierão antes da assignatura da Apolice, e que occasionáraõ depois a perda; pois que a pesar da deterioração do mesmo Navio, não sendo impossivel chegar elle a salvamento ao lugar do destino, como algumas vezes tem acontecido; a possibilidade do feliz successo, reunida á boa fé das partes, basta para sustentar o contracto; e como os Seguradores, no exito favoravel da navegação, exigiriaõ o premio, ou o reteriaõ, tendo-o já recebido; assim tambem, pela reciprocidade de Direito, não devem, no caso de infelicidade, recusar a indemnização, que aliás prometterão na esperança da sua boa fortuna, e incerteza do exito da viagem, tendo estipulado premio proporcional aos maiores perigos, a que se expuzeraõ.

Quando porém os accidentes, de que resultou a innavegabilidade, sobrevierão sim depois da assignatura da Apolice, mas antes de principiarem a correr os riscos por conta dos Seguradores, não ficaõ estes responsaveis pelos successos. Por exemplo, se estando o Navio no porto, se fez o Seguro de alguns bens destinados a embarque no mesmo, e antes de serem levados a bordo, acontecerão os infortunios sobreditos, que o arruináraõ nas partes essenciaes, e deraõ occasião ao sinistro, ou avaria dos ditos bens, que depois se embarcáraõ, não podem os Seguradores ser constrangidos a responder pela perda; por quanto elles assignáraõ a Apolice em attenção ao estado antecedente do Navio, e na boa fé de que era sufficiente para fazer a viagem segurada: tanto mais, que pelas clausulas das Apolices ordinarias, os Seguradores se obrigaõ a responder taõ sómente pelos damnos acontecidos, depois de embarcados os bens que são o objecto do Seguro, ou só depois de se fazer o Navio á véla; sendo-lhe por consequencia extranhos, e não a seu cargo os que resultaõ de causas, que não cogitáraõ ao tempo do contracto, nem existiaõ antes de serem os bens levados a bordo.

A mesma doutrina tem applicação, quando sendo o Seguro feito do casco, e apparelhos do Navio, estando ainda este em boa condição, depois sobrem alguns dos accidentes assim mencionados, antes que o mesmo Navio levante ancora; porque todos os damnos, antecedentes á época de se fazer o Navio á véla, não pertencem aos Seguradores, segundo a clausula usual das Apolices; salvo se o contrario he expressamente estipulado.

Mas se os ditos accidentes, procedidos de mera fortuna do mar, e força maior, de que se derivou a innavegabilidade, sobrevierão depois que os bens segurados foraõ conduzidos a bordo do Navio, sobre que se correraõ os riscos, ou depois de levantar este a ancora, e se fazer á véla, quer o sinistro, ou avaria grossa, acontecesse ainda dentro do porto da sahida, quer no da escala, e curso da viagem, he indisputavel que são a cargo dos Seguradores.

dores , e estes por consequencia obrigados á indemnizaçãõ do Segurado, porque taes accidentes pertencem aos danos provenientes de caso fatal, que entraõ na generalidade dos perigos do mar, que os mesmos Seguradores sobre si tomáraõ na Apolice.

He porém de advertir, que disputando-se sobre a causa da innavegabilidade, deve-se na dúvida attribuir antes o damno ao vicio intrinseco, e defeito occulto do Navio, do que ás causas externas dos temporaes, e outros infortunios maritimos. Porque he mais racional attribuir-se semelhante successo a huma causa natural, e permanente, do que a hum principio exterior, e accidental: tanto mais, que aquella causa he certa, e originaria; pois o Navio, por mais bem construido que seja, e de mais fortes madeiras, tende a deterioraçãõ continua, sendo-lhe impossivel conservar a integridade de seu primitivo estado; esta porém he incerta, e sujeita a provas equivocas, e mui suspeitas; pois os Capitães dos Navios, e Gentes do mar, para encubrirem os seus erros, e favorecerem aos Proprietarios, e armadores dos mesmos Navios, são faceis em attribuir as desgraças das viagens á violencia dos mares, e á força das tempestades, fazendo os seus *Consulados*, e *Protestos* de avaria, de modo informe, e inveridico, com intoleravel prejuizo dos Seguradores.

Para se atalharem as controversias a este respeito, a Real Junta do Commercio deste Reino tomou hum Assento, que se acha authorizado pelo Alvará de 12 de Fevereiro de 1795. Deo a elle occasiaõ a disputa, que se excitou entre o Proprietario de hum Navio denominado *Neptuno grande*, e os Seguradores do mesmo, que tendo arribado a Ilha do Fayal, foi ahi condemnado por innavegavel. Questionou-se ,, Se verificando se ,, pelo Acto da Vestoria, a que se procedeo no porto da arribada, que o ,, Navio estava arruinado nas suas partes essenciaes, pelo vicio da podridaõ, de modo tal, que não admittia concerto algum, ficava cessando a ,, obrigaçãõ dos Seguradores a respeito dos Seguros? Decidio-se: Que os ,, Seguradores são responsaveis pela innavegabilidade do Navio, todas as ,, vezes que esta procede da fortuna do mar, ou outra força maior; e ,, para remover as dúvidas, que podem occorrer sobre a qualidade das provas, se assentou que estas se deviaõ resolver, e decidir pelas regras ,, seguintes: Que o Segurado, como Author, he obrigado a provar, que ,, o damno foi fatal, e causado pela fortuna do mar: Que no caso do Navio ter sido visitado antes de fazer-se á véla, e julgado em estado de ,, navegar, tem o Segurado a sua intençãõ fundada, e huma presumpçãõ ,, legal a seu favor, de que o damno he causado pela fortuna do mar, e ,, os Seguradores são obrigados a pagar a perda, em quanto não provarem ,, o contrario: Que a prova da parte dos Seguradores deve consistir em ,, fazerem constar que a innavegabilidade procede de vicio intrinseco, e ,, anterior; e que o Navio antes de partir já se achava arruinado nas suas ,, partes essenciaes, incapazes de seguir viagem; não bastando per si só ,, o exame posterior, pelo qual o Navio se julgou innavegavel, todas as

,, ve-

„ vezes que assim , e expressamente o não declararem os peritos no mesmo
 „ Acto da Vestoria. „

Ainda que a innavegabilidade signifique no rigor do termo a deterioração absoluta , ou defeito irremediavel de alguma das partes essenciaes do Navio ; com tudo , se ella procede de fortuna do mar , tem iguaes effeitos , quanto á responsabilidade do Segurador , e direitos do Segurado , quer seja total , quer simplesmente temporaria , se não obstante admittir o mesmo Navio reparação , que o constitua em estado de fazer as funções do seu destino ; mostra-se porém que ou não se acháraõ no lugar , ou porto a que arribou , os apparelhos , materiaes , e artifices necesarios para o concerto ; ou que o Capitaõ não tivera dinheiro , ou credito , para haver o que era preciso a esse fim ; ou posto tivesse huma , e outra cousa , com tudo , deveria de ser o mesmo concerto taõ demorado , que desfizesse o objecto da viagem , e a especulação do Segurado , ou taõ dispendioso , que fosse forçoso empregar tantas despezas , como para a construcção de hum Navio novo. Em todos estes casos a innavegabilidade , *sendo julgada no Tribunal competente do lugar* , em que aportou o Navio , equipara-se ao naufragio : o Segurado tem em consequencia direito de fazer o abandono ao Segurador , e exigir-lhe a importancia do Seguro , como de perda total.

C A P I T U L O X.

Da Alteração , ou rompimenta da viagem , ou do Estorno da Apolice por falta dos riscos.

AINDA que o Seguro tenha sido feito em regra , e o Navio , e bens Segurados estejaõ em a condição necessaria para se intentar , e proseguir a projectada aventura maritima ; com tudo estorna-se , e caduca o mesmo Seguro , sahindo o Segurador da obrigação de responder pela perda , logo que se verifica ter havido alguma *Variacão* das condições tacitas , ou expressas , da Apolice ; ou (o que he synonymo) algum excesso , ou violação dos poderes , e clausulas subentendidas , ou escriptas na mesma.

Já em outro lugar indicámos , que na celebração do Seguro , posto se não declare na Apolice explicitamente , sempre se subentende , como condições virtuaes , acordadas pelas partes , que a cousa segurada exista ; tenha o valor correspondente á importancia designada no instrumento ; seja exposta aos riscos do mar , por conta do Proprietario , que deo ordem para o Seguro , ou de seus legitimos Representantes , e isto no especifico Navio , e viagem alli determinada , e segundo os termos , e garantias em que reci-
 pro-

procamente convierão o Segurador , e Segurado. He claro pois , que a Variaçãõ , ou falta do cumprimento das ditas condições tacitas , ou expressas da Apolice , affectando , e destruindo o originario consentimento das partes , deve , segundo as communs regras de justiça , viciar , e reseindir eventualmente o contracto , posto ao principio nada obstasse á sua validade.

Aquella *Variaçãõ* , segundo a diversidade do objecto , se diz Alteraçãõ , ou Rompimento de Viagem : Desviaçãõ , ou mudança de derrota : Mudança de Fundo , ou de Navio : naõ cumprimento das Garantias.

Alteraçãõ , ou *Rompimento de Viagem* , he o facto , pelo qual tendo alguem feito Seguro sobre certo Navio , ou Embarcaçãõ , para alguma viagem especifica , muda depois de assignada a Apolice , o plano da aventura maritima , e o objecto da sua especulaçãõ ; ou he impossibilitado a proseguillo por causas extrinsecas , e independentes da sua vontade. (1)

Verifica-se a *Alteraçãõ* , ou *Rompimento de Viagem* : 1.º quando o Proprietario , ou o Affretador do Navio , tendo-o exposto a carga em algum porto para outro tambem certo , fazendo elle , ou os Carregadores , seus Seguros relativos á especifica viagem do destino , com tudo , mudando de resoluçãõ , desiste do primitivo projecto , dando ao dito Navio destino , e expediçãõ differente , *sem consentimento do Segurador* : 2.º quando tendo alguem carregado seus effeitos a bordo de hum Navio , destinado a certa viagem , e feito o Seguro dos mesmos , depois os descarrega para terra , ou os baldea para outro Navio , por ter tomado diverso accordo , e o naõ participa ao Segurador para ratificaçãõ do antecedente Seguro : 3.º quando acontecendo esta descarga , e baldeaçãõ por embargo , soquestro , ou confisco do Governo , ou sobreindo outro accidente de força maior , o Navio sobre que se tinhaõ tomado os Seguros , naõ póde seguir o seu destino , em tempo idoneo , e foi applicado a usos , e direcções distinctas do originario plano dos Proprietarios do casco , e carga : 4.º quando alguem se antecipou a requerer o Seguro de mercadorias , que se propunha carregar em certo Navio para alguma viagem determinada , e depois por qualquer motivo naõ chegãõ a ser embarcadas no dito Navio ; ou posto fossem ahi carregadas , com tudo , naõ foraõ navegadas por sua conta , ou pela de seu Commettente , em consequencia de algum acontecimento , pelo qual lhe fosse tolhida a livre disposiçãõ de taes mercadorias , como por exemplo , arresto , penhera , ou adjudicaçãõ judicial , etc. 5.º quando alguem faz o seu Seguro de qualquer cousa , em consequencia de aviso de seus correspondentes , ou de méra prevençãõ na esperança de remessa , expediçãõ , ou retorno de algum Navio , e nada disto se verificou ; ou , se vieraõ alguns effeitos , com tudo naõ foraõ embarcados no Navio designado na Apolice ; nestes casos , e outros semelhantes considera-se haver *alteraçãõ* , e *rompi-*

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 1. e seg. Baldesseroni Part. 6. tit. 5. Allan Park Cap. 19. Millar Part. 3. pag. 376. e seg.

mento de viagem, quanto aos direitos, e interesses do Segurado relativos á sua indemnizaçãõ, no caso de sinistro; e a Apolice do Seguro, ainda que válda na época do contracto, estorna-se, e dissolve-se como se nunca existira.

Em todos os casos de alteraçãõ, e rompimento de viagem tem lugar quatro regras capitaes, adoptadas nos Regulamentos maritimos das Nações as mais Commerçiantes.

1. Ha *estorno total* da Apolice, ou dissoluçãõ do contracto do Seguro, todas as vezes que se mostra, que a cousa segurada, ou o Navio, e Embarcaçãõ, sobre que se pertendia correr a aventura, não fora exposta aos riscos maritimos, e sorte da navegaçãõ, precisamente na viagem declarada na Apolice, e isto por conta do Proprietario que deo a ordem para o Seguro, ou o ratificou em tempo; de sorte, que acontecendo o sinistro, o Segurado por si, ou seus representantes, não tem direito de exigir do Segurador a menor indemnizaçãõ, nem este de demandar, ou reter o premio estipulado, ainda que já o tivesse recebido.

2. Ha *estono parcial* da Apolice todas as vezes que se mostra, que a cousa segurada não tinha o valor alli prefixo, ou que não foraõ embarcados, e expostos á sorte da navegaçãõ, no Navio em que se pretendia correr os riscos, todos os effeitos para elle destinados, e que eraõ antes o objecto da mesma Apolice; ou que tendo sido seguros em differentes Apolices, com tudo o seu real valor não preenche, ou abrange a nominal importancia das mesmas Apolices, collectivamente tomadas. Nestes casos subsiste o Seguro taõ sómente até a concurrencia do verdadeiro valor, que a cousa segurada tiuha por commum estimaçãõ da Praça, antes do principio dos riscos; e em consequencia, se o Seguro foi feitó *por huma só Apolice*, dissolve-se em parte, e subsiste na outra, que teve por base materia legitima de contracto, e objecto fysico existente no Navio, exposto á fortuna do mar; e se *por mais Apolices*, caduca em todo ou em parte, á proporçãõ que he distituido de substancial alimento dos riscos, ou aviventado por alguma, posto que diminuta, parte delles: com a differença porém, que *sendo as Apolices de distinctas datas*, só tem vigor as primeiras na fórma dita; e os respectivos Seguradores são os unicos que respondem pela perda, e tem titulo á precepção do premio; ficando os das posteriores sem algum detrimento, ou beneficio do contracto; mas sendo todas da mesma data, entraõ tambem todos em rateio, no damno, ou lucro, proporcionalmente ás sommas que seguráraõ.

3. Nas casos de estorno por alteraçãõ, e rompimento de viagem, *ainda por facto do Segurado, seus Correspondentes, e Prepostos*, sempre he devido ao Segurador meio por cento da importancia segurada, com as despesas da corretagem, e casa do Seguro. O que tambem tem lugar, quando o estorno procede de qualquer outra causa, *sem fraude* do Segurado, ou das pessoas, que authorizou para o Seguro.

4. O Segurador tem direito á totalidade do premio, huma vez que os riscos começáraõ a correr por sua conta, segundo os termos da Apolice, ou

uso da Praça, em que se fez o Seguro, ainda que em hum momento depois houvesse, sem consentimento dos mesmos, *Variação* de especifica viagem, e identico Navio, que se tinha designado na Apolice, ou cessassem de todo os riscos, ou se encurtasse por qualquer causa o tempo delles.

A Primeira regra he derivada das Ordenanças da Marinha de França,Titulo dos Seguros, Artigos seguintes.

Art. XXXVII. ,, Se a viagem he inteiramente rompida antes da partida ,, do Navio, *ainda por facto dos Segurados*, o Seguro ficará absolutamente ,, nullo, e o Segurador restituirá o premio, a reserva de meio por cento. ,,

Art. XXXII. ,, Se o Seguro he feito devidadamente sobre muitos Navios ,, designados na Apolice, e a carga inteira for posta sobre hum sómente, ,, o Segurador não correrá mais do que o risco da somma que tiver segurado sobre o Navio que recebesse a carregação, ainda quando todos os ,, outros Navios designados viessem a parecer; e restituirá o premio do excessso (do valor correspondente ao destinado áquelle Navio) a reserva do ,, meio por cento. ,,

Art. XXIII. ,, Se se acha huma Apolice sem fraude, que exceda o valor ,, dos effeitos carregados, ella subsistirá até a concurrencia de sua estimação; e no caso de perda, os Seguradores serão obrigados a pagalla cada ,, hum á proporção das sommas por elles seguradas, como tambem a retornarem o premio do excessso, a reserva do meio por cento. ,,

Art. XXIV. ,, E se ha muitas Apolices tambem feitas sem fraude, e a ,, primeira cubrir o valor dos effeitos carregados, ella subsistirá unicamente; ,, e os outros Seguradores sahirão do Seguro, e retornarão o premio, a reserva do meio por cento. ,,

Art. XXV. ,, No caso que a primeira Apolice não suba ao valor dos ,, effeitos carregados, os Seguradores da segunda responderão pelo excessso; ,, e se ha effeitos carregados, que preenchaõ o conteudo nos Seguros, acontecendo perda de alguma parte, ella será paga pelos Seguradores alli nomeados, proporcionalmente ao respectivo interesse. ,,

Art. XXVII. ,, Se a mudança de derrota, de viagem, ou de Navio, ,, acontece por ordem do Segurado, *sem o consentimento dos Seguradores*, ,, estes serão descarregados dos riscos: o que terá igualmente lugar em todas as outras perdas, e prejuizos que acontecerem, *pelo facto*, ou *falta dos Segurados*, sem que os Seguradores sejaõ obrigados a retornar o premio, *se elles tem começado a correr os riscos*. ,,

A primeira Regra funda-se na natureza do contracto; pois elle não he mais do que huma Convenção de risco, e de indemnidade; e por isso os riscos maritimos constituem a sua essencia; a cousa segurada fórma a materia, e alimento dos riscos; e a prompta satisfação da perda he o fim e intenção das partes.

Do que se deduz, que posto o Seguro fosse devidadamente feito, com tudo, se houve rompimento de viagem, ou sobreveio outro accidente, donde resultasse não serem os bens segurados expostos á sorte, e risco da na:

navegação, por conta de quem requireo o Seguro, ou pela de seu Correspondente, que dêsse a ordem, ou ratificasse o contracto em tempo opportuno, isto he, pendendo os riscos, e ignorando-se o estado da aventura maritima, e isto no identico Navio, e para a especifica viagem designada na Apolice, a Convenção caduca por falta de substancia, ou base que a sustenha; e o Segurador em consequencia fica immediatamente descarregado da sua responsabilidade. Pelo que, em taes casos, acontecendo a perda, o Segurado não tem direito á indemnização; e se a requer, o Segurador póde repellillo com a excepção do dolo; oppondo-lhe, que sendo a indemnização correlativa á perda, não lhe he licito em boa fé exigir que se lhe componha o prejuizo, não tendo aliás no Navio declarado na Apolice soffrido algum damno de propriedade, de sua conta, que ahi houvesse segurado. E para a reciprocidade do contracto, chegando aquelle Navio a salvamento, ou dando se-lhe destino differente antes de começada a viagem, o Segurador não tem direito, e titulo algum ao premio estipulado, a reserva de meio por cento na fórmula da terceira Regra, pelos justos motivos que logo diremos.

Ainda que a dita alteração, e rompimento de viagem, antes de fazer-se á véla o Navio, sobre que se tomou o Seguro, procedesse de facto do mesmo Proprietario, seus Correspondentes, e Propostos, sem consentimento do Segurador, subsiste com tudo aquella regra em seu vigor; porque, segundo bem adverte Pothier num. 179, e 183, posto a obrigação de pagar tenha sido contrahida pura, e simplesmente, com tudo, como o premio he o preço dos riscos, que devem correr os Seguradores, não póde dever-se tal preço, quando os Seguradores não corrêraõ sorte alguma de perigos da navegação no objecto segurado: e por isso a obrigação de pagar o premio envolve por sua natureza a condição tacita, *se os Seguradores correrem os riscos.*

Esta doutrina he estabelecida pelo uso actual das principaes Praças da Europa, e até em Inglaterra não admite duvida, posto que ahi não haja Lei positiva a esse respeito. (1) Ella parece á primeira vista ter alguma incoherencia, e dar evidente vantagem ao Segurado sobre o Segurador; porque este, depois de firmar o trato com a assignatura da Apolice, não póde, antes de cessarem os riscos, resilir delle, ou distratar o ajuste sem consentimento do Segurado; e não assentindo este, não lhe resta outro recurso mais do que fazer resegurar-se, se entende ser de seu interesse; ao mesmo tempo que o Segurado póde indirectamente destruir o Seguro, sem consentimento do Segurador, rompendo a viagem projectada, e não carregando effeitos de sua conta no Navio designado na Apolice. Na verdade, não sendo licito ao Segurador sahir a seu arbitrio do contracto que ultimou, repugna ás communs, e obviaes regras de todas as convenções civis, que o Segurado tenha a liberdade de desfazer a propria obrigação pelo seu mesmo facto, ou pelos dos seus Correspondentes, e Prepostos, privando o Segurador da expecta-

(1) Allan Park Cap. 19. pag. 372.

ctativa do ganho, e beneficio do Seguro, sem consultar para isso o seu sentimento, sendo aliás de parte interessada, que adquirio hum direito certo á inviolabilidade da transacção.

Mas o contracto do Seguro, pela singularidade da sua natureza, soffre essa apparente anomalia, sem diminuir a firmeza da sobredita regra: pois aquella desigualdade de condição dos contrahentes, he huma consequencia natural, e necessaria da essencia de semelhante convenção, que he rigorosamente condicional, e incapaz de subsistir sem os riscos maritimos, do modo que deixamos expostos.

Ainda he de advertir-se, que não só se estorna o Seguro, quando pelo facto do Segurado, ou pelo de seus Correspondentes, e Agentes não foi a cousa segurada exposta aos riscos, no Navio, e viagem designada na Apolice, senão tambem, quando supposto o mesmo Segurado tivesse nesse Navio propriedade, ou effeitos de sua conta, não eraõ com tudo os indenniticos que alli se declararia em quantidade, qualidade, marca, e outras notas individuaes; pois (a não haver-se na Apolice indicado a cousa segurada pela designação generica de *Mercadorias*, *Carregação*, ou outro termo semelhante) não póde quem requireo o Seguro substituir outros a seu arbitrio, variando o especifico objecto do contracto; e acontecendo a perda, o Segurador tem direito de recusar a indemnização, oppondo que entendia correr os riscos exclusivamente nos effeitos demonstrados na Minuta do Seguro, incorporada na Apolice. E na verdade a boa ordem de Commercio, e a prevenção das fraudes exige, que o instrumento de hum tal contracto se interprete ao rigor da letra, sem se admittir alteração de suas clausulas, não só para equivalente, mas nem ainda para o que parece diminuir o risco.

Quando o Seguro he feito *sobre o corpo, e faculdade do Navio*, isto he, sobre o casco, e carga, os effeitos, ou mercadorias, quaes existentes a bordo, fórmaõ com o fundo, e aparelhos do mesmo Navio huma só massa, como dissemos na primeira Parte, Capitulo XV. Neste caso, se o Segurado não carregou mercadoria alguma de sua conta em tal Navio, e com tudo o interesse que tinha sobre o casco, preenchia a inteira somma que tinha feito segurar, a Apolice subsiste; por estar a obrigação dos Seguradores solidariamente incorporada sobre hum, e outro objecto.

Porém se he feito aquelle Seguro por differentes Apolices, ora conjuncta, era divididamente, sobre o corpo, e faculdades, deve-se attender á assima proposta segunda regra; de maneira, que só se podem considerar validas as mesmas Apolices, até onde a importancia que nellas se declara, abraça o real interesse do Segurado; e no mais caducaõ por falta dos riscos, e de materia legitima sobre que recaiaõ.

A segunda Regra do *estorno parcial* do Seguro, quando o real valor da cousa segurada, por huma, ou mais Apolices, he menor do que a importancia declarada por quem requireo o Seguro, funda-se em justiça clarissima, derivada como immediato corollario da primeira Regra; (1) porque, não

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 4.

existindo risco algum, quanto ao excedente do dito valor, he evidente que o contracto só póde subsistir até á concurrencia daquelle, que a cousa segurada tinha, ou lhe houvesse accrescido, por commum estimação da Praça, antes da época em que começáraõ a correr os riscos por conta do Segurador.

Por identidade de razaõ tem lugar a mesma doutrina, se a cousa segurada, posto ao tempo da assignatura da Apolice tivesse o valor nella declarado, com tudo, por qualquer causa que seja, não foi exposta aos riscos no Navio, e viagem, que era o objecto do Seguro, por conta do respectivo Proprietario, *na totalidade* que antes se destinava; e he fóra de duvida, que em tal caso o Seguro se manterá taõ sómente na parte dos effeitos effectivamente carregados a bordo, e se desvanece na outra, em que não encontra solido alimento aos riscos.

Sendo o Seguro feito por mais Apolices de differentes datas, subsistindo taõ sómente a primeira, ou primeiras, até onde se achaõ cubertas com o real valor do objecto do mesmo Seguro pertencente ao Segurado, os Seguradores das ultimas de necessidade sahem do contracto, por não terem materia que segurem, estando absorvida pelas antecedentes toda quanta havia, e fora exposta aos riscos: ao que he consequente, que só os primeiros Seguradores respondeã pela perda, e percebaõ exclusivamente o beneficio do contracto, proporcionalmente ao interesse que seguráraõ, até á concurrencia do valor real que se arriscáraõ a perder; devendo os ultimos retornar o premio em todo, ou em parte ao Segurado, segundo for total, ou parcial o estorno das respectivas Apolices.

Sendo porém, no caso de que se trata, as Apolices da mesma data, todos os Seguradores saõ constituídos em igualdade de direito para a perda, e ganho, isto he, para prestarem a indemnizaçaõ, e se embolsarem do premio, á proporçaõ das sommas que seguráraõ, rateando-se pela mesma, assim o damno, como o beneficio da subsistencia, e estorno parcial do contracto. Este concurso, e rateio se deve regular pelo cálculo que indica Emerig. no Cap. XVI. Sec. 5. e Cap. XVII. Sec. 13. e 14.

A terceira Regra de vencer o Segurador meio por cento (1), em todo que se estorna Apolice *sem fraude* do Segurado, seus Correspondentes, e Proposto, he justo que elle não possa impunemente dissolver os vinculos da propria obrigaçaõ aliã válida; e deve por tanto soffrer aquelle desembolso, como em pena de sua negligencia, precipitaçaõ, ou inconstancia, nos projectos, e operações de Commercio, que envolvem interesse, e direitos de terceiros; o que he applicavel ás pessoas que authorizou, e deo credito. E ainda que o estorno derivasse de outras causas independentes da vontade do Segurado, sempre se considera devido ao Segurador aquelle meio por cento; não só como honesta, e modica retribuiçaõ mercantil, pelo trabalho, e molestia de fazer em seus livros os necessarios assentos das transacções do

Se-

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 6.

Seguro, senão também como rigorosa, e indispensavel compensação, e indemnidade da tortura de espirito, tão natural aos que tomão sobre os riscos dos cabedaes alheios, e tem razão de suppôr estarem ainda pendentes: tanto mais que essa persuasão, e accidente subministra aos Seguradores cordatos racional motivo de recusarem esperançosos Seguros, no prudente receio de se expõem a perdas superiores á sua responsabilidade; quando aliás se abalançariaõ a tomallos, se senão considerassem sobrecarregados das antecedentes Apolices, que presumiaõ permanecer em força.

Quanto ás despezas da Corretagem, e da Casa dos Seguros, sendo rigorosos salarios de Officiaes públicos, onde a sua intervenção se faz necessaria, segundo a Policia do Paiz, he inquestionavel, que o Segurado; em todo o caso, as deve pagar.

A quarta Regra he de justiça igualmente manifesta; porque podendo acontecer a perda hum momento depois de começarem a correr os riscos por conta do Segurador, e sendo este em consequencia responsavel ao Segurado pela totalidade della, segundo os termos da Apolice, pede a reciprocidade de direito, que adquira também irrevocavelmente a totalidade do premio estipulado, logo que se expoz á sorte da navegação no especifico Navio, e viagem segurada.

Esta Regra tem tres limitações. A primeira limitação, he quando se ajustou o premio a hum tanto por dias, ou mezes, que durar a viagem, sem se lhe fixar termo: he claro que o premio assim estipulado não póde ser devido senão com exacta proporção do tempo, que durar a viagem; tal sendo a evidente intenção das partes.

A segunda limitação tem lugar, quando se faz o ajuste do premio collectivamente *por viagem de ida, e volta*, (a que chamaõ os Nauticos *viagem redonda*), e pela qual se paga hum só premio, que se domina *premio ligado*: neste caso se o Navio, chegando ao porto do destino, não he expedido para a viagem de retorno ao porto donde sahira, he de razão, que diminuindo-se tão consideravelmente os riscos dos Seguradores; não possaõ estes pertender a totalidade do premio, mas só ametade do mesmo, estornada a Apolice na parte respectiva á meia viagem de volta, que se não fez, considerando-se por via de regra iguaes os riscos, assim da ida, como do retorno do mesmo Navio, salvo o uso da Praça; retendo todavia os Seguradores o meio por cento do estilo, pela parte do Seguro, que ficou sem effeito.

Esta limitação admite duas excepções: 1.^a Se o Navio se perdeu, ou foi aprezado na viagem da sahida; porque pela perda, ou preza, o contracto do Seguro tem recebido a sua consummação, verificada a condição, que constituiu os Seguradores em responsabilidade de toda a real importancia segurada; e pois em tal caso estaõ na rigorosa obrigação de prestarem inteira indemnidade, justo he que também percebaõ a totalidade do premio: 2.^a Se tendo o Seguro sido feito sobre mercadorias de viagem de ida a algum porto, ou portos, e que devem ser substituidas por outras para viagem de re-

tor-

torno, não foraõ effectivamente carregadas por conta do Segurado, no Navio sobre que se tomou o Seguro, ou n'outro subrogado em seu lugar, segundo os termos da Apolice; ou se foraõ carregadas algumas, com tudo, a sua importancia não chega ao valor da cargação de ida, neste caso he evidente, que o Segurador pela natureza do contracto, não tem direito senão á metade do premio da viagem de ida; e quanto á viagem de volta, só deve perceber a parte do premio proporcional á importancia do retorno, estornada a Apolice na mesma proporção, segundo encontra, ou não legitimo alimento aos riscos.

A terceira limitação da sobredita quarta Regra he; se o Segurador fallio pendendo os riscos; porque neste caso, achando-se o Segurado em nenhuma segurança, tem direito ou de estornar a Apolice inteiramente, para diligenciar o segurar-se (se julgar convir-lhe) com outros Seguradores, que estejaõ em credito; ou de compellir ao Segurador fallido, ou aos Administradores de sua casa, que lhe prestem caução idonea; porém prestada esta, o contracto do Seguro fica em seu vigor.

Questiona-se, se tem lugar o estorno da Apolice, quando o Segurado vende, ou traspassa de qualquer modo a outro, a cousa de que tinha requerido o Seguro? Emerigon sustenta que não; com tanto que a venda, e traspasso seja legitimo, e em boa fé, de sorte, que se não aggravem os riscos do Segurador pela qualidade da pessoa, como v. g. se fosse subdito de Potencia inimiga, ou belligerante, e outrosim seja sedida a Apolice áquelle a quem se traspassou a cousa segurada; pois neste caso o comprador, alienatario, ou cessionario, representa a pessoa do vendedor, alheiante, e cedente, e lhe he sobrogado de pleno direito, e póde em consequencia, munido da dita Apolice, com o respectivo *Pertence* no Conhecimento dos effectos segurados, ou outro titulo, e instrumento da legitimidade do traspasso, exigir do Segurador a indemnização, no caso do sinistro, bem como se fosse o portador de huma Letra de Cambio pagavel á ordem.

Nem o Segurador lhe póde recusar o pagamento, com o pretexto de não ser a propria pessoa com quem tratára; porque tendo o Seguro sido feito em regra, e a cousa segurada sido exposta aos riscos na fórma da Apolice, he claro verificar-se tudo quanto he necessario para a firmeza do contracto; e não se alterando pelo traspasso a condição do Segurador, he sofisticada, e inadmissivel toda a tergiversação, com que pertende illudir a força da sua obrigação, oppondo ao Cessionario, apresentador da Apolice, e Conhecimento cedido, á excepção de dominio; por ser esta excepção improcedente, quando se demanda alguma cousa em virtude do contracto válido.

He tambem questaõ, se tem lugar o estorno, ou rescisão do Seguro, com o pretexto de ter havido lesão no premio. (1) Alguns Authores o affirmam pela regra geral da igualdade, que deve sempre reinar nas Convenções

ci-

(1) Emerig. Cap. 1. Sec. 5. §. 3.

civis. Porém Pothier, e Valin ao Artigo III. das Ordenanças de Marinha de França, Título dos Seguros, sustenta o contrario; e Emerigon adopta o mesmo sentimento, com tanto que não haja dolo nos Seguradores, attendida a incerteza dos acontecimentos maritimos relativamente a ambas as partes, e a variedade incalculavel de circumstancias, que na época do contracto influem no juizo, que os mesmos Seguradores fazem, dos riscos *effectivos*, ou *putativos*, que tem de correr; o que tambem muito depende da magnanimidade, opulencia, e caracter pessoal de cada hum dos ditos, e não he por consequencia reductivel a regra fixo.

Os preços das cousas visiveis, que se compraõ, e vendem, tem por natural medida a commum estimaçã que dellas fazem os que trataõ sobre as mesmas, ou conhecem as suas qualidades, usos, e circumstancias locaes, e temporarias, que lhes augmenta o valor: mas *nos contractos aleatorios*, como por exemplo, quando se compra o lanço da rede, o bilhete de Loteria, em que entra essencialmente huma especie de hazar, e sorte de jogo, he evidente que não pôde haver regra, que limite o arbitrio, ou especulaçã dos Contrahentes. Ora à esta classe de contractos pertence incontestavelmente o dos Seguros, em que os riscos da perda saõ mais multiplicados; e a estimaçã do seu preço, funda-se muitas vezes mais nos panicos temores dos Contrahentes, e quimericas idéas, que fórmaõ da sua existencia, e extensaõ, do que da realidade dos perigos maritimos; como principalmente acontece nos Seguros sobre boa, ou má nova.

E demais, como se pôde calcular a inconstancia das ondas, (1) apreciar o furor dos elementos, medir o impeto das tempestades, fixar a incerteza dos successos, e determinar o resultado dos perigos, aos quaes a navegaçã he exposta, e em huma palavra, profundar o impenetravel mysterio da navegaçã, e os abysmos do Oceano, cuja sciencia só pertence ao que deo gravidade aos ventos, e prezou as aguas na balança? *Qui fecit ventis pondus, et aquas appendit in mensura.* Job Cap. XXVIII. vers. 25.

Naõ obstante porém estas observações, he de notar, que nos casos ordinarios nenhum Segurador cordato pôde com justiça, e boa fé, prevalecer-se da sinceridade, ou simpleza de algum Segurado, para lhe extorquir premios desmidos contra o juizo geral da Praça, sobre certa aventura, ou navegaçã determinada; porque os perigos communs de qualquer viagem, segundo os tempos, e lugares, sendo conhecidos, e calculados anteriormente com aquelle grão de probabilidade, que soffrem os successos humanos, e a regularidade periodica das operações da natureza, he sem dúvida, que tambem saõ susceptiveis de certa medida moral, a que toda a pessoa racional se deve sujeitar; muito principalmente no contracto de Seguro, onde cumpre que a boa fé relusa com o maior esplendor. Porém em tempo de guerra, ou sobrevindo más novas de viagem longa, frequencia de prezas, tempestades, ou outros acontecimentos extraordinarios, exaltados

en-

(1) Emerig. Cap. 19. Sec. 16. §. 7.

entaõ sem medida os receios públicos, he evidente, que o ajuste do premio já mais se póde considerar lesivo; e nesta parte justamente procede o parecer dos Escritores sobreditos.

C A P I T U L O X I .

Da Deviação.

D*eviação*, (1) ou desvio marítimo, que tambem se diz mudança de derrota, he o voluntario desvairamento, que faz o Navio sem necessidade, ou racionavel causa do ordinario, e regular curso da especifica viagem segurada. (2) Distingue-se do *rompimento de viagem*: porque este he hum facto acontecido em terra, antes que a cousa segurada seja exposta aos riscos marítimos: *Deviação* porém he pela maior parte huma resolução tomada no mar, sem consentimento do Segurador, seja em consequencia de instrucções, ordens, e colloio secreto do Proprietario, ou Carregador com o Capitaõ, seja por má conducta, fraude, ou barataria do mesmo Capitaõ, que leva o Navio por aquelles rumos, e a portos que não deve, contra o primitivo destino da viagem declarada na Apolice. Além disto, no rompimento de viagem, rescinde-se, e estorna-se o Seguro, ficando o Segurador sem direito no premio, retendo só meio por cento: na deviação porém, vence este todo o premio estipulado, visto haver começado a correr os riscos, e não ter estado de sua parte o não concluir-se a viagem pelo modo com que se havia ajustado o Seguro.

Como esta materia he connexa com a do estorno, e nullidade da Apolice pela fraude do Segurado, falta do cumprimento das garantias, e barataria do Patraõ, de que tratámos em diversos Capitulos, he preciso combinar a doutrina deste com a que alli expomos, por serem essencialmente connexas.

Ainda que em todas as Apolices se declare, entre os riscos que os Seguradores a si tomaõ, o de mudança, de derrota, de viagem, de Navio; com tudo, em geral intelligencia mercantil, e segundo a natureza do contracto do Seguro, só se entende esta clausula a respeito das mudanças forçosas, acontecidas por fortuna do mar, e não as voluntarias, por facto do Segurado, ou do Capitaõ do Navio. (3) Por isso, ainda que no Artigo XXVI. das Ordenanças de Marinha tambem se numerem aquellas mudanças entre

os

(1) Usaremos daqui em diante da palavra *Deviação*, por ser mais simples, e estar adoptada como termo tecnico em materia dos Seguros pelos Authores Inglezes, que em questões de Commercio devem ter huma authoridade preponderante.

(2) Allan Park. Cap. 17. John Millar Part. 2. Sec. 1. pag. 333. e seg. *Werket* verb. *Deviation, alteration*. Emerig. Cap. 13. Sec. 14. e seg.

(3) Emerig. Cap. 13. Sec. 15. Pothier num. 74.

os riscos , e perdas maritimas , que são a cargo dos Seguradores , com tudo , conforme nota Valin no seu Commentario a este Artigo , só tem lugar , quando se fazem por causa justa , e necessaria ; como por exemplo , por evitar naufragio , encalhe , cahir no poder dos inimigos , ou piratas ; ou se prolongando-se a viagem por ventos contrarios , correntezas , tempestades , ou outro accidente , o Navio fosse incommodado pelos golpes de mar , ou faltassem mantimentos , que por isso o Capitaõ se reduzisse á necessidade de fazer arribada para o devido reparo , e fornecimento de viveres , a fim de pôr-se o mesmo Navio em estado de preseguir , e ultimar , sendo possivel , a viagem destinada ; antes nestes casos o Capitaõ , procedendo conselhos dos Officiaes , e Equipagem , deve fazer a mesma arribada , e mudar de derrota para salvaçaõ commum , em que os Seguradores tambem interessaõ , ficando a cargo destes as despezas do concerto , comedorias da tripulaçaõ , e mais custos que dahi resultarem , e até o damno da declaraçaõ da innavegabilidade , como diremos , tratando das avarias . He porém da obrigaçaõ do mesmo Capitaõ , logo que chegar ao porto d'arribada , *fazer o seu consulado em fórma.*

As Ordenanças de Marinha de França , Titulo dos Seguros , deraõ sobre esta materia as providencias as mais adequadas , como se vê dos Artigos seguintes .

Art. XXVII. ,, Se a mudança de derrota , de viagem , e de Navio , aconçer , tece por ordem do Segurado , sem consentimento dos Seguradores , elles , serãõ desencarregados dos riscos ; o que terá igualmente lugar em todas , as outras perdas , e prejuizos , que acontecerem *por facto , ou falta dos Seguradores* , sem que os Seguradores sejaõ obrigados a restituir o premio ; , se elles tem começado a correr os riscos. ,,

Art. XXXIII. ,, Quando os Mestres , e Patrões tiverem a liberdade de tocar a differentes portos , ou escalas , os Seguradores não correrãõ os riscos dos effeitos que estiverem em terra , ainda que destinados para a carga , regaçãõ que tiverem segurado , posto haja Navio no porto para o tomar , senãõ ha sobre isso expressa convençaõ na Apolice. ,,

Art. XXXIV. ,, Se o Seguro he feito por tempo limitado , sem designaçãõ da viagem , o Segurador será livre depois da expiraçaõ do termo , e poderá o Segurador fazer segurar o novo risco. ,,

Art. XXXV. ,, Mas se a viagem he designada na Apolice , o Segurador , correrá os riscos da viagem inteira ; com a condiçaõ porém de que , se a sua duraçaõ exceder o tempo limitado , o premio será accrescentado á proporçaõ , sem que o Segurador seja obrigado a restituir parte alguma delle , se a viagem durar menos. ,,

Art. XXXVI. ,, Os Seguradores serãõ desencarregados dos riscos , e não deixarãõ de ganhar o premio , se o Segurado , sem o seu consentimento , envia o Navio a hum lugar mais remoto , que o designado na Apolice , ainda que seja na mesma derrota ; mas o Seguro terá seu plano effeito , se a viagem for abreviada. ,,

Art. XXXVII. „ Se ha inteiro rompimento de viagem antes da partida do Navio, ainda por facto dos Seguradores, o Seguro ficará igualmente nullo, e o Segurador restituirá o prémio, a reserva de cento por cento. „

Nesta legislação he substancialmente comprehendida toda a doutrina da Deviação. Indicaremos por tanto unicamente algumas observações, que nesta materia fazem os Authores Inglezes, reportando-se ás Decisões dos Tribunaes de Londres, onde esta materia tem sido discutida com a maior exacção, e profundidade. Desde o momento que acontece a Deviação, ella faz caducar o Seguro, e descarrega o Segurador de toda a responsabilidade, sem com tudo obrigarlo ao retorno do premio, visto haver principiado a correr os riscos; salvo a ter havido na Apolice clausula de poder o Navio *ir, e tocar a quaesquer portos*, fóra da linha da viagem, e derrota ordinaria, ainda que neste mesmo caso esta liberdade não deve ser indefinida, que sirva de pretexto a abusos, e prejuizo do Segurador, contra a evidente intenção das partes; porque as palavras da Apolice, por mais vagas que sejaõ, não podem operar este effeito, não só porque em Direito civil são nullos os pactos, que provocão a delinquir, como bem nota Mr. Wesker verb. *Diviation*, fundado na Lei 5. Dig. *de pactis dotalibus*, senão tambem porque, sendo o Seguro hum contracto de boa fé, admittem as palavras huma interpretação, que não seja repugnante á equidade natural. Pelo que a sobredita clausula só dá direito ao Capitaõ do Navio de tocar, ou arribar aos portos intermediarios dos dous pontos extremos da linha da viagem, isto he, do porto da sahida ao do destino; (1) mas não de prolongar esta viagem, além do termo, e plano projectado, ou fóra do uso geralmente recebido, como nas viagens do Levante, Costas do Malabar, e outras, que, segundo o estilo, são de cabotagem, e caravana, e a liberdade de fazer escala, faz parte integrante das mesmas.

Esta doutrina he racionavel, fundada na natureza, e fim do contracto; porque devendo-se declarar na Apolice o lugar da partida, e o do destino do Navio, segue-se necessariamente, como condição virtual, e implicita, que o mesmo Navio haja de seguir a sua viagem pelo mais direito curso, que a natureza das cousas permittir, a fim de chegar ao lugar destinado com a maior brevidade, e segurança possivel. Se o Segurador não mostra cumprida esta condição, ainda que semelhante falta procedesse por culpa do Capitaõ, o Segurador não pôde ser obrigado a perservar sujeito a responder pela perda; pois o contrario destruir-se-hia a igualdade que deve haver na condição dos contrahentes. Se acontece a Deviação, os riscos ou variaõ, ou prolongaõ-se; e a viagem do Navio vem a ser distincta daquella viagem segurada, que o Segurador unicamente tinha em vista, quando se prestou á assignatura da Apolice. Seria pois absurdo constrangello a responder por aquillo a que não deo consentimento.

He indifferente se o damno foi, ou não, consequencia da Deviação;
por-

(1) Baldasseroni Part. 4. tit. 6. §. 9. e seg. Emerig. Cap. 13. Sec. 6. e 16.

porque os Seguradores não são, em nenhum caso, responsaveis pela subsequente perda, em qualquer lugar, e tempo que aconteça, e qualquer que seja a cousa a que ella se attribua. Por exemplo, succedendo a Deviação, se o Navio (ainda depois tornando a seguir a linha da viagem destinada) for aprezado, fez naufragio, ou soffreo outro accidente de fortuna do mar, os Seguradores são descarregados de toda a responsabilidade; nem deve o Segurado ser attendido com o pretexto de que a perda não procedera da Deviação, mas de diverso sinistro; porque huma vez alterados os termos da Apolice, cessa immediatamente a obrigação dos Seguradores, e todos os riscos ficam-lhe sendo estranhos.

A Deviação verifica-se não só quando o Navio se aparta da linha da viagem, e derrota ordinaria, qual segundo as regras da Arte, deveria seguir, senão tambem quando, devendo navegar debaixo de protecção de Comboy, dado pelo Governo, se desvaira do rumo, e intrucções do Regimento, que o Capitaõ recebeo para esse effeito; se aliás o desvairamento não procedeo de necessidade, como v. g. tempestade, ou outro accidente inevitavel.

He Deviação não só quando o Navio arriba, ou toca a portos intermediarios, ou mais alongados da linha da viagem segurada, sem ter para isso poderes na Apolice, senão tambem quando faz navegação retrograda, tornando a entrar, sem justa causa, para o porto donde partira.

He tambem Deviação, quando dirigindo se hum Navio para algum lugar de Continente, ou Ilha, que tenha mais de hum porto, enseada, ou bahia, e o Capitaõ o conduz para aquelle porto, que não he o do costume do Commercio.

Quando a Deviação he procedida de justa causa, e necessidade absoluta, o Segurador continúa a ser obrigado, posto se altere o curso da viagem, sem embargo de não ter dado na Apolice liberdade, e poderes para mudanças de derrota, e arribadas. Aquellas circumstancias verificaõ-se nos casos já assima indicados, de temor de submersão, ou naufragio do Navio, ou de cahir no poder de inimigos, e piratas, e bem assim havendo levantamento de Equipagem, que force o Capitaõ a seguir differente rumo, ou entrar em porto diverso do destino. He evidente que nestes casos, e outros semelhantes, a Deviação, e damno que della resulta, procede de força maior, e fortuna do mar, que entra na generalidade dos riscos, que são a cargo dos Seguradores.

Pela mesma razão não he imputavel a Deviação, e subsiste a Apolice; quando o Navio, que tinha obrigação de partir em Comboy, e navegar debaixo da sua protecção, he apartado d'elle por temporal, tufaõ, nevoeiro, ou outra causa de igual effeito, se aliás fez depois os possiveis esforços para se incorporar ao mesmo.

Quando o Capitaõ em lugar de seguir viagem pelo curso ordinario, não tendo necessidade de navegar em Comboy por ordem do Governo, com tudo, de motu proprio, e em boa fé, dirige-se a algum lugar, ou porto intermediario da linha da viagem, a procurar Comboy para proseguir o seu des-

tino debaixo da protecção delle , sem outro motivo , ou designio mais do que a maior segurança do Navio , não se considera em tal caso haver Deviação para o effeito de desobrigar os Seguradores ; pois semelhante cautela , sendo em evidente beneficio dos mesmos , não destroe o vigor da Apolice ; presumindo o Direito que todos consentem , e approvaõ o que faz a bem de seus interesses.

Em todos os casos de Deviação , sem culpa , ou consentimento do Segurado , os Seguradores são responsaveis pela perda , se na Apolice se encarregáraõ da barataria do Patraõ.

C A P I T U L O XII.

Da mudança do Navio.

A MUDANÇA de Navio , communmente chamada mudança de fundo , he huma das causas , pelas quaes o Seguro se estorna , e annulla , ainda que ao principio fosse subsistente. (1) A razãõ he plana ; porque he essencialmente requerido nas Apolices ordinarias , que o Segurado declare o especifico Navio , ou Embarcação , sobre que o Segurador tem de correr os riscos. Do que se deduz , que em taes Apolices entra comõ huma condição virtual , e implicita , que não será substituido outro Navio em lugar do declarado , nem antes de começar a viagem , nem no curso da mesma , sem consentimento dos Seguradores , ou sem justa causa , e necessidade inevitavel : tanto mais que a mudança do Navio he huma circumstancia substancial , que muito influe no risco ; pois he evidente , que hum Navio pôde ser mais forte , e mais capaz que outro para resistir aos perigos do mar , e bem assim mais veleiro , e por consequencia mais habil para escapar da perseguição , e ataque do inimigo.

Ainda que a mudança do Navio seja para outro notoriamente melhor , nem por isso deixa de caducar a Apolice , e serem os Seguradores desen- carregados de toda a responsabilidade. Porque esta especie de contracto exige a mais estreita adherencia aos termos da Apolice , e huma exuberancia de boa fé , que exclua a mais leve suspeita de fraude ; e por tanto não he admissivel o substituir-se hum Navio por outro , pela razãõ de ser equivalente , ou melhor ; porém he necessario que o contracto se execute precisamente sobre o mesmo objecto , que as partes tinhaõ em vista no tempo do ajuste : do contrario , dar-se-hia occasiaõ , e pretexto a mil fraudes em prejuizo dos Seguradores.

Da

(1) Park. Cap. 16.

Da exposta regra ha as seguintes excepções: (1) A 1.^a he, quando na Apolice he incerta a expressa clausula do Seguro, *sobre Navio*, ou *Navios*; por esta clausula se entende que o Segurador concede ao Segurado a liberdade de fazer as mudanças de casco, que entender conveniente a seu interesse: 2.^a quando sobrevem justa causa, ou inevitavel, e urgente necessidade de semelhante mudança para salvaçãõ total, ou parcial das pessoas, e carga do Navio declarado na Apolice, como no caso de fundado temor de preza, submersãõ, e naufragio; ou acontecendo varaçãõ com quebramento, e encalhe, havendo impossibilidade, ou enorme demora, e despeza do concerto no lugar, onde aconteceu o accidente: 3.^a se o Navio no decurso da viagem se constituiu em estado de innavegabilidade, que depois em terra fosse como tal qualificada por sentença, sendo procedida de tempestades, bombardeamento, ou outra cousa de mera fortuna do mar: 4.^a se o Navio he tomado, e a carregaçãõ foi relaxada, ou resgatada: (2) 5.^a se o Navio permanece embargado muito tempo por authority superior.

As Ordenanças de Marinha de França Livro III. titulo 5. dos Fretes, daõ huma providencia digna de ser adoptada em todos os paizes, a beneficio da navegaçãõ, e dos Seguradores; pois no Artigo XI. obrigaõ ao Capitaõ, no caso de innavegabilidade, a affretar outro Navio, se o puder achar, para transportar nelle a carga ao porto do destino por conta dos Interessados.

CA.

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 16. §. 5. e seg.

(2) Ord. Mar. Fr. Tit. dos Seg. Art. 66. e 67.

CAPÍTULO XIII.

Das Condições expressas do Seguro.

HAVENDO nos antecedentes Capitulos considerado as Condições virtuaes, e implicitas da Apolice, e os seus effeitos, examinemos agora a natureza, e objecto das Condições expressas. Chamaõ se Condições expressas do Seguro todos os pactos, ou ajustes declarados na Apolice; e estes se entendem ser quaesquer clausulas escritas no branco da mesma, pelas quaes o Segurado, e o Segurador se acordaõ sobre as suas correspectivas obrigações em determinada aventura maritima, limitando, ampliando, ou ainda derogando as clausulas impressas, segundo julgarem convir a seus interesses. Estas condições podem variar de muitos modos, conforme o arbitrio, e circumstancias dos Contratantes, ora em favor do Segurador, ora do Segurado.

Condições a favor do Segurador saõ, v. g. que o Seguro será livre de avaria; que o Navio navegará sempre em Comboy; que o premio se augmentará em certa quantidade, ou proporção, no caso de perder-se o Navio, durar a viagem além de hum tempo determinado, ou romper-se a guerra, que se receava como iminente, etc.

Condições a favor do Segurado saõ, por exemplo, que subsistirá o Seguro, sem embargo de se mudar de Capitaõ, de Navio, de viagem, de derrota, fazendo-se escala, sobrogando se huns effeitos a outros; que naõ se vencerá o premio senaõ depois de feliz chegada do Navio ao porto do destino; que elle se compençará com a perda depois de lequidada; que será diminuido em certa quantidade, ou proporção, se o Navio fizer sò meia viagem, se vier em Comboy, se sobrevier a paz, etc.

Já na Parte primeira destes Elementos, Cap. II. pag. 7. estabelecemos o principio, que o contracto do Seguro admite todas as condições racionaveis; e que sendo incorporadas na Apolice, formaõ a Lei do contracto em maneira, que a nenhuma das partes he licito prescindir dellas, depois de ultimado o ajuste; sem consentimento da outra, segundo he regra geral em todos os contractos. (1)

A Regulaçãõ da casa dos Seguros de Lisboa Art. VIII. declara que ,, Fi-
,, cará na liberdade do Segurado escolher entre os Seguradores os que mais
,, quizer, e contratar as condições do seu Seguro como lhe parecer: e seraõ
,, válidos depois que forem registados pelos Officiaes da Casa., E no Art. XXI,
sup-

(1) *Quid tam congruum est fidei humanae, quam ea, quae inter homines placuere, pacta servare?*
L. 1. ff. de Pactis.

supposto se estabeleça a regra de que no caso de perda, o Segurado seja obrigado a justificar o valor dos effeitos que segurou, e que este não deva exceder o que na realidade tinhaõ com os gastos, e premio; com tudo, accrescenta-se a excepção, *salvo quando o ajuste expressado na Apolice derogar este Capitulo.*

Daquella generalidade, e desta excepção he claro que as condições, ou clausulas escritas do Seguro podem ser todas as que exigir o interessé legitimo dos Contrahentes, a saber, que não seja contra a natureza, e fim do contracto, e oppostas ás Leis; que he a natural, e necessaria limitação da regra geral nesta materia, e em qualquer especie de contracto. Seria longo, tedioso, e até impraticavel, enumerar aqui todas as clausulas, ou condições, que a sagacidade mercantil tem inventado, e costuma inserir nas Apolices, para se prevenirem duvidas, e consolidar cada hum dos Contrahentes os proveitos que tinhaõ em vista na celebração do Seguro.

Notarei porém huma daquellas condições, ou clausulas, de que se achão vestigios, e prática nas Apolices antigas de Lisboa, e he a denominada *clausula depositaria*, segundo a qual o Segurador, que nella convinha, não podia, no caso de perda, ser ouvido em Juizo, senão depois de depositar a quantia do Seguro, ou a importancia perdida pelo Segurado. Esta clausula era em outro tempo frequentemente usada em varias Praças, sobre tudo nas de Italia, como propria para atalhar as injustas controversias dos Seguradores, quando eraõ demandados para pagamento da perda; de sorte, que abi passava, como aforismo mercantil, contra os Seguradores, a regra judicial, *pagai, e depois litigai.*

Porém presentemente cahio em desuso semelhante clausula, que em outro tempo era trivial em qualquer obrigação chirografaria, e entrava, como de tarifa, nos redundantes formularios das Escrituras públicas nestes Reinos; e penso que nenhum Segurador particular, e menos de Companhia authorizada pelo Governo, se sujeitará hoje a semelhante condição tão gravosa, e que traz comsigo a desconfiança do character, e integridade de quem tomou o Seguro. Com tudo ella he legitima, e acha-se authorizada pelo Assento da Casa da Supplicação de 14 de Abril de 1695; e pelo Alvará de 31 de Maio de 1774. §. I., que a admittio nas Apolices de Seguro, e em questões sobre fretes, soldadas, e transacções enormissimas lesivas, tendo a aliás proscripto em todas as mais obrigações, posto que sejaõ contrahidas por escrituras públicas.

Nas Apolices de Lisboa vem-se frequentemente algumas condições, ou clausulas, que os Segurados estipulaõ a seu favor, que de nenhum modo se podem conciliar com a justiça, e essencia do contracto do Seguro, e repugnaõ á boa policia dos Governos regulados, como saõ as seguintes: *Tenha, ou não tenha o Segurado interesse no casco, ou carga do Navio: Valha, ou não valha a cousa segurada a importancia que se designou na Apolice: Venhaõ, ou não venhaõ os effeitos de que se requireo o Seguro: Não ser o Segurado obrigado, no caso de perda, a mostrar outro documento mais do que*

que a Apolicê: Não terem os Seguradores o beneficio da salvação, e outras frasses da mesma categoria.

Os Seguros feitos com taes condições chamaõ-se vulgarmente na Praça, *Seguros de pacto expresso*: denominação impertinente, e esteril, com que se illude a credulidade dos traficantes, e se induz á enorme multiplicação de Seguros erroneos, e abusivos, que, segundo bem observa Mr. Millar, (1) não servem a outro fim mais do que a exaltar o preço dos premios, sem nenhum beneficio do Commercio, e com tal desvantagem dos verdadeiros Negociantes, que expõe os seus fundos aos riscos maritimos. Os Seguros com as sobreditas clausulas não são os únicos a quem pertence exclusivamente o nome de Seguros de pacto expresso; porque verdadeiramente o são todos aquelles, em que os Segurados, e Seguradores acordaõ em ficarem, ou não, obrigados, debaixo de certos termos, que entre si ajustaõ.

Grande parte dos Negociantes, que requerem taes Seguros, sendo de ordinario, ou absolutamente analfabetos, ou meros empiricos na carreira mercantil, seguindo a impulsão, e erro commum da Praça, cuidaõ ter nisso concluido hum negocio da maior solidez; e vem depois a ser victimas da sua sinceridade, e impericia, achando-se forçados pelos Seguradores, no caso do sinistro, a produzirem prova satisfatoria da carregação, do interesse, e do valor da cousa segurada. O erro nesta parte grassa com tanta extensão, que até os Negociantes cordatos, e intelligentes estaõ persuadidos da legitimidade dos ditos Seguros de pacto expresso, com o pretexto da illimitada liberdade que a Regulação da Casa dos Seguros concede sobre as condições da Apolice nos assim transcriptos Artigos VIII, e XXI. Como este erro he craso, e de pessimas consequencias, he necessario, quanto está em mim, corrigillo, e, se he possivel, desarraigallo por credito da Nação, e beneficio geral do Commercio.

He verdade que em Lisboa costumaõ-se tomar, e pagar francamente muitos dos Seguros, chamados de pacto expresso, principalmente pelos Seguradores particulares; porém não he menos certo que os Seguradores das Companhias não raras vezes impugnaõ o pagar promptamente as perdas, ainda sendo o sinistro total; não pela razão de serem abusivos taes Seguros, e prohibidos pela maior parte dos Regulamentos Maritimos das Nações as mais illuminadas, mas com o pretexto de occultação de circumstancias na época do contracto, ou por qualquer outro subterfugio capcioso, e de invenção de Sycofantas: de que resulta, que na pratica as presumidas cautelas de taes Apolices não produzem o effeito correspondente ao fim dos Segurados.

Os Negociantes, que requerem aquelles Seguros, são de differentes classes; e segundo o seu character, e designio, são mais, ou menos dignos da repulsa, ou severidade das Leis. Huns os ajustaõ por simpleza, sem intenção fraudulenta, por seguirem a cega prática, e trivial rotina dos que presumem ser mais destros, e atilados em taes contractos; outros por mera

cau-

(1) Millar pag. 215.

cautela , e exuberante de clausulas , que reputaõ indifferentes , e de nenhuma consequencia , tendo aliás legitimo interesse no Seguro , e havendo em todo o mais procedido em regra : muitos por guardar innocente segredo na sua negociaçaõ , e evitarem a detrimetosa prova do exacto valor da cousa segurada : alguns por ociosos , e temerarios especuladores , como fazendo jogo , e correndo por certo preço , isto he , o premio que promettem , o hazer de huma loteria maritima , apostando sobre a sorte , e final exito da viagem de qualquer Navio , se chegar , ou não a salvamento ao porto do destino , não tendo aliás no seu casco , e carga o menor interesse directo de propriedade , hypotheca , ou outro titulo analogo. Nenhum destes merece o favor da Justiça ; porém ha outros , que devem attrahir a sua indignaçãõ , e segundo as circumstancias do caso , a severidade a mais exemplar.

Fallo dos que , por especulações cerebrinas , estipulaõ os chamados Seguros do pacto expresso com decidida má fé , e intençaõ improba : 1.º para illudirem as pessoas sinceras , e conciliarem credito de grandes fundos , e extenso gyro de Commercio , segurando Navios , e effeitos , em que não tem interesse , ou avaliando-os por huma estimaçaõ absurda , incluindo lucros imaginarios ; e proveitos em vaõ esperados contra toda a honesta esperanza , que se poderia ter em negocio regular : 2.º para occultarem contrabandos , bens de inimigos , ou de subditos de Potencia belligerante em tempo de guerra , e outros projectos excentricos , e maquinados em contravençaõ ás Leis : 3.º para roubarem aos Seguradores , e encubrirem horrorosas malfetorias , de colloio com os Capitães dos Navios , e gentes do mar , a fim de os fazer naufragar , queimar , entregar ao inimigo , etc. Infelizmente se tem visto multiplicar na Praça de Lisboa taõ mal ominosos Seguros de pacto expresso na calamitosa conjunctura da guerra actual ; havendo Negociantes taõ destituídos de amor da patria , que se tem abalançado a fazer taes Seguros de grandes sommas , fundando a esperanza de fortuna sobre o atraçoado , e infame calculo da infestaçaõ dos mares , e probabilidade das prezas , pretendendo tirar lucro da ruina dos Concidadãos , e estrago do Commercio de seu paiz. Taõ imprudente arrojõ he por si só capaz de sublevar todos os espiritos. Possaõ malograr-se em todo o tempo projectos , que tendem a paliar contravenções ás Leis , e nutrir a desordenada cubiça do ganho.

Já na Parte segunda destes Elementos , Cap. V. se mostrou que eraõ essencialmente nullos os Seguros de mera aposta , sem interesse legitimo do Segurado , e que os tem prohibido as Nações , que melhor entendem os interesses da Navegaçaõ , e as regras immutaveis desta justiça universal , que pelo vinculo do Commercio faz de todos os povos como huma só familia : para alli pois remettemos ao Leitor. Resta só responder á pertinacia de alguns Negociantes , que em tanta luz dos presentes tempos , insistem em defender os seus favoritos Seguros de pacto expresso , querendo que valhaõ , não como Seguros verdadeiramente ditos , mas como simples apostas sobre a sorte de algum Navio. Eis-ahi os pretextos a que recorrem.

1.º Que a constante prática da Praça de Lisboa admite , ou tolera taes

Seguros, por costume immemorial: 2.º Que o Artigo VIII. da Regulação da Casa dos Seguros, combinado com o Artigo XXI, parece authorizallos; pois aquelle dá a liberdade de se estipularem nas Apolices quaesquer condições, e este desonera aos Segurados de fazerem prova do valor dos effeitos, quando nisso hajaõ convindo os Seguradores: 3.º Que as apostas em geral, e as que tem por objecto o exito de alguma viagem especifica, não contém cousa alguma de criminoso, e contra a honra mercantil; pois todas as apostas sobre objecto incerto, não repugnaõ a Direito, e quotidianamente as offerecem; e tomaõ pessoas honestas na mais pura boa fé; e só as não cumpre quem não tem honra: 4.º Que posto pareça temeridade fazer hum jogo desta natureza, quem não tem no Navio, e sua carga directo interesse, com tudo, não se pôde tolher a cada hum a liberdade de usar, e ainda abusar do que he seu, por ser esta franqueza derivada do sagrado, e indefinido direito da propriedade: 5.º Que os Seguros em questaõ não derogão a igualdade dos contractos; pois os Seguradores, sendo o successo feliz, ganhaõ o premio calculado proporcionalmente aos riscos; e tendo obrigação de saber, e suppondo-se que bem conhecem as vantagens do negocio que exercem, não pôdem com justiça, no caso de perda, recusar o pagamento da somma declarada na Apolice, tendo aliás direito de requerer o premio do ajuste. Responde-se a estas argucias.

1.º Todos os erros, e perniciosas práticas são de antiga data, e muitos perdem-se na obscuridade dos tempos; mas não ha prescripção contra a verdade, e a justiça tem sempre direito de bradar, posto a suffoquem. Todo o costume contra a boa razão he abuso, e corruptella, e como tal inauthorizavel nos Tribunaes do Reino, segundo a Lei de 18 de Agosto de 1769. §. 14. Ainda que o Praxista Reinicola Gabriel Pereira de Castro, no seu Livro das Decisões, pertenda na Decisaõ 56 justificar os Seguros de aposta, com tudo, a sua authoridade não tem pezo algum em semelhante materia, quando repugna aos actuaes Regulamentos mercantis das principaes Nações da Europa, que a citada Lei manda seguir nos casos omissos doCodigo Nacional; e a que o Artigo final da Regulação da Casa dos Seguros impõe aos Seguradores a obrigação de conformarem-se. Aquelle Praxista seguiu sem exame os erros da sua idade, e adoptou as opiniões dos Authores Italianos, que viaõ correntes taes Seguros no seu paiz, sem advertirem nas perniciosas consequencias a que vieraõ depois dar occasiaõ; até que a experiencia, rectificando as theorias do Commercio, os fez abolir nos principaes Estatutos da Italia, onde haviaõ tido origem aquelles abusos.

2.º Já mais foi, nem podia ser, a intenção do Legislador nos contractados Aartigos VIII, e XXI. admittir a monstruosidade de fazer válidas em Juizo quaesquer condições exoticas, extravagantes, ou criminosas, que as partes quizessem introduzir nas Apolices: o absurdo salta aos olhos, e não carece de demonstraçaõ. Aquelles Artigos devem-se entender nos termos habeis, isto he, que só authorizaõ as condições racionaveis, em conformidade ás regras de Direito, segundo o espirito, e analogia da Legislação patria, e

fonte authentica, donde elles provavelmente se deriváraõ, como he o Artigo III. das Ord. Már. de França, em que se encontra a clausula indentica: *A Apolice conterá todas as condições de que as partes quizerem convir.* Ora por Direito nenhum contracto póde conter pactos, ou condições contra os bons costumes, e contrarios á sua propria natureza, e fim. Tal seria o Seguro sem interesse directo do Segurado, ou com taõ diminuto, que não preenchesse a importancia nominal da Apolice; pois o Segurado, no caso do sinistro, requereria, a titulo de perda, o pagamento do que na realidade não perdèra; o que he visivelmente contradicção nos termos, e impostura mercantil. Emerigon Cap. II. Sec. 7. pag. 57 reconhece, que aquella clausula das citadas Ordenanças se entende unicamente das condições, que não são contrarias á natureza do contracto, nem aos principios da equidade e justiça.

Demais: segundo a Ord. Liv. IV. Tit. IV. *in pr.* he licito ao vendedor, e comprador de qualquer cousa acordarem em todas as condições, e ajustes, com tanto que sejaõ honestas, comõ se vê dos seguintes termos. „ Licita „ cousa he que o comprador, e vendedor ponhaõ na compra, e venda que „ fizerem qualquer cautela, pacto, e condição em que ambos acordarem; „ com tanto, que seja honesta, e conforme a Direito. „ E como o Seguro se considera verdadeiro contracto de compra, e venda do perigo maritimo, he evidente, que o Artigo de que se trata, recebe a natural, obvia, a necessaria restricção da citada Lei: do contrario os Seguros se transformariaõ em convenções de scelerados, ou trafico de ociosos, para estrago dos particulares, e desabono do Commercio Nacional. E que pessoa sizuda poderá desconhecer, que não são honestas, sendo positivamente torpes as sobreditas clausulas dos Seguros de pacto expresso: *tenha, ou não tenha interesse: venhaõ, ou não venhaõ os effeitos*, etc. de que só traficantes, e despejados jogadores se podem valer contra a natureza do contracto, sua instituição, e fim, que não he outro mais que a indemnidade, e beneficio dos que expõem os seus fundos aos riscos maritimos? (1) Ora isto nada tem de commum com os que ou não promovem a circulação dos effeitos, ou usaõ do commercio como não devem, e que só vem á Praça para fazer número, não trazendo mais do que o enorme pezo da sua importunidade, ou a vã ostentação de riqueza, e córagem mercantil em especulações temerarias, e suspeitas; ou finalmente hum esqueleto de credito fantastico para surprender aos caprichosos, e incautos, e talvez conseguir por más cautelas algum fim odioso, e perverso.

3.º Ainda que o Artigo XXI da Regulação da Casa permitta ao Segurado estipular as clausulas de não ser obrigado, no caso de sinistro, a fazer prova do valor da cousa que segurou, com tudo, he evidente, que esta franqueza funda-se unicamente na hypothese da veracidade do Segurado, e que este por semelhante pacto só intenta encubrir o segredo do seu negocio,

Y ii

ou

(3) Emerig. Cap. 1. Sec. 4. Po

ou exonerar-se do encargo de fazer aquella prova do exãcto valor, que he muitas vezes detrimetosa, e difficil, livrando-se das importunas, e miudas contestaçoẽs que sobre isso se podiaõ excitar: o que naõ tolhe, com tudo, a necessidade de se fazer sempre o Seguro em regra, nem impece o direito do Segurador em demonstrar a fraude do Segurado por provas proprias, se puder convencer em Juizo, que elle na verdade ou naõ tinha interesse algum no Navio, e bens que segurou, ou que os avaliãra desmedidamente, como fica indicado na Parte primeira, Cap. XX, onde se tratou da estimaçaõ convencional da Apolice, á que vem a ser substancialmente equivalente a excepçaõ, que se lê no sobredito Artigo XXI.

4.º O especioso nome de aposta, com que se affecta colorar os Seguros de pacto expresso, naõ pôde illuir da pessoa sensata. Sejaõ embora sem imputaçãõ, e cumpraõ-se apostas de tenues quantias em materia indifferente, só destinadas a exercer cada hum o seu juizo, e penetraçaõ sobre a probabilidade, ou contingencia de hum successo futuro; com tanto que se proceda em boa fé, e nenhum dos apostantes possa ter influencia nas causas, que tendem a produzillo; e outrosim naõ involvaõ circumstancias, que importem a ruina do Estado, ou inspirem desejo de que leva máo fim, o que entre os homens se deve ter por segredo, e de que se reputa malevola toda a esperanza de máo exito; aliã seria torpe, e contra os bons costumes. Porém naõ se pôde argumentar de parallelo, nem justificar da mesma maneira as apostas sobre o exito da navegaçaõ de qualquer Navio, que se supõe em perigo, e em que nenhum dos apostantes tem direito interesse que arriscasse a perder; porque taes apostas, sobre conterem hum jogo horriavel, que pela grandeza das sommas já mais se podem considerar como materia de honesto entretenimento, para distracçaõ, e allivio de espirito, ou como simples exercicio de condescendencia, e urbanidade em companhias agradaveis; accresce a enorme disparidade do ajuste; pois nas apostas ordinarias he igual a alternativa, e perigo da total perda, ou ganho; e nos Seguros de que se trata, o premio do Segurador sempre he desproporcionadamente menor que o beneficio que espera o Segurado. Além de que

A razãõ decisiva da torpeza de taes Seguros he o conterem da parte do Segurado, quando procede em má fé, hum tacito, e detestavel voto, que o Navio se perca; porque vem a ter nisso maior proveito do que se chegasse a salvamento: tal espectativa he abaixo de toda a vilania; o que naõ tem lugar nos Seguros propriamente ditos; pois ambas as partes conspiraõ no identico desejo de que prospere a Navegaçaõ, e seja feliz a viagem segurada.

5.º As Companhias de Seguro naõ saõ sociedades de apostadores, ou jogadores de altos cabedaes: a sabedoria das Leis, e a Prudencia do Governo naõ as destinou, e protege para sustentar caprichos, e favorecer iniquidades. Se a Ord. Liv. V. Tit. 82. *in pr.* prohibe com clausula comminatoria de perda de todo o ganho qualquer genero de jogo de parar, como o pôde admitir na regularidade do Commercio, fazendo divertir os fundos daquellas direcçoẽs naturaes, e proveitosas, que tendem a beneficio geral da circula-

ção mercantil, e que mantem a boa ordem do trafico dos Cidadãos? Os canonizadores das apostas, e jogos, que até querem prostituir o Commercio, reduzindo-o a temeridade das gentes ociosas, e desperdiçadas, desabuzem-se de seu erro, lendo as sensatas reflexões do estimavel Senhor John Millar, na sua obra do Seguro maritimo, aqui repetidas vezes citada, pag. 212.

Dizem que cada hum póde usar do seu como entender. Embora; mas seja sem prejuizo de fé pública, sem suspeita de complicitade de crimes, sem opposição ás Leis, e bons costumes. Naõ obstante porém a liberdade individual, de que se goza nos Governos regulares, casos ha em que o exercicio deste direito admitte justa restricção, e obstaculo; e nestes se verifica a providencia da Ord. Liv. IV. Tit. 107. *in pr.* contra os que desbarataõ o que possuem: *Auõs pertence prover que ninguem use mal do que tem.*

Concluirei, transcrevendo ao referido Millar: „ Naõ he necessario, diz „ este Author, insistir sobre as más consequencias de toda a especie de jogo, „ seja por aposta, seje de outro modo. A prática do jogo, pelo agradavel „ exercicio que dá ao espirito, tende a entorpecer a attenção, e apartar os „ homens de negocios uteis; e ao mesmo tempo, subministrando-lhes hum „ prompto, ainda que arriscado, modo de accumular riqueza, produz o des- „ prezo pelos ganhos moderados de huma industria honesta. Estas naõ saõ „ as suas peires consequencias. Naõ só perverte a actividade de espirito, „ mas tambem deprava as suas affeições. Pelos frequentes, e grandes revé- „ zes de fortuna, á que elle dá occasião, vem a ser a fonte de miseria dos „ mestica; e he detrimetosa ao público por suggerir constantes tentações „ á fraude, e a atrozes crimes; por isso ha poucos bem regulados Governos „ nos, em que os jogos naõ sejaõ consideravelmente restrictos. E pelas „ Ordenanças de quasi todos os Estados commerciaes da Europa saõ total- „ mente prohibidas as apostas sobre aventuras mercantis, e qualquer outra „ especie de jogo, feito em fórma do Seguro, e ainda sobre proveitos „ esperados, etc. „

Tendo exposto o abuso das condições, ou clausulas da Apolice favoraveis ao Segurado, convinha tambem indicar o de huma muito favoravel aos Seguradores, isto he, de clausula: *livre de avaria.* Porém tendo esta discussão lugar mais commodamente no Tratado III. das Avarias, para ahi remettermos ao Leitor.

Passemos agora a examinar certa especie de condições, ou clausulas escritas da Apolice, que consistem em facto já existente, ou futuro, enunciando a qualidade do Navio, e circumstancias da viagem, de que depende alliviar-se a sorte dos Seguradores, diminuindo-se os seus riscos; e que em consequencia fórmaõ a causa, ou o motivo, pelo qual lhes acceitaõ o Seguro, contando com a certeza da verificacão do que se affirmou Taes condições, segundo a fráséologia da Jurisprudencia de Inglaterra, tem o especifico nome de *garantias*, que pela sua delicadeza, e melindre exigem discussão circumstanciada nos Capitulos seguintes.

C A P I T U L O XIV.

Das Garantias.

ESTA palavra *garantia* he presentemente vulgar nas linguas modernas, e em senso mercantil, e accepção ordinaria vem a ser synonyma de abono, e fiança. Nas Letras de Cambio denomina-se *acção em garantia*, a que resulta do direito de regresso, que o Portador tem pela falta do acceite, ou pagamento, contra todos que são solidariamente obrigados á execução das mesmas, como o Dador da ordem, o Sacador, e os Endossadores. Nos contractos do Seguro tem ella huma intelligencia particular, (1) e significa qualquer condição expressa, ou clausula escrita, que o Segurado propõe, affiançando certo facto, ou circumstancia, que influe no risco, que ou já existe, ou se espera que exista, a fim de facilitar ao Segurador o acceitar o Seguro, promettendo, e empenha d-se a verificar tudo precisamente da maneira que affirmou na Apolice. Quando algumas clausulas são insertas nas Apolices de Inglaterra, precedidas da palavra *Warranted*, que vale tanto como garantido, affirmado, e abonado; por exemplo, *Warranted to sail on or before, the first of August*, garantido o sahir ao, ou antes de primeiro de Agosto: *Warrant to depart with convoy*, garantido, partir com comboy; oppõe-se que taes clausulas, ou outras semelhantes, são ajustadas entre as partes, como factos importantes relativamente aos riscos, e que por tanto são reciprocamente havidos por condições essenciaes do Seguro; de sorte, que a não se verificarem, seja por causa do Segurado, seja por outro qualquer motivo, posto que totalmente innocente, em que o mesmo Segurado não tivesse a menor influencia, e complicitade, o contracto se torna inválido, e de nenhum effeito, e os Seguradores ficam logo desobrigados de toda a responsabilidade, no caso de perda, ainda que aliás esta não procedesse de falta de cumprimento da condição garantida, mas de causas muito diversas.

E nisto distinguem-se as garantias de quaesquer outras condições expressas da Apolice; porque estas pertencem ao interesse dos Segurados; aquellas ao dos Seguradores: demais, senão se verificarem a condições favoraveis ao Segurado, como v. g. que será livre ao Navio mudar de derrota, fazer escala, etc. o Seguro subsiste; pois tendo o Segurador principiado a correr os riscos, e estando prompto a proseguir nelles de modo proposto pelo Segurado, e sujeito a responder pela perda, he firme o seu direito ao premio estipulado: as garantias porém, sendo postas na Apolice a beneficio dos Seguradores, e havendo estes em consequencia dellas recebe o Seguro,

(1) Park Cap. 13. Weskett verb. *Warranty*.

ro, e calculado o premio, vem a constituirem-se o substancial, individuos, e inamovivel apoio do contracto: pelo que não podendo os mesmos Seguradores ser privados de tal beneficio sem facto, e consentimento seu, justo he que não mostrando-se verificadas da parte do Segurado as garantias que propoz, caduque o Seguro.

Nas Apolices de Lisboa, bem como nas de outras Praças, não se encontra aquella formula *Warranted* (garantido) que he privativa dos Seguros, e Apolices de Inglaterra. Com tudo, todas as clausulas que consistem em facto, que minoraõ os riscos, e motivaõ a acceitação do Seguro, e o cálculo do premio exigido pelo Segurador, sendo introduzidas pelo Segurado no branco das ditas Apolices, regem-se pelos mesmos principios das garantias Inglezas, sendo em geral senso mercantil consideradas como pactos, ou condições expressas, essenciaes á validade do contracto, formando a Lei do mesmo; e por tanto, acontecendo o sinistro, he necessario que se mostrem verificadas, e cumpridas, pena de nullidade da Apolice. Além de que, sendo grande número de Seguros da Praça de Lisboa feitos em Inglaterra, he evidente a importancia de se fixarem as regras, pelas quaes, em semelhante materia, se julga do direito das partes nos Tribunaes daquella Nação, e que devem por identidade de razaõ ser de igual força nos destes Reinos.

Tem as garantias a natureza, e effeito, que sendo introduzidas na Apolice, quer por imprudencia, quer por deliberação do Segurado, reputaõ-se parte integrante da mesma Apolice, e formaõ hum contracto inteiro, e indivisivel: ellas fechaõ a porta a todas as questões, não admittindo interpretação ampliativa, ou restrictiva das palavras; e movendo-se controversia, não se considera de modo algum qual fosse o objecto, que o Segurado tinha em vista, quando as inserio na Apolice, nem se eraõ essenciaes ao fim a que elle se havia proposto; pois huma vez que foraõ incorporadas naquelle Instrumento público, que constitue o titulo dos direitos de ambas as partes, adquire logo a força de huma condição immutavel, e obrigatoria; desorte, que a não ser literalmente cumprida, o contracto não tem execuçaõ, e he como se não existira.

A justiça desta doutrina he de si mesma evidente. Porque temos visto nos antecedentes Capitulos, que faltando-se ás condições virtuaes, e implicitas da Apolice, fica logo esta improficua, e nulla; com mais forte razaõ o deve ser, quando saõ quebrantadas, ou preteridas as ditas garantias, que saõ condições expressas do contracto, e que he indispensavel o cumprirem-se. Para se dizer que o Segurador deva responder pela perda, não obstante haver o Segurado faltar ao cumprimento de todas, ou de algumas condições, que promettéra, seria, contra todos os principios de justiça, fazer para esta especie de contracto huma regra distincta das que regem a todos os outros; (1) quando aliás he do bem geral do Commercio, que o contracto do Seguro,

se-

(1) Vid. tit. Digest. *De Conditione causa data causa non sequita*; e Cod. *De Conditione quæ causam datorum*.

seja fundado na mais pura boa fé, e fidelidade das partes, para observancia do que r ciprocamente ajust rao.

Por tanto he justamente estabelecida a regra, que qualquer garantia na Apolice deve ser estreita, e literalmente cumprida, sem que se hajao de tolerar controversias, e argucias, se a condi ao expressamente garantida era ou nao essencial   conserva ao do Navio, ou bens segurados, ou se a perda acontecera, ou nao, por causa da quebra, ou pretericao da garantia; porque em todo o caso o Seguro nao tem efficacia, e remedio algum; nem a Justica p de assistir ao Segurado para haver a sua indemniza ao; porque do contrario, dar-se-hia fomento a cavilla oes interminaveis, e nao haveria regra fixa de julgar em materia de tanto pezo, e consequencia. Se o Segurado em alguma circumstancia so frer nisso detrimento, a se tao so mente o deve imputar, por nao mostrar cumprido o que espontaneamente promett ra.

Pelo que, nas causas de Seguro, a questao sobre garantias, vem a ser toda de facto. Se a garantia era v. g. de tempo, deve-se tao so mente examinar, se o Navio sahira no tempo indicado; senao sahio, a Apolice caduca, quaesquer que fossem as razoes que obstassem   sua expedicao, posto que nada se pudesse attribuir a culpa do Segurado. O mesmo tem lugar nas garantias, que recahem sobre outros objectos. Ainda que a differenca seja pouco notavel, o Seguro sempre caduca, como v. g. na Apolice he garantido, que o Navio sahir  at  15 de Maio; que levaria 40 homens de equipagem, e 12 pe as; se o Navio sahio a 16 do mesmo mez; se levar  s  39 homens; se tinha s  10 pe as, e 2 morteiros, quer se faltasse collestivamente a todas estas garantias, quer a huma s  dellas, a Apolice nao produz effeito. Ainda que em algumas circumstancias resultem inconvenientes parciaes do rigor desta regra, com tudo, na generalidade dos casos, elle produz publicos, e saudaveis effeitos; sendo melhor, para estabilidade, e certeza do direito das partes, dizer-se, e constantemente julgar se, que as garantias devem em todos os casos ser inalteravelmente cumpridas, sob pena de nullidade das Apolices, logo que se falta, ainda em hum  pice,   letra das mesmas, do que deixar-se   arbitraria discricao dos Juizes o decidirem, que em tal caso a garantia era essencial, e que em outros nao; que neste caso admittia latitude, e naquelle restriccao. (1)

Como a garantia deve ser estreitamente cumprida contra o Segurado em favor do Segurador, a igualdade da justica exige, que se a estreita, e literal verificacao ou cumprimento da garantia, sustenta a demanda do mesmo Segurado, tambem a decisao seja em seu beneficio; especialmente quando por tal decisao todas as palavras da Apolice vem a ter o seu plano effeito. Por tanto se se faz o Seguro de hum Navio, ou dos bens nelle conteudos, havendo na Apolice a garantia de estar elle sao, e salvo, em dia determinado,

(1) *Omnia sunt incerta, cum a jure discessum est; nec praestari quidquam potest, quale futurum sit, quod positum est in alterius voluntate ne disum libidine.* Cic. ad familiares. Lib. 9. Cap. 16.

do, ou ainda a certa hora do mesmo dia; se passado esse dia, e hora, o Navio se perder por algum accidente, a natureza da garantia decide a questão a favor do Segurado, ainda que a differença seja de momentos, provando-se a differença de tempo entre o estado do Navio salvo, e o em que se perdéra; pois neste caso sempre ha igualdade no direito das partes; porque a mesma garantia protege tambem o Segurador contra qualquer perda acontecida antes daquelle dia, ou hora, assim como o grava, sobrevindo depois desta época préfixa na Apolice.

Póde acontecer, que a garantia não seja cumprida, por haverem razões attendiveis, como v. g. se he garantido que hum Navio haja de partir em dia certo, e com tudo he impedido por tempestade, por falta de carga, pela necessidade de reparo, por embargo do Soberano, ou pela apparencia do inimigo á fóz do porto, ou nas vizinhanças das Costas, etc. o Capitaõ faria bem em não sahir; porém immediatamente caducaria a Apolice; porque todas estas circumstancias são indifferentes ao Segurador, que não he obrigado a responder pelos desastres maritimos, senão depois do momento em que começaõ contra elle a correr os riscos, regulados pelos termos da Apolice.

He necessario advertir na differença que ha entre a *garantia*, e a *representação*. A *garantia* he toda a clausula declarada no corpo da Apolice, ou seja inserta no branco intermediario da mesma, ou seja escrita nas margens, e fim deste Instrumento: por este modo constitue, como fica dito, huma parte essencial, e integrante do contracto, e he condiçãõ impreterivel, de cujo exacto cumprimento depende a sua validade, que por isso deve ser observada á letra. A *representação* porém, he toda a informação extrinseca, que se offerrece ao Segurador para se deliberar á assignatura da Apolice, mas que não he incorporada na mesma, posto que a minuta de tal informação seja transcripta nos Livros do Corretor, que fez o Seguro, ou conste de outra maneira: ella fórma simplesmente huma parte colateral da Apolice, e basta que seja cumprida nos pontos substanciaes, que influem no risco do Segurador. Demais, na *garantia*, a pessoa que a faz, toma sobre si o verificar a coisa garantida; na *representação* porém, se ella he falsa, e o Segurado affirma algum facto como verdadeiro, conhecendo a sua falsidade, ou o affirma como tal, não sabendo cousa alguma da materia, a Apolice se vicia, e anulla, pela razão, e principio geral de fraude da parte do Segurado. Porém se a *representação* he feita em boa fé; se ella não he falsa em artigo, ou materia essencial, que aggrave o risco do Segurador, ainda que não seja preenchida no rigor da letra, com tudo, se o he na substancia, póde ser interpretada equitativamente, e a Apolice conserva todo o seu vigor.

Estas distincções talvez parecerão minuciosas, e impertinentes; porém conyem tellas muito em vista, por serem necessaias para se decidirem implicadas questões de Seguro, como se póde extensamente ver nos diversos casos, e Sentenças dos Tribunaes de Londres, que circumstanciadamente propõe Allan Park no Capitulo XVIII.

Ainda que as garantias possam ser tão variadas, quantos são os differen-

tes objectos, e circumstancias, de que depende o interesse das partes no contracto do Seguro, como v. g. o número de marinheiros, e peças; a grandeza, qualidade, e força dos Navios, e Embarcações; o ser, ou não forrado de cobre, ou ter outras cousas, que contribuem para segurança, e brevidade das viagens, com tudo, aqui faremos menção tão sómente das principaes especies de garantias, que se podem reduzir a tres classes, cujas regras são applicaveis a todas as garantias sobre quaesquer outros objectos; e vem a ser: 1.º A garantia do tempo: 2.º A garantia de Comboy: 3.º A garantia de neutralidade.

C A P I T U L O X V.

Da garantia do tempo.

EM algumas viagens, (1) o tempo em que devem começar os riscos, he huma circumstancia muito essencial; pois que em todos os paizes ha certas estações proprias para a navegação, e outras em que esta he mais perigosa, como no invento, ou pelos ventos periodicos, e monções, que costumão reinar em certa parte do anno, e variedade de outras causas. Além disto, grande parte dos Seguros he feita depois que o Proprietario, ou Consignatario do Navio, e carga começa a recear sobre a sorte da navegação, pela tardança do mesmo Navio; segundo os avisos: e á proporção da demora real, ou imaginaria, cresce a idéa do risco. Por tanto, he desnecessario acrescentar cousa alguma para demonstrar a importancia, e a necessidade do cumprimento da garantia relativa ao tempo da sahida dos Navios, ou Embarcações, e principio dos riscos, sendo evidente, que os Seguradores muitas vezes, em consideração de taes garantias, calculão os seus interesses, e se resolvem em contequencia ou a recusar o Seguro, ou a estipular premio equivalente. (2)

He porém de notar, que a necessidade do cumprimento da garantia do tempo, não deriva tão sómente da conexão que ella tem com o interesse dos Seguradores, e com o motivo da sua determinação em assignarem a Apolice; resulta tambem do principio assima estabelecido, de se tirar o arbitrario ás decisões dos Juizes, e excluir-se toda a materia de disputas causidicas, tão contrarias á boa fé do Commercio: o que, se fosse admittido nos Tribunaes, faria extremamente difficultosos os Seguros, pelo justo receio das cavilações do foro. Por tanto, he necessario ter em regra a necessidade de

hu-

(1) Park. Cap. 18. pag. 425: e seg. Roccus Not. 38. Millar pag. 468.

(2) Vid. Park. Cap. 18. pag. 329. *infra*.

hum pontual verificação do dia especificado na Apolice; porque se se dêsse latitude, ou indulgencia de hum só dia, não haveria razão, por que se não extendesse a hum semana, a hum mez, etc. pois nunca faltaõ pretextos, e ainda razões plausiveis, para se excusarem os factos, ainda os mais obliquos, explicando-os cada interessado ao som do seu desejo.

Em conformidade a este principio, quando, segundo já assim se notou, o Navio he detido no porto, ainda por boas razões, e por força maior, se não pudesse resistir, como v. g. por falta de carga, por necessidade de reparo, por tempestade, perigo evidente de inimigo, ou por embargo do Soberano, Governador, ou qualquer outro, que exerce poder, seja ou não o embargo justo, e necessario, nestes e em outros acontecimentos analogos, e Segurador fica descarregado da responsabilidade em casos de perda subsequente ao referido dia, que havia sido designado na Apolice, como a época da partida, ou como o principio dos riscos, ou como o tempo em que o Navio se achava no porto sem perigo, segundo a qualidade da garantia.

Nem deve obstar, que o Segurado seja innocente na demora da sahida do Navio, e que antes a seu pezar, e com prejuizo grave, soffresse o detrimto occasionado por semelhante successo; porque todas estas razões só convencem que elle não fora, por seu facto, a causa da quebra da garantia; porém, quanto ao effeito da obrigação, he indifferente ao direito do Segurador examinar os motivos da demora do Navio no porto, além do dia perfixo na Apolice; porque são factos que lhe são absolutamente estranhos, e de nenhum modo imputaveis; e por tanto, não pôde ser constrangido a verificar da sua parte o pagamento da perda, que elle só prometteo nos precisos termos das condições garantidas pelo Segurado: e como este não pôde ser obrigado a mais do que se empenhou a verificar, seria injusto que o Segurador o fosse além das circumstancias, affiançadas pelo mesmo Segurado, assim o exigindo a reciprocidade do contracto.

Esta regra admitte a excepção obvia, quando o Segurador prevenindo a contingencia futura dos ditos obstaculos, ou força maior, impedisse a sahida do Navio, expressamente estipulasse na Apolice, que continuaria a subsistir o Seguro, ainda no caso que o Navio por algum incidente não sahisse no dia perfixo.

Alguns Segurados muito judiciosamente tomaõ esta precaução, declarando nas Apolices, que garantem a sahida em dia certo, ou antes de hum certo dia, livre de captura, e de todas as restricções, embargos, detenções de Rei, Principes, ou outras pessoas de qualquer Nação, e qualidade que forem.

Ainda que a demora dos Navios muitas vezes resulte da negligencia, ou ainda da malicia do Capitaõ, e marinheiros, com tudo, neste mesmo caso os Seguradores tambem são desobrigados, não sahindo o Navio no dia garantido. (1)

(1) O Sabio Jurisconsulto Italiano Roccus cita nesta parte a observação do nosso Jurisconsulto

Se a garantia he de sahir depois de hum dia especifico ,v. g. que o Navio sahirá depois de 15 de Março , se elle sahe antes , a Apolice he igualmente invigorosa , e nulla , como no primeiro caso ; pois se verifica o haver-se apartado dos precisos termos , e pontual execuçaõ da mesma garantia.

Se a viagem he começada em boa fé , estando o Navio carregado , e prompto com os despachos necessários para seguir a viagem segurada , acontecendo pôr-se algum embargo á sahida , depois de levantar-se a ancora , e fazer-se o Navio á véla ; como em tal caso se considera principiada a viagem , os Seguradores estão obrigados aos accidentes que sobrevierem , hum momento que seja depois ; porque o Segurado tem mostrado cumprida da sua parte a garantia ; e os riscos , e infortunios posteriores ao principio da viagem já pertencem aos Seguradores pelas clausulas da Apolice.

Quando se faz a garantia de sahir o Navio em hum dia determinado , ou antes delle , se na verdade no tempo designado partio do porto da carga com sua completa carregaçãõ , provisões , e despachos , se indo a algum outro porto no mesmo continente , ou Ilha , taõ sómente com designio de procurar Comboy , tendo em vista proceder , por este modo , mais seguramente ao seu destino , sendo o porto do Comboy o lugar commum do ajuntamento , e ponto de reuniaõ , ou *rendezvous* dos Navios , que pertendem protecçaõ , como he a Bahia de *Bluefields* na Jamaica , *Spithead* , ou *Dwns* em Inglaterra ; se aliás este Comboy he certo , e se acha alli prompto por ordem do Governo , ou de pessoa competentemente authorizada ; em tal caso , ainda que no mesmo porto do Comboy se puzesse depois embargo para não sahirem os Navios , sempre o Segurador ficaria responsavel por qualquer damno , visto verificar-se , que o Segurado havia cumprido da sua parte a garantia do tempo , tendo effectivamente sahido o Navio no dia designado na Apolice. Nem se pôde considerar haver-se commettido o que se diz *deviaçaõ* , ou mudança de derrota , por ter-se ido alli procurar Comboy ; pois sendo este certo , existe , e do interesse do proprio Segurador deve-se julgar , que em se tocar a semelhante porto para aquelle fim , fora escolhido o mais seguro , e direito caminho de chegar-se a salvamento ao lugar do destino.

O que muito mais procede , se o uso das viagens do porto da carga authorizada o poder o mesmo Navio tocar a alguns outros portos , com tanto que o Capitaõ delle comece a viagem em boa fé , sem ter a esse tempo receio de embargo , ou de qualqner outra restricçaõ , e demora , e sempre com o designio de seguir , sem interrupçaõ , a viagem na sua direita derrota ao porto do destino. E como em tal caso a garantia versa sobre o facto antecedente ao embargo , vem ella a verificar-se , logo que se principiou a viagem , sahindo o Navio do porto da carga , prompto com os devidos despachos ;

Portuguez *Sqnterna* , que exclama contra os Mestres dos Navios , e Marinheiros , que não sahindo para viagem em tempo , causaõ irreparavel perjuizo aos Proprietarios , *quando detinentur in portu à mulierculis et dulcedine vini.*

chos ; e por isso os danos procedidos do embargo , ou de outro accidente , sobrevindo contra a intenção , e expectação do Segurado , são justamente a cargo do Segurador.

Isto porém não teria lugar , se o Navio fosse conduzido a outro porto para algum differente interesse , ou negocio , ou se tivesse sahido no designio de esperar hum Comboy , que ainda não fosse chegado , ou não estivesse prompto , ou ao menos annuciado pelo Governo , e com tudo ahi se demorasse por muito tempo a esperallo ; pois he evidente que nestes casos os riscos do Segurador podiaõ entretanto crescer ; e aquella demora , e interrupção da viagem degenerar em seu prejuizo , contra a evidente intenção , e vontade que tinha ao tempo da assignatura da Apolice.

Alguns excitaõ questaõ , se em hum porto tal como o de Londres , reputa-se principiar a viagem logo que o Navio levanta ancora no Thamise , e se faz á véla , estando completamente carregado , e com todos os despagos devidos ; ou se he necessario que o mesmo Navio tenha chegado a *Gravesend* , e dahi sahido para a viagem destinada , visto que este lugar he considerado como o limite do porto de Londres. Esta questaõ he connexa com a garantia do tempo ; porém ainda se acha indecisa nos Tribunaes de Inglaterra. (1)

Do exposto he claro , que a garantia do tempo he muito perigosa aos Segurados ; pois ainda não procedendo de sua parte a quebra , ou preterição da garantia , que póde unicamente derivar-se de facto alheio , ou de outro infortunio , vem com tudo elles a perder todo o beneficio da sua Apolice. Pelo que , importa lhes ter grande cautéla a este respeito , e prevenirem nas Apolices , com clausula expressa , a contingencia de que , não partindo o Navio no tempo garantido , subsistirá com tudo o Seguro , mediante maior premio , conforme se considerar importante a differença do dia , ou mez.

(1) Park. Cap. 18. pag. 338.

C A P I T U L O XVI.

Da Garantia de Comboy.

A SEGUNDA especie de garantia, que frequentemente occorre nos Seguros, he a de sahir o Navio em Comboy. (1) Esta garantia foi introduzida a beneficio dos Seguradores em tempo de guerra, para se porem a abrigo do extraordinario risco de prezas do inimigo da Nação, a que pertence a propriedade segurada. Este risco vem a ser incomparavelmente maior que qualquer outro perigo maritimo; tanto mais, que muitas vezes o Capitaõ do Navio, quando navega sem Comboy, no continuo receio de encontrar o inimigo, se aparta dos rumos ordinarios, e esta prudencia timorata frequentemente o expõe a cahir no perigo que pertendia evitar. (1)

Considerando-se a importancia do Comboy aos interesses do Segurador, he clara a justiça com que se julga inválida a Apolice, e se desonera o mesmo Segurador de responder por qualquer perda, quando, no caso da garantia do Comboy na Apolice, o Segurado não mostra cumprida huma condição tão substancial. A falta de Comboy faz crescer excessivamente os riscos da navegação, principalmente em tempo de guerra; e podem estes chegar a tal ponto, que os Seguradores ou exigiriaõ muito alto premio pelo perigo de preza, ou totalmente recusariaõ o Seguro. Consequentemente todas as Nações maritimas tem uniformemente adoptado a doutrina, que a garantia do Comboy deve ser estreita, e litteralmente cumprida, sob pena de nullidade do Seguro, ainda que esta não seja expressamente declarada na Apolice, tal sendo o objecto, e presumida intenção das partes. (3)

Toda a questãõ pois se reduz a saber o que se entende por Comboy, e até que ponto se estende a garantia de Comboy, quanto aos effeitos do contracto do Seguro.

O Comboy se considera hum rigoroso, e muito importante serviço público, destinado á protecção da Marinha mercaute; e por tante não se entende ser huma Náo, ou Embarcação de guerra, ou ainda qualquer força maior, cujo Commandante Nacional, ou Estrangeiro, por seu arbitrio, imprevisto encontro, ou outra circumstancia simplesmente casual, toma de baixo da sua protecção hum, ou mais Navios, ou Embarcações mercantes, para os conduzir em toda, ou em parte da viagem até ao porto do destino,

ou

(1) Wesket verb. *Convoy*. Park Cap. 18. pag. 338. e seg. Millar pag. 477. e seg. *post lethwaits Dict.* verb. *Convoy*. Emerigon Cap. 6. Sec. 4. Cap. 12. Sec. 18.

(2) *Cum plus in metuendo mali sit, quam in ipso illo quod timetur.* Cic. *Ep. famil.* Lib. 2. Cap. 4.

(3) *Quod agitur, pro cauto habendum est, etc.*

ou lugar da segurança; nem a garantia de Comboy se julga verificada, e satisfeita pelo Segurado nos termos da Apolice por hum Comboy desta natureza.

Para este effeito só se reputa Comboy, verdadeiramente tal, qualquer força Naval, que está debaixo do commando de pessoa nomeada pelo Governo, ou seus Vice-gerentes, ou pelo Almirante em chefe de alguma Esquadra destinada, por Ordem, ou Edital público, para conduzir constantemente, debaixo de sua guarda, direcção, e defeza Navios mercantes do porto da carga ao porto do destino, ou até o lugar perfixo pelo costume, ou pela determinação particular de quem tiver authoridade de legitima, e que parecer sufficiente, segundo as circumstancias, e exigencia do caso.

O ser aquella força composta de mais, ou de menos Navios, ou Embarcações de guerra, he cousa indifferente á natureza do Comboy, e á subsistencia do Seguro; com tanto que ella seja nomeada por authoridade competente; porque se deve suppôr, que o Governo, e os que tem delle as Ordens, e Instruções para os projectos Navaes, e Militares, são os que podem ser bem informados dos disignios, e forças do inimigo, e que gráo tambem de força seja sufficiente para repellir os seus ataques, e dar effecativa protecção ao Commercio Nacional.

Se o Governo concede Comboy especifico, isto he, huma força Naval composta de certo número de vassos, e isto conste por Edital, ou alguma outra maneira pública, e autentica, se depois da assignatura das Apolices não se verifica este Comboy, ou se dá hum de menor força, por qualquer motivo que seja; ou se estando prompta a Esquadra total, como havia sido determinado, o Commandante destaca parte das Embarcações della, para proteger a força mercante, ou alguns Navios da mesma, segurados com a garantia do Comboy, he questão, se perdendo-se estes, sendo aprezados pelo inimigo, ou soffrendo outro damno, ficam os Seguradores logo isentos da responsabilidade, por não terem aquelles Navios sido escoltados por toda a força Naval primeiramente destinada. Parece que sim, attendida a razão, que os Seguradores só se obrigaram, na consideração de hum Comboy especifico, e precisamente aquelle que fazia a esperança da Preça, e o apoio das especulações dos Negociantes, e que o Governo promettera, e julgára necessario, para dar huma protecção efficaç, e não illusoria á Marinha mercante. Por isso, em taes circumstancias, os Segurados obrarão prudencialmente, se se precaverem em tempo com a reforma da Apolice, para segurar os seus interesses.

Quando porém o Governo promette Comboy indefinido, isto he, sem especificar a sua força, as Apolices com a garantia de Comboy subsistem, qualquer que for o que o mesmo Governo, ou seus Vice-gerentes, finalmente ordenarem; pois todos os Seguros debaixo daquella garantia se entendem feitos com referencia á futura determinação dos que tem direito de prover no caso.

Nas Apolices Inglezas usase de variedade de frases na expressão desta

especie de garantia, como são: *Warranted*, ou *garantido*, *com Comboy*, *sahir com Comboy*, *partir com Comboy*, *navegar com Comboy*, *ajustar-se ao Comboy*, *Comboy para viagem*, *Comboy para toda a viagem*, *com Comboy para a viagem até á chegada*, e outras semelhantes. Mas, segundo a geral intelligencia dos Negociantes, e Tribunaes, estas frases são perfeitamente synonymas, isto he, significão substancialmente, que o Comboy escoltará os Navios até ao lugar do seu destino. Mas se na Apolice se encontrar alguma outra clausula escrita, que expressamente modifique, ou restrinja a generalidade desta interpretação, ella he a que deve decidir do direito das partes.

Por via de regra, a originaria intenção das partes, nas referidas clausulas he, que o Navio segurado não só haja de sahir do mesmo lugar, e no mesmo tempo que o Comboy, mas tambem que por elle seja protegido, durante toda a viagem até ao porto da descarga, continuando sem já mais desvairar da sua companhia, debaixo das ordens dos respectivo Commandante, de quem haja recebido o roteiro, ou Regimento, isto he, o Directorio da viagem, ou Carta de instruções. Pelo que, a não se limitar precisamente a duração do Comboy, ou por declaração expressa na Apolice, ou pelo costume da Praça, ou por ordem pública do Governo anterior ao Seguro, qualquer Comboy parcial seria insufficiente; e a garantia do Comboy viria a ser illusoria, sendo impossivel de outro modo o fixar-se a linha, e altura da viagem, até onde se devesse considerar preenchida semelhante condição. A suppôr-se, e admittir-se o contrario, he evidente que se authorizaria enormes fraudes; pois o Navio poderia sahir do porto com Comboy, continuar algumas horas, ou dias, e depois navegar sem elle em prejuizo do Segurado, ficando este exposto a maiores riscos, que aliás positivamente excluiu, quando se sujeitou ao Seguro, havendo cuberto os seus interesses com a salva guarda de tal garantia. Póde-se fazer a garantia do Comboy com a clausula de que este principiará de hum lugar determinado até outro tambem certo. Póde-se igualmente declarar na Apolice, que o Comboy seja qualquer Navio de guerra, ou Esquadrã Nacional, ou Estrangeira, que o Navio segurado haja de procurar no lugar da sahida, ou casualmente encontrar em qualquer parte da viagem, ou porto a que arribe. Neste caso aquella garantia se ha por verificada com o Comboy parcial, pois a vontade das partes, e seu especial ajusté, he a que dá a Lei ao contracto.

Destes principios fundamentaes se deduzem as consequencias seguintes.

- 1.ª Se havendo oportunidade de Comboy nomeado pelo Governo, depois de feitos os signaes para se ajuntarem os Navios mercantes, e se fizerem á vela, em lugar, e dia determinado, o Navio segurado com garantia de Comboy deixa de sahir por negligência, ou demora do Capitão, Equipagem, ou de outras pessoas, a Apolice immediatamente caduca, ainda que o Navio se incorpore depois ao Comboy.

- 2.ª Mas se o Capitão, e Equipagem, fazendo-se á vela o Navio por obe-

decer aos sinaes, empregará toda a possível diligencia por executarem as ordens do Commandante de se ajuntarem ao Comboy, e por accidentes imprevistos de ventos, tempestades, correntezas; nevoeiros, ou outro caso fatal, de força maior, e irresistivel; se não pôde conseguir a incorporação destinada, e depois o Navio sinistrou em alguma maneira, os Seguradores são responsaveis.

3. Se o Navio segurado com garantia de Comboy ou se anticipou arbitrariamente a sahir sem elle, contra as ordens dos legitimos superiores; ou se depois de partir com assistencia, e direcção de Comboy, se apartou d'elle deliberadamente; e seguiu viagem á descripção de quem o conduz, a Apolice ficou sem effeito.

4. Se porém partindo o Navio em Comboy no tempo, e lugar conveniente, no constante designio de se conservar debaixo da sua protecção, separa-se d'elle por algum tufão, tempestade, ou outro accidente, e força invencivel, o Segurador responde pelos damnos; porque a clausula de fazer a viagem em Comboy, não significa o dever o Navio absolutamente continuar na companhia do mesmo, em todos os pontos da linha da sua derróta, seja sso, ou não dependente da vontade do Segurado, e do Capitaõ do Navio, huma vez que levantou ancõra em tempo, e lugar opportuno; pois seria o cumulo da injustiça, excesso de crueldade, e accumulat-se desgraça sobre desgraça, pertender-se, que depois de cumprir o Segurado da sua parte com a garantia promettida, principiando a viagem no designio de se unir ao Comboy, sendo o Navio apartado d'elle por violencia dos elementos; soffresse com tudo o infórtunio de ser privado daquella indemnidade, que aliás tinha procurado com tanta precaução, e desvelo, offerecendo aos Seguradores adequado premio. He porém de notar, que neste caso o Capitaõ do Navio, terminada que seja a tempestada, ou o accidente que fez perder de vista o Comboy, deve fazer todos os racionaveis esforços por se ajuntar a elle, e não desistir senão com conselho dos seus Officiaes, e depois do reconhecimento a inutilidade, ou perigo de ulteriores diligencias, aliás o Segurador fica desobrigado. (1)

5. O mesmo, por identidade de razão, deve ter lugar, quando a Esquadra, ou qualquer força armada, que escolta os Navios, cahe em outra de inimigos, e he obrigada a empenhar-se em combate. Se alguns nesta occasião desvairão, para evitar o imminente perigo de preza, e depois soffrem algum sinistro, a Apolice persevera no primitivo estado.

6. Se o Governo não costuma dar Comboy a Navios para toda a viagem, mas sim de porto a porto, ou até certa altura, donde he livre aos mesmos Navios separarem-se, e he conforme á pratica dos Commerciãntes considerar-se por sufficiente este Comboy, senão houve outro extraordinario no mesmo porto para viagem inteira, o Navio que se aproveitou do Comboy usual, reputa-se haver cumprido a garantia de Comboy; e os Seguradores, em ca-

Tom. I.

Aa

150

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 18. pag. 443.

so de sinistro , acontecido depois da reparação , não pôde recusar a indemnidade com o pretexto de *deviação* , e *insufficiencia* de Comboy; pois em tal caso justamente se presume , que as partes contratárao , tendo em vista o Comboy do costume ; e por consequencia , que nem o Segurado podia prometter , nem o Segurador esperar outro Comboy diverso daquelle , que a geral prática tem regularmente destinado.

7. Se a força armada , que deve dar Comboy aos Navios mercantes , costuma ancorar , e estacionar-se em lugar differente do porto da sahida dos mesmos , como a Bahia de *Bulfields* , na Ilha da Jamaica , *Downs* , e *Spi-thead* a respeito do Tamise , e portos adjacentes de Inglaterra ; se o Navio segurado com clausula de Comboy se fizesse á véla , partindo do porto da carga no designio de proourar , e ajantar-se ao Comboy naquelle outro porto do geral *rendezvous* , ou ponto de reuniaõ de todos que devem sahir escoltados , julga-se immediatamente começada a viagem a risco dos Seguradores ; e todo o accidente que sobrevier , he a cargo destes , segundo os usos , e costumes do Commercio , que em controvérsias mercantis são de toda a força , quando não se oppõem á razaõ , ou á Lei.

Até que distancia possa o Navio apartar-se do Comboy , sem se perder a efficacia desta garantia , he questaõ ; que só se pôde decidir pelo Regimento , ou Carta directorial , que os Capitães dos Navios tenhaõ recebido do Commandante do Comboy. O senso commum dicta , que todo o Navio escoltado deve navegar na maior vizinhança possível da força armada , que o protege ; de sorte , que já mais o perea de vista , nem se impossibilite a divisar os sinaes que se fizerem , ou se dificulte o receber assistencia com occasiaõ de perigo.

A garantia de Comboy pôde unir-se na mesma Apolice á garantia de tempo. Como porém em algumas circumstancias a demora do Comboy faz perder a occasiaõ de sahida no dia determinado , e muitas vezes ha incerteza do mesmo Comboy , ou da época da sua sahida , he prudencia acautelar-se na Apolice esta difficuldade , estipulando o Segurado o ficar subsistente o Seguro , não obstante faltar-se a qualquer das ditas garantias , ou a huma , e outra simultaneamente , seja qual for o motivo , ajustando-se com o Segurador sobre a quota do premio , tanto para o caso da permanencia , como da dissoluçãõ da garantia ; pois variando por este modo os riscos , justo he que o premio se augmente , ou diminua na mesma proporçãõ.

Em Inglaterra tambem se usa estipular o retorno do premio , quando na Apolice ha a clausula : *With Comvoy for the voyage , and arrive* , com Comboy para a viagem , e chegue. Nesta especie de garantia o Segurado inteiramente remove do Segurador o risco de preza ; e por isso tem direito de requerer , e fazer-se-lhe o Seguro por menor premio , no caso de chegar o Navio a salvamento ao porto do destino , ficando em consequencia o Segurador obrigado a retornar , ou abater-lhe parte do premio correspondente á taxa proporcional , pela qual se tenha ávaliado o perigo da guerra.

Ainda que na Apolice não tenha estipulado a garantia de Comboy ,
com

(1) com tudo, se o Capitão do Navio, racionavelmente temendo os riscos de preza, procura algum lugar, ou porto, onde haja Comboy, para seguir o seu destino, debaixo de protecção do mesmo, e for por isso obrigado a pagar alguma cousa, tal despeza, como benefica aos Seguradores, e Interessados no casco, e carga do Navio, reputa-se avaria grossa, e deve ser por elles satisfeita proporcionalmente.

O Capitão, que voluntariamente se aparta do Comboy, deve ser punido, como infractor das ordens do Governo, e he responsavel além disto aos Interessados por todas as perdas, e danos. Alguns Capitães costumão praticar esta fraude de colloio com os Proprietarios do casco, e carga, a fim de poderem chegar mais depressa ao lugar do destino, e fazerem vantajosas vendas dos effeitos, livrando-se da concorrência dos outros, esoltados pelo mesmo Comboy. Contra esta industria, contraria á fé pública, refere Emerigon (2) huma ordem dada pelo Ministro da Marinha de França aos Governadores Generaes, e Commandantes particulares das respectivas Colonias, para prohibirem que os Capitães, que se tiverem adiantado á chegada do Comboy, não possaõ vender as suas carregações, senão depois que a frota inteira houver entrado no porto. Esta providencia he racionavel; salvo no caso de urgente necessidade dos habitantes do mesmo porto; porém o facto, e castigo do Capitão não exime da responsabilidade aos Seguradores, se se tiverem na Apolice encarregado da barataria do Patraõ.

C A P I T U L O XVII.

Da Garantia de Neutralidade.

A TERCEIRA especie de garantia he a de neutralidade, pela qual o Segurado affirma, que o Navio, e sua carga he propriedade neutral. Ella he muito usada no tempo de guerra; e a formula nas Apolices Inglezas he, *Warranted neutral ship, and neutral property*. Por esta garantia, o Segurado remove o Segurador os riscos a que este ficaria exposto, se a materia do Seguro fosse propriedade inimiga. Tal garantia, ou condição expressa na Apolice, he muito differente das duas que se deixaõ explicadas: se ella não he cumprida, o contracto não caduca meramente pela quebra da garantia; mas he absolutamente nullo desde o seu principio, pela fraude que radicalmente viciou a Apolice em consequencia do proprio facto do Segurado; pois affirmando ser o Navio neutral, e conseguindo com isto o Seguro, se acha

Aa ii

de-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 41. §. 7.

(2) Emerig. Cap. 12. Sec. 52.

depois ter, por meio de huma falsidade, pertendido indemnizaçãõ da perda, á que elle só deo causa.

Naõ he assim nas duas antecedentes especies de garantias; porque, quanto á do Comboy, ella pôde naõ ser cumprida sem culpa do Segurado; pois que a verificaçãõ de tal condiçãõ depende de factos de outros homens; e com tudo elle soffre o prejuizo, perdendo o beneficio do seu contracto. Tambem a garantia do tempo pôde naõ ser satisfeita, sem com tudo intervir falta do Segurado; porque esta he huma circumstancia, cuja execuçãõ depende de mil accidentes, como o tempo, ventos contrarios, reparos do Navio, falta de carga, negligencia, ou fraude do Capitaõ, e Equipagem, etc. Porém na garantia da neutralidade o Segurado ao tempo do Seguro bem pôde, ou deve saber se o Navio, ou carga segurada, he neutral; e se elle assevera que o he, naõ o sendo, convence-se de culpado de falsidade deliberada, e incorre em torpeza moral; e por isso o contracto he a todos os respeitos originariamente nullo.

Do que se deduz, que posto naõ acontecesse a perda por causa da declaraçãõ de ser o Navio, e carga natural, mas sim por tempestade, ou outro accidente, com tudo, milita ainda mais forçosamente a mesma razãõ, do que na quebra das outras especies de garantias, quanto para o effeito de desobrigar os Seguradores; porque pela falsidade, e fraude naõ se pôde considerar que houvesse, ou subsistisse o contracto.

He porém de advertir, que para se pertender cumprir esta garantia, basta que o Navio seja neutral ao tempo em que começãõ os riscos; porque seria iniquo imputarem-se ao Segurado as consequencias da guerra, que se rompe durante a viagem, tendo aliãõ feito o seu Seguro em boa fé, e naõ havendo o Segurador exigido delle antes da assignatura da Apolice, que garantisse tambem o continuar o Navio sempre neutral em todo o curso da viagem segurada. O seguinte caso bastará para explicar a presente regra.

O Navio Hollandez *Yonge Herman*, e sua carga, foi seguro em Londres do Oriente a Rotterdaõ em 28 de Novembro 1780, *garantido Navio neutral, e propriedade neutral*. Este Navio foi aprezado por Embarcaçãõ de guerra Ingleza no curso da sua viagem a 25 de Dezembro daquelle anno, tempo em que já haviaõ começado as hostilidades entre Inglaterra, e Hollanda, succésso acontecido a 20 do mesmo mez. Os Seguradores sendo demandados para o pagamento do Seguro, recusáraõ a indemnizaçãõ, com o pretexto de naõ cumprimento da garantia da neutralidade. O Segurado provou, que o dito Navio, e carga era verdadeiramente propriedade Hollandezza, ainda neutral ao tempo em que o mesmo Navio sahira do porto do Oriente para o de Rotterdam. O Lord Menfield, que presidio a este Juizo, decidiu contra os Seguradores, fundando-se em que pela garantia de neutralidade, do mōdo que se achava na Apolice, o Segurado expuzera a verdade, e só affiançara o estado do Navio, e sua carregaçãõ, tal qual era realmente na época do contracto, e ao principio dos riscos; que os Seguradores naõ tendo exigido delle garantia ulterior da continuaçãõ da neutralidade, por todo

o curso da viagem, eraõ vistos tomar sobre si todos os successos, e riscos futuros de rompimento de guerra, hostilidades, embargos, etc. que sendo ainda natural o Navio, quando sahira do Oriente, isto bastava para se considerar verificada a garantia, e serem os seguintes hazeres maritimos por conta dos Seguradores; bem assim quando garantindo se ser o Navio forte, e bem apparelhado, acontece depois por fortuna de mar o constituir-se innavegavel, ou soffrer outro damno, e com tudo o Segurador permanece responsavel.

Como as questões dos Seguradores sobre o não cumprimento da garantia de neutralidade, costumaõ excitar-se depois do sinistro da preza, e subsequente condemnação do Navio, e sua carga, declarando se ser de propriedade inimiga nos Almirantados, ou Consulados da Potencia aprezadora, e muitas vezes taes condemnações são injustas, ou pelas decisões arbitrias dos Juizes, ou pelas ordens, e Regulamentos vexatorios dos respectivos Governos, que mandaõ julgar como boas, e legitimas prezas as que se não podiaõ considerar taes pela Lei das Nações, ou Direito das gentes, confiando-se em consequencia Navios, e suas carregações, que aliás são verdadeiramente de propriedade neutral, e não pertencendo estas á classe dos bens denominados de contrabando de guerra, he necessario fixar a regra sobre o effeito das Sentenças dos ditos Almirantados, e Consulados, relativamente á desobriga, ou responsabilidade dos Seguradores, nos casos de haver nas Apolices a garantia de neutralidade.

As regras estabelecidas na prática de julgar de Inglaterra, são as seguintes. (1)

A sentença de condemnação de qualquer Tribunal, ou Almirantado estrangeiro, que declara ser boa preza algum Navio, e sua carga, he prova concludente, e authentica de ser huma, e outra cousa propriedade não neutral, para o effeito de desobrigar ao Segurador que tomasse o Seguro debaixo da garantia de neutralidade, quando a face da mesma Sentença apparece sem a menor ambiguidade, que este fora o fundamento da condemnação; e ao mesmo tempo se mostra, que no acto do exame do Navio pelos Aprezadores, ou em tempo idoneo da Reclamação judicial, não se apresentáraõ os documentos legaes, que, segundo a Lei geral das Nações, são necessarios para fazer constar ser tal Navio, e o nelle conteudo, propriedade verdadeiramente pertencente a subdito de Potencia neutral, e haver o mesmo Navio sido adquirido por Escrita pública anteriormente á época das hostilidades entre as Nações belligerantes.

Consequentemente permanecem responsaveis os mesmos Seguradores, se a Sentença he escura, ou não contem o especifico fundamento de não ser o Navio, e sua carga propriedade neutral; ou posto o contenha, he com tudo contradictoria á prova dos autos; ou for proferida em conformidade a alguns Regulamentos da Potencia aprezadora, que aliás são arbitrios, op-

pres-

(H) Park. Cap. 18. pag. 352. Wasket verb. *Almiratty*.

pressivos, e exorbitantes da Lei geral das Nações, e eraõ ignorados por ambas as partes na época do contracto; neste caso, não obstante a dita Sentença, considera se verificada a garantia da neutralidade, se o Segurado produz documentos legitimos, donde mostre que os bens seguros eraõ verdadeiramente propriedade neutral, e que no curso da viagem, ou á vista do Aprezador, o Capitaõ do Navio se comportára de modo, que não perdesse a sua neutralidade, segundo o Direito das gentes: sendo justo, que provando o Segurado o cumprimento do que asseverára na Apolices, prestem-lhe os Seguradores a indemnidade promettida, sem embargo da condemnação do Navio, e carga; que em tal caso se convence de notoriamente injusta, e de mera força, cujo damno só póde ser por conta dos mesmos Seguradores, como huma consequencia do sinistro da preza, que sobre si haviaõ tomado, o qual sempre os grava, seja justa, ou injusta, isto he, feita (1) segundo as Leis da guerra, ou contra as mesmas Leis por violencia, e abuso de poder; tanto mais, que por Direito commum, o facto dos Principes, e a injustiça da Sentença dos seus Magistrados, e Tribunaes se consideraõ casos fortuitos, (2) que devem por tanto ser a carga dos Seguradores, pela generalidade das clausulas da Apolice.

Acclarar-se-haõ estas regras com os seguintes exemplos. (3) Fez-se em Londres o Seguro do Navio Toscano *Thetis*, garantido *neutral*, e igualmente a sua carga, consignada a Londres, sendo os Proprietarios residentes em Liorne. Sendo aprezado por hum Corsario Hespanhol, foi em Hespanha condemnado como boa preza, com o fundamento de que o Navio recusára o exame no mar, e resistira, fazendo fogo contra o Corsario. Os Seguradores com o pretexto da Sentença do Tribunal de Hespanha, não quizeraõ pagar ao Segurado; porém o Almirantado de Londres decidio contra elles, com o fundamento de que na dita Sentença não se julgára ser a propriedade não neutral; que a resistencia do Capitaõ em se não deixar examinar, e resistir com força, não legitimava por isto só a preza, porque semelhante resistencia he hum simples acto de força superior, real, ou presumida do Capitaõ, a que se póde resistir, e vencer por outra opposta; e todo o que vai examinar hum Navio no mar, ou o detem, considera-se por Direito das gentes, fazello por sua conta, e perigo: se ahi acha alguma cousa de contrabando de guerra, ou propriedade inimiga, he justificada a sua conducta, aliás paga as custas da detençaõ illegitima, como he prática do Almirantado de Londres, quando a parte aggravada o requerer. A preza, e subsequente condemnação, que he feita por Ordenanças particulares de algumas Potencias belligerantes, que não são conformes, ou não fazem parte da Lei das Nações, entra na generalidade dos riscos da Apolice, que são a carga dos Seguradores. Todo aquelle que faz algum Seguro de seus bens, he obrigado
taõ

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 18. e 20.

(2) L. 11. ff. de *Evictionibus*. L. 2. §. 9. ff. *Siquis cautionib.* L. 52. §. 18. ff. *pro Socio*.

(3) Parb. Cap. 18. pag. 363.

tao sómente a consultar as Leis do paiz , donde sahe , e para onde se destina o Navio , a fim de se regular em consequencia , e naõ ás arbitrias Ordenanças das outras Potencias , posto se achem em guerra , por se dever presumir , que estas se conformaõ á Lei geral das Nações , fundada nos principios eternos de justiça , que dirigem a todo o Mundo , e que devem ligar os Soberanos que detestaõ a barbaridade , ainda nas discordias politicas.

Fez-se o Seguro em Londres de hum Navio (1) *garantido Portuguez*: sendo aprezado por hum Corsario Francez , e levado a França , foi ahi condemnado , com o pretexto de ter hum sobre-carga Inglez a bordo. Os Seguradores recusáraõ o pagamento do Seguro , vista a dita condemnação. O Lord Monfield decidio a favor do Segurado , com o fundamento de que a condemnação do Navio era apoiada em huma Ordenança em França meramente arbitraria , oppressiva , e opposta á Lei das Nações ; que se o Segurado a ignorava , a sua boa fé o defendia ; se o Segurador a sabia , devia indagar se havia tal sobre-carga a bordo , e naõ destruir extemporaneamente o contracto válido , quando verdadeiramente se mostrava cumprida a garantia da neutralidade.

O Navio *Rainha de Portugal* foi seguro em Londres , de Lisboa a Bombaim , *garantido Navio Portuguez* ; sendo aprezado em Dezembro de 1782 pelos Francezes , debaixo do commando de Mr. de Suffrein , foi condemnado por boa preza em consequencia de hum Regulamento de França , relativo á navegação dos neutraes , que declara de legitima preza todo o Navio de construcção do inimigo , cuja escritura de venda á neutral naõ tenha data anterior ás hostalidades. Ora tal era o dito Navio , que havia sido construido em Bombaim , e navegava debaixo da Bandeira Ingleza , até 1781 , tempo , em que tomou a Bandeira Portugueza. Os Seguradores que disputáraõ o pagamento , foraõ absolvidos no Almirantado de Londres , com o fundamento de que justamente se havia no Almirantado de França decidido , segundo o Direito das gentes ; visto que nas expostas circumstancias , os Segurados naõ tinhaõ provado a neutralidade do Navio , e por tanto o contracto era nullo pelo naõ-cumprimento da garantia de neutralidade.

(1) Park pag. 372.

P A R T E III.

DA EXECUÇÃO DO CONTRACTO DO SEGURO.

C A P I T U L O I.

Das obrigações, Direitos, e Acções do Segurado em execução da Apolice.

A CONTECENDO o sinistro, ou dissolvida a Apolice *sem fraude*, o Direito Mercantil impõe ao Segurado algumas obrigações a favor dos Seguradores, assim como se lhes dá certos direitos, e acções a bem de seus interesses; a fim de que o Contracto do Seguro, sendo válido na origem, se execute em boa fé, e com satisfação de justiça de ambas as partes.

A primeira obrigação do Segurado, depois do sinistro, he tratar da salvação do Navio, e sua carga, se está em circumstancias de fazello; denunciando, quanto mais depressa, o caso aos Seguradores, a fim de poderem estes providenciar o possível recobrimento, e boa arrecadação da propriedade sinistrada.

A segunda obrigação he de se munir dos documentos necessarios á verificação da perda, e do interesse de que pertende a indemnização, apresentando aos Seguradores os mesmos documentos em tempo idoneo.

Aquella denúncia, e esta apresentação de documentos he igualmente indispensavel no caso do estorno, ou dissolução d'Apolice *sem fraude do Segurado*, quando este pertende a restricção, e retorno do premio; sendo assim justo, para que os Seguradores fiquem certos de já estarem livres da responsabilidade da respectiva Apolice, e poderem em consequencia tomar as suas medidas nas operações ulteriores de outros seguros, de cujo beneficio seriaõ privados, talvez não os aceitando em occasiões favoraveis, e esperançosas, na consideração de estarem gravados de grande risco, que tihão razão de presumir pendente.

Os direitos, e acções do Segurado tendem a compellir os Seguradores á *Prestação da Indemnidade*, ou caso do sinistro total, ou parcial; e ao *Retorno do Premio*, no caso da dissolução d'Apolice *sem fraude*.

Para procedermos com ordem, trataremos: 1.º da *Salvação*, e suas especies: 2.º da *Prestação da Indemnidade*: 3.º *Abandono*: 4.º das provas necessarias á execução d'Apolice depois da perda: 5.º do *Retorno*

do premio: 6.º das acções competentes aos Seguradores contra os Segurados, e da ordem judicial nas causas de seguros.

C A P I T U L O II.

Da Salvação.

Salvação, em Direito Marítimo, significa em geral o acto, pelo qual o Navio, pessoas, e bens nelle transportados se livraõ e salvaõ da perda total de fogo, naufragio, pirataria, preza, ou outro desastre de fortuna de mar, seja por esforços da propria Equipagem, seja pela concorrência, actividade, e perigo de quaesquer, que trabalhassem no mesmo ministerio. (1)

Tambem se diz *Salvação* em sentido mais particular o premio, ou recompensa concedida aos que prestáraõ assistencia, e ajuda para salvar-se o Navio, e sua carga, e pessoas ahi existentes, de qualquer genero de perigo do mar. Os Inglezes chamaõ a este premio *Salvage*.

Salvação genericamente tomada recebe diversas denominações, segundo o objecto, natureza do caso, e meio, com que se salva, e se obtem, em todo, ou em parte, a propriedade sinistrada: diz-se por tanto *Repreza*, *Resgate*, *Recobramento*, *Reclamação*.

Repreza, ou *Retomadia* he o acto, pelo qual o Navio, tendo sido aprezado por Inimigos, ou Piratas, he salvo da preza, ou pilhagem, por ser retomado por algum outro Navio Nacional, ou de Potencia Alliada, ou Neutra, que se apoderou do mesmo Navio aprezado, seja por força effectiva, seja por abandono, que á sua vista delle fizesse o Aprezador, por o considerar de maiores forças. Os Francezes chamaõ a este meio de salvação *Recousse*, e os Inglezes *Recapture*, de que já indicámos alguns principios na Parte I. destes Elementos Cap. 43.

Resgate he a salvação do Navio aprezado abatida por composição feita com o Inimigo, ou pirata, assim no mar, como no porto, onde tenha sido conduzida a preza: e se póde definir esta composição hum contracto de Direito das Gentes, pelo qual, mediando certo preço, ou beneficio para o Aprezador, o Capitão do Navio aprezado, ou outra Pessoa interessada, consegue que elle relaxe, e dimitta de si os prizioneiros com o mesmo Navio, e sua carga, reintregando-se tudo no seu antecedente estado pelo direito que se diz de *postliminio*, como se o Navio nunca estivesse em poder de Inimigos.

Recubramento, ou *Recuperação*, ainda que seja hum termo applicavel
a

(1) Allan Park Cap. 8. Beaves lex Mercatoria pag. 146. Weskett v. *Salvage*.

a todo o genero de cobrança, e reintegração de posse de alguma cousa, com tudo na materia presente designa especialmente ao acto da salvação de Navio, no caso de naufragio, varação, e encalhe; de sorte que pela diligencia, cooperação, e esforços, dos que prestárao soccorro, se chegasse a pôr o mesmo Navio fóra de perigo, ou ao menos a salvar as vidas, e aproveitar-se parte do casco, e carga em estado de algum valor. Os Italianos chamao a este acto *Recupero*; os Francezes *Sauvetage*.

Reclamação he toda a diligencia, ou acção judicial, pela qual o Capitão do Navio naufragado, embargado, aprezado, reprezado, confiscado e condemnado, ou os Interessados no casco, e carga procurao nos Consulados, ou Almirantados da Nação, ou Potencia, que fez o embargo, preza, repreza, confisca, e condemnação, que se levante o embargo, ou que se restitua a preza, por ser feita contra o Direito das Gentes, ou que seja retornado o Navio, e sua carga aos Proprietarios, e Interessados, pagando-se o competente premio da salvação nos casos da repreza, naufragio, etc.

Trataremos de cada hum destes modos de salvação distinctamente. Principiemos pela Repreza, que he o mais frequente, e o primeiro modo da salvação do Navio, depois dos sinistros da preza.

Por Direito das Gentes, seja a guerra justa, ou injusta seja declarada, ou de facto, o simples acto da occupação bellica, e força fysica, pelo qual o Inimigo, ou Pirata se apodera de algum Navio, supposto não decida por si só da legitimidade da preza, nem constitua irrevocavelmente perdido o dominio do respectivo Proprietario do caso, e carga; com tudo, he o que basta, para que o Reprezador adquira, pela Repreza, Recaptura, ou Retomadia, hum direito certo sobre a propriedade reprezada, ou para assenhorear-se della absolutamente, como de cousa já pertencente ao Inimigo, ou para exigir huma recompensa proporcional ao trabalho, e perigo da repreza, a titulo de *Salvação*. (1)

Qual porém seja esse tempo, além do qual o Reprezador possa fazer seu o Navio, e carga reprezada, não se acha assentado por uniforme Lei das Nações da Europa; e os Escritores, que tratáao do Direito de Guerra variao de pareceres, e a sua authoridade, posto que respeitavel, he incompetente em negocio desta natureza; e cada Potencia Maritima tem sobre isso sua legislação particular, em que frequentemente mais se consulta a força, e animosidade Nacional, do que a justiça, e a humanidade.

Já na I. Parte destes elementos Cap. 41. e 43. indicámos o Direito de França, e Inglaterra a este respeito. Pelas Ord. de Mar. de França Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas* Art. 8. sendo reprezado algum Navio por Corsario Francez, tendo estado 24 horas em mãos do Inimigo, he havido por boa preza; e sendo reprezado antes das mesmas 24 horas, deve ser restituído aos Proprietarios do casco, e carga, pagando estes hum terço do respectivo va-

Bb ii

lor,

(1) Emerigon. Cap. 12. Sec. 23.

lor , que se considera o premio da salvaçãõ. (1) Sendo porẽm a repreza feita por Embarçaõ de guerra da Coroa , qualquer que fosse o tempo , em que estivesse em poder dos Inimigos , he restituído o Navio , e o nelle conteudo aos originarios senhorios , pagando estes *razoada gratificaçãõ* a beneficio da Equipagem , conforme o arbitrio do Almirantado. Assim foi determinado por huma Declaraçãõ Real , que transcreve Emerigon Cap. 12. Sec. 23, e que he fundada em rigorosa justiça ; porque semelhante repreza naõ sendo feita por especulaçãõ mercantil , dispendio , e risco dos Armadores particulares , munidos de Commissão pública , ou *Cartas de Marca* , mas sim por força de hum dever , e serviço público , naõ pôde dar ao Soberano direito compativel com a dignidade suprema de se appropriar dos bens de seus subditos , espoliados pelos inimigos do Estado , tirando proveito da calamidade daquelles , cujas pessoas , e fortunas he obrigado a proteger.

Em Inglaterra pelo ultimo Acto de Preza do anno 33 do actual Reinado de George III. Cap. 66. tratando-se das reprezas de Navios , e suas carregações , pertencentes aos subditos da Gram Bretanha , e Irlanda , he determinado , que sejaõ restituídos os mesmos Navios , e suas carregações aos originarios Proprietarios , qualquer que fosse o tempo que estivesse a preza em poder dos inimigos , pagando-se a oitava parte do respectivo valor a titulo de salvaçãõ (*Salvage*) , a beneficio da Equipagem do Reprezador , sendo repreza feita por Embarçaõ de guerra da Coroa ; e a sexta parte , sendo feita por Corsario da Naçãõ. Do que se patentea , que o Governo Britanico admite em todo o tempo , em materia de preza , o direito de *posliminio* , naõ considerando já mais alterada a originaria propriedade por causa da mesma preza , ficando os Proprietarios unicamente gravados com o encargo de satisfazerem aos Reprezadores aquelle premio , que o Estatuto prefixa , e que he comparativamente com o de França o mais equitativo , e modico ; bem entendido , que este premio se deduz precipuo , e independente das despesas indispensaveis da Reclamaçãõ do Navio no Almirantado.

A justiça , e necessidade de se pagarem as despesas da salvaçãõ do Navio , e sua carga , e ainda de se conceder alguma gratificaçãõ excedente ao valor das mesmas despesas , he de si evidente , naõ só no caso da repreza , mas tambem em qualquer outro , em que se livra o Navio da ruina total ; pois naõ pôde haver cousa mais racionavel , do que o conceder-se huma recompensa áquelle , que , por seu trabalho , e risco da propria vida recobrou a propriedade alheia , tirando-a do poder do inimigo , ou de perigo de submersãõ , naufragio , ou perda de igual consequencia. Por esta causa todos os Estados Maritimos , desde as antiquissimas Leis de *Rhodes* , e depois as de *Oleron* , tem feito Regulamentos para fixarem o preço da *Salvaçãõ* em alguns casos , deixando-o em outros ao arbitrio do Juiz , conforme as particulares circunstancias que devaõ motivar hum premio proporcional ao trabalho , e perigo.

No

(1) Vid. Velin Cõm. ao dito Artigo 8. 9. e 10. Vide as novas Determinações do Reinado de Luiz XVI. na Encycloped. method. Art. *Armateur* , *Corsaire* , e lugares parallelos.

No nosso Reino adoptou-se substancialmente nesta matéria a Legislação de Inglaterra, que já apontámos, e que mais extensamente se pôde ver no Alvará de 9 de Maio de 1797, que veio ampliar, e corrigir o antigo Regimento das prezas. Vide Appendix a este Capitulo.

He de notar, que na Legislação indicada, tanto em Inglaterra, como nestes Reinos de Portugal, só se considerou o caso da preza de Navio Nacional feito por Corsario, ou Embarcação de guerra da mesma Nação; mas omittio-se o caso, quando ella he feita por Corsario, ou Embarcação de guerra de Potencia Alliada. He verdãde que o Soberano de cada Paiz não pôde estender a sua Legislação além do seu territorio, nem prescrever regras de conducta aos Estados independentes. Com tudo por identidade de razaõ, ou ao menos por huma análogia bem racional, o mesmo direito he natural e reciprocamente applicavel a respeito das reprezas feitas pelos Alliados, e Auxiliares, visto fazerem causa commum, e serem consequencia os respectivos direitos, e interesses de certo modo identificados, segundo a profunda doutrina de Watel, Author Capital em materia de Direito das Gentes. Liv. 3. Cap. 14. As Ord. de Mar. de França Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas*, e Tit. 10. se conformáraõ particularmente a esta doutrina, ibi: „ Os Navios, e effeitos de nossos *Vassallos*, ou *Alliados* restaurados *do poder de piratas*, e reclamados em hum anno, e dia da declaraçaõ, que disso se fizer ao Almirantado, seraõ restituídos aos Proprietarios, pagando estes hum terço do valor do Navio, e mercadorias pelas despezas da retomadia.,

Pelo que he de esperar da Dignidade do Governo Britanico, e sua estreita Alliança, e harmonia com a Coroa de Portugal, que faça restituir aos Portuguezes os seus Navios, reprezados do poder dos Francøzes por Embarcações Inglezas, e que se achaõ reclamadas no Almirantado de Londres pelos Proprietarios: tanto mais que o Almirantado de Lisboa, por hum systema de justiça, e prática de julgar uniforme, tem mandado entregar aos Proprietarios os Navios Inglezes, reprezados por Embarcações Portuguezas, ainda sem esperar que se praticasse a reciprocidade que na sobredita Legislação do Alvará de 9 de Maio de 1797. §. 5. se estabeleceo como regra a respeito das reprezas dos Navios das Potencias Alliadas feitas pelos Navios Portuguezes.

O que se tem dito procede rigorosamente no caso de repreza feita ou por ataque immediato, ou por incursãõ imminente da Embarcação de Reprezador, que obriga ao Inimigo, ou Pirata a arrear bandeira, entregando-se prizioneiro, ou a ceder da preza, fugindo pela apparencia, e presença de força, que considera maior, e irresistivel. Porém se o Navio aprezado fosse depois achado, e protegido por outra Embarcação em consequencia de espontaneo abandono feito pelo Aprezador em razaõ de tempestade, ou outro accidente, entrando o mesmo Navio, por virtude de tal abandono, em todos os seus direitos, deve ser restituído aos Proprietarios; e a Equipagem da Embarcação, que o tiver livre do perigo da preza, só tem direito a huma *honestã recompensa*, segundo o arbitrio do Juiz, conforme

as circumstancias do caso , como he racionavel decisã do célebre Codigo do *Consulado do Mar* , que antigamente teve em toda a Europa grande authoridade em negocios maritimos. (1)

Se o Navio aprezado he reprezado pelo valor da propria Equipagem , que (sem perfidia , ou offensa do Direito da guerra) sacode o jugo do Inimigo , ou se escapa do seu poder pela fugida , a mesma Equipagem não tem direito ao *ordinario premio da salvaçaõ* , porque he do seu dever fazer todo o possivel por recobrar o Navio confiado á sua guarda ; tanto mais , que nisto não só defende os interesses dos Proprietarios do casco , e carga , senão tambem a sua liberdade , bens , e soldadas , que não vence senão chegando o Navio a salvamento ao porto do destino. (2)

Sendo algum Navio abandonado pela propria Equipagem por justo temor de imminente , e inevitavel perigo de cahir em mãos do Inimigo (o que não he licito ao Capitaõ , senão no caso de extremidade , e de conselho , e assenso dos principaes Officiaes , e Marinheiros) e se comparecendo outro Navio , e achando aquelle em absoluto abandono , tomasse delle posse , ou obstasse , com a sua presença , e protecçaõ , á preza , antes que o Inimigo se tivesse apoderado do mesmo , a Equipagem de tal Navio , que sobreveio nestas circumstancias , só tem direito a huma *recompensa simples* , e não póde exigir o premio legal da salvaçaõ , porque não se verifica neste caso a repreza ; pois esta suppõe já ter sido aprezado o Navio , que depois foi soccorrido , e protegido pela apparencia do outro , que affugentou o Inimigo. (3)

C A-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 24.

(2) Emerig. Cap. 12. Sec. 25.

(3) Emerig. Cap. 12. Sec. 26.

CAPITULO III.

Do Resgate.

O RESGATE he o segundo modo de salvaçãõ do Navio, acontecendo o sinistro da pirataria, ou preza. Elle pôde ser feito ou pelo Capitãõ do mesmo Navio, ou pelos Proprietarios do casco e carga, ou pelos Seguradores, antes ou depois das 24 horas, seja em mar alto, seja no lugar em que tiver sido conduzida a preza. (1)

Se os Proprietarios se achãõ para darem as suas ordens a bordo, ou na vizinhança, ou facilidade de serem consultados, o Capitãõ não pôde, sem participaçãõ, e authoridade dos mesmos, ingerir-se a fazer o resgate; mas se não estaõ nestas circumstancias, a elle privativamente pertence (havendo primeiro conselho dos Officiaes do Navio) diligenciar, e concluir com o Aprezador ou Pirata, o resgate a melhores condições possiveis; e fazendo-o, he visto contratar em qualidade de procurador dos respectivos Donos, e Intressados ausentes, sem que por este acto nada possa adquirir para si, mas taõ sómente por conta daquelles que representa, e cujos direitos, e interesses se considera terem sido entregues á sua felicidade, e guarda.

Em consequencia deste principio, e a fim de se não dar ansa aos Capitães de Navios de prevaricarem no seu ministerio, entregando-se ao Inimigo por cobardia, e na esperança de tratos para elles lucrativos, mas em prejuizo dos Proprietarios, he justamente determinado neste Reino pelo Alvará de 9 de Maio de 1797. §. 8. que sejaõ nullas as doações feitas pelos Inimigos aos Capitães dos Navios-aprezados; e que as Embarcações, e effeitos doados sejaõ restituídos a seus donos: e esta disposiçãõ he conforme ás antigas Leis, e usos Maritimos, de que faz mençãõ o célebre Author de Guidon de la Mer Cap. 6. Art. 2. vid. *Emerigon* Cap. 12. Sess. 21. §. 4.

Se os Proprietarios se achãõ a bordo, a elles pelo seu interesse, e como Procuradores legaes, e presumidos dos Seguradores, toca fazer o resgate; e igualmente o podem fazer, sendo o Navio conduzido a algum porto, onde elles estejaõ, ou possaõ com presteza mandar as suas ordens. He porém de advertir, que podem fazer o resgate ou por sua conta, e risco, ou pela dos Seguradores.

No Art. da 66. Ord. de Marinha de França Tit. *dos Seguros* he estabelecido, que, no caso de preza, os Segurados poderaõ regatar os seus effei-

(1) *Emerigon* Cap. 12. Sec. 21. e seg. *Valin* ao Liv. 3. das Ord. Mar. Franç. Tit. 9. das Prezas Art. 18, e Tit. dos seg. Art. 66. e 67, e Tit. das Avarias Art. 6. *Weskett v. Ranson.*

feitos sem esperar por ordem dos Seguradores, se lhes não tem podido dar aviso; com a condição porém de lhes participar depois por escrito da composição que tiverem feito.

Valin commentando esta Ordenança, observa, que só he necessario dar aviso aos Seguradores, quando o Segurado quer que o resgate seja feito por conta delles; mas se o quer fazer por conta propria, não tem obstaculo algum; e em tal caso a propriedade apreçada ha restabelecida no seu primeiro estado *pelo direito de postluminio*, e o Navio continúa, como antes, a navegar a risco dos Seguradores, a quem o resgate vem a ser absolutamente estranho.

Porém se pertende que o resgate se faça por conta dos Seguradores, he necessario que, sem perda de tempo, assim lhes participe, neste caso elles tem a escolha de acceitarem ou não a composição a seu proveito & *proporção de seu interesse*; porém acceitando, são obrigados a determinarem-se promptamente, fazendo essa declaração incontinenti, e contribuirão immediatamente ao pagamento do resgate, correndo os riscos do retorno: aliás devem pagar as sommas por elles seguradas, sem poderem pertender coisa alguma dos effeitos resgatados. Tal he a disposição da dita Ord. Art. 67. Aquella resposta dos Seguradores deve ser dada sem a menor ambiguidade, e sem demora; pois cada momento traz mudanças de noticias, que influem na perda, ou ganho da composição, cuja vantagem depende do azar. Se os Seguradores querem ganhar, he necessario porém se no risco de perder.

He com tudo de notar, que os Seguradores podem deixar de responder ao aviso que o Segurado lhes faz do sinistro da preza para providenciarem ao resgate, ou ao seguro delle; pois, como já se disse, he de seu arbitrio acceitallo, ou recusallo, segundo entenderem convir-lhes; não havendo Lei, ou razão, que os obrigue a tomar a seu cargo as consequencias de semelhantes composições, que talvez os exponhaõ a maiores perdas. Porém não respondendo em tempo idoneo, decahem de todo o direito do resgate; e o Segurado pôde fazello por conta propria, salvo o seu direito para exigir dos mesmos Seguradores a importancia segura. Mas nestas circumstancias, assim como os Seguradores não podem pertender coisa alguma do Navio, e effeitos resgatados, tambem o Segurado não pôde forçallos a contribuir a tal resgate, que lhes fica sendo estranho.

Se os Seguradores, sendo notificados da preza, tomaõ sobre si o fazer o resgate, este fica todo a seu proveito, e risco; e effectuando-o, vem a ser os Compradores, e Proprietarios da coisa segurada á proporção do seu interesse, isto he, da importancia, de que haviaõ tomado o seguro na mesma coisa: devem porém acceitar o abandono dos Seguradores, e pagar lhes a somma segura, correndo os riscos do retorno, não já como Seguradores, mas como novos Proprietarios, subrogados de pleno direito em lugar dos antecedentes donos do Navio, e carga segurada. E quando em tal caso offereção depois a estes o restituir-lhes a sua propriedade, para se dispensarem de satisfazer o preço do resgate, e a importancia, que fazia o objecto do seguro, não podem constrangellos a isso.

O resgate no mar se faz de dous modos. O primeiro, e o mais ordinario, consiste em ajustar o Capitão do Navio com o Aprezador, o dar-lhe em preço da composição, huma somma determinada, pela qual o mesmo Capitão lhe fornece huma letra de cambio, pagavel em algum lugar a aprazimento do mesmo Aprezador, entregando-se-lhe *Refens*, isto he, huma, ou mais pessoas de consideração do Navio, que sirvaõ de penhor para cumprimento do trato. O segundo modo consiste em dar-se ao Aprezador dinheiro, ou parte dos effeitos, que estão a bordo. Em hum, e outro caso he estilo subministrar o Aprezador ao Capitão do Navio resgatado hum *Bilhete de resgate*, em que vaõ declaradas as condições, com que foi feita a composição, o qual serve de *salvo conducto* para não ser o mesmo Navio outra vez aprezado por Embarcação de guerra da mesma Nação, até chegar ao porto, que se lhe destinou no dito Bilhete; com tanto que se não desvaire da linha da viagem alli perfixa, e dos de mais termos do ajuste: aliás, violando-se as condições do resgate, e sendo outra vez tomado, he havido por boa proza.

Deve-se guardar a palavra dada ao Aprezador, seja Inimigo reconhecido por Direito das Gentes, seja hum Pirata, e ladraõ do Mar: assim o exige a inviolabilidade da fé humana, e o interesse da Navegação. Pelo que o Bilhete do resgate he legitimo, e obrigatorio em todos os seus termos. O procurar-se depois com a possivel présteza a liberdade do Refens, e indemnizallo de toda a perda, he hum dever sagrado, e impreterivel, visto ser a beneficio da pessoa, que teve a generosidade de sacrificar-se aos inimigos pela salvação commum. Por tanto a letra de cambio, sacada a favor do Aprezador, ou Pirata, deve ser paga pontualmente; e com a mesma exacção convem que se cumpraõ quaesquer outras condições acordadas. E ainda que o Refens falecesse, ou tivesse a vilania de fugir, sempre subsistiriaõ as obrigações contrahidas com o Aprezador, pois são independentes da existencia do mesmo Refens, que he requerida tão sómente em caução, e segurança do estipulado; sendo certo em Direito, que a perda do penhor por caso fortuito não livra ao devedor da obrigação. (1)

O preço do resgate, e mais despesas da demora, e livramento do Refens reputaõ-se avaria grossa, a que devem contribuir todos os Interessados no casco, e carga, e por consequencia os Seguradores, por cuja conta tiver sido feito o mesmo resgate. He disposição do Art. 6. das Ord. de Mar. de França Tit. *das Avarias*. Vide Valin a este Art.

Se o resgate foi feito por conta dos Seguradores, não podem estes deixar de satisfazer a sua parte respectiva áquelle, que pagou o total, ainda que pretextem o dever-se regular o resgate, como avaria grossa, em conformidade aos Artigos 19. e 20. das Ord. de Mar. de França Tit. *do frete*; pois vindo a ser Co-proprietarios dos effeitos resgatados, proporcionalmente

Tom. I.

Cc

á

(1) *Nec opetitione debiti (creditor) submovetur; nisi inter contrahentes placuerit, ut amissio pignorum liberet debitorem, L. 6, Cod. de Pignorat. act.*

á importância ségurada, participaráõ depois, activa, e passivamente, da avaria grossa, que se houver de regular entre os Interessados no casco, e carga, se o Navio resgatado chegar felizmente ao porto do destino.

O cálculo para a liquidaçaõ, e distribuicaõ das despezas occasionadas pelo resgate póde-se fazer pelo methodo insinuado por Emerigon Cap. 12. Sec. 21. §. 9. pag. 474.

Havendo o Navio sido resgatado pelo seu Capitaõ, ou outra pessoa, *por conta de quem pertencer*, pura, e simplesmente, isto he, sem a condiçaõ de chegar, ou naõ a salvamento a bom porto, perdendo-se o mesmo Navio por tempestade no mar, varaçaõ, roubo dos effeitos em terra, ou por ser de novo aprezado, antes de chegar ao seu destino, he quesitaõ, se póde considerar-se desfeita a obrigaçaõ de pagar-se a letra de cambio, ou outro qualquer preço da composiçaõ; e de quem o Resgatador tenha direito de exigir o preço do resgate, e a indemnizaçaõ das despezas do livramento do Refens, que ficou em poder do inimigo.

O Refens naõ tem direito a alguma recompensa, ou gratificaçaõ da parte dos Proprietarios; mas a razãõ, os sentimentos da humanidade, a fé pública, a honra nacional de concerto bradaõ a seu favor, para ser posto em liberdade, e indemnizado de toda a perda. Deixallo no cativo seria violar os direitos da guerra, e ser culpado de negra perfidia, e enorme ingratiãõ para com o Bemfeitor commum. Porém naõ he menos incontestavel, que em todo o caso o Corsario tem direito de retello em cativo, até ser pago do preço do resgate.

He certo que o Capitaõ do Navio, ou outra pessoa, que fizesse o sobredito resgate, em qualidade de Proposto dos Proprietarios do casco, e carga, tem cumprido nisso com o seu dever, na intençaõ de utilizar a todos os Interessados; e por tanto naquelle caso naõ ficou sujeito a responsabilidade alguma; pois havendo procedido em boa fé, por força de seu officio, e por conta de quem pertencesse, naõ seria justo que fosse compellido a soffrer damno em negocio, de que naõ podia tirar para si proveito. Pelo que os ditos Proprietarios, e por consequencia os Seguradores na parte do interesse que seguráraõ, saõ obrigados *cumulativa*, e *proporcionalmente* á satisfaçaõ do resgate, e mais despezas feitas com o Refens até ser posto em liberdade, e segurança no lugar do seu destino, entrando cada hum em contribuicaõ por exacto rateio, naõ podendo deixar de ratificar o ajuste do resgate, e soffrer as suas consequencias, ainda que o exito naõ correspondesse ao designio, segundo he regra de Direito em negocios desta natureza, feitos em circumstancias uteis, e a bem de ausentes, pois em contrario evento teriaõ lucrado. (1)

Esta materia naõ soffre difficuldade em Inglaterra. como se vé dos uniformes casos julgados, que cita Weskett v. Ranson: ella he coherente á fran-

(1) *Sufficit utiliter negotium gestum, licet diversus sit exitus.* L. 12. §. 2. ff. de Neg. gest. ... *eventum non spectamus, debet utiliter esse gestum.* L. 10. in fin. ff. cod.

franqueza, e illimitados poderes, que os Seguradores Inglezes dão ao Segurado nas clausulas amplissimas, e exuberantes d'Apolice,, no caso de,, perda, ou infortunio, será licito aos Segurados, seus Correspondentes,, Agentes, e Procuradores o requerer, trabalhar, e diligenciar pela defeza, salva-guarda, e recuperação dos ditos bens, mercadoria, e Navio,, ou de alguma parte delles, sem prejuizo à este sêguro, a cujos encargos nós os Seguradores contribuiremos cada hum, segundo a estimação,, e quantidade da respectiva somma segurada.,,

He de advirtir que as soldadas das gentes de mar, posto que privilegiadas a muitos respeitos, devem com tudo entrar em contribuição com os Proprietarios, e Seguradores nas despezas do resgate, visto ser este de commum utilidade a todos os Navegantes, e Interessados no feliz exito da viagem do Navio aprezado; tendo além disto os Marinheiros a particular vantagem de conservarem pelo resgate a sua liberdade, e o direito ao embolso de seus salarios. Assim he expresso na Ord. Mar. de Franç. Liv. 3. Tit. 3. Art. 19. e 20. e Tit. 4. Art. 20. que se fundão nas antiquissimas, e célebres Leis Rhodias, que se vem ainda hoje adoptadas em todas as Nações maritimas. Vide Valin Côm. a estes Art. e Emerigon Cap. 17. Sec. 11.

C A P I T U L O I V .

Do Recobramento.

O RECOBRAMENTO, ou recuperação, he o acto, ou meio de salvação do Navio, e sua carga, depois do naufragio, varação, ou outro infortunio de igual consequencia, como a innavegabilidade, que se equipara ao naufragio. (1)

O Capitão do Navio que naufragou, ou varou em terra, sem obrigação de fazer com a sua Equipagem os possiveis esforços para salvar o Navio, recobrar, e pôr em boa arrecadação os effeitos nelle carregados. Isto porém não impede, que os proprios Segurados, se estiverem a bordo, ou em terra com facilidade de acudirem, concorraõ prestes da sua parte para o mesmo effeito; dando todavia logo aviso aos Seguradores para consultarem aos seus interesses. As Ord. de Mar. de Franç. Tit. dos Seguros dispõem Art. 45., No „ caso de naufragio, ou encalhe, o Segurado poderá trabalhar no recobra- „ mento dos effeitos naufragados, sem prejuizo do abandono, que poderá „ fazer em tempo, e lugar, e do reembolso das suas despezas, a respeito „ das quaes será crido pela sua affirmaçãõ até a concurrencia do valor dos „ effeitos recobrados. „

Todas as Apolices, em conformidade aos Regulamentos das respectivas Praças, concedem substancialmente os identicos, enunciados poderes ao Segurado. As Apolices de Inglaterra ainda são mais francas a este respeito, não tendo a restricção da clausula final daquelle Art. 45. como já se notou no Capitulo antecedente, e se mostra do lugar ahi transcripto. A Apolice de Lisboa he concebida na seguinte generalidade. „ No caso de naufragio, ou „ varaçãõ, damos pleno poder ao Segurado; e na falta delle, ou do Procu- „ rador seu, a qualquer pessoa para zelar e beneficiar os generos segurados, „ e os fazer transportar por nossa conta, e risco ao porto do seu destino; e „ sendo necessario, ou vantajoso, vendellos, e remetter nos por nossa con- „ ta, e risco o seu liquido producto; e nos obrigamos a estar pelas contas, „ que a este respeito nos forem dadas, sendo ellas juradas, e assinadas pelo „ executor, qualquer que seja, destas operações; ou as contas nos venhaõ „ remettidas em direitura, ou ao Segurado; o qual nesse caso nos deverá „ apresentar os originaes, jurando ser os mesmos que recebeo. „

Estas clausulas estaõ na conformidade da Regulaçãõ da Casa dos Seguros Art. 25. „ O Segurado, ou outra qualquer pessoa, tem plena authorida- „ de

(1) Emerig. Cap. 17. Sec. 7. Baldasseroni Part. 5. Tit. 4. e Part. 6. Tit. 9.

„ de para fazer o que julgar mais conveniente a beneficio dos effeitos , salvando-se , e transportando-os ou ao porto destinado , ou a outra parte , ou vendendo-os no lugar do naufragio , tudo a risco dos Seguradores , a quem se dará conta. „

He porém de advertir , que nas Praças , em que se admite o abandono , as diligencias que o Segurado faz para o recobramento dos bens naufragados , não tolhem o direito de fazer o mesmo abandono aos Seguradores , e demandar-lhes a indemnização immediata ; nem estes podem recusar o pagamento com o pretexto de poder ser reparado o Navio , e recobrem-se os effeitos , que corrêraõ o perigo do naufragio , e varaçãõ ; pois , pertencendo estes infortunios á classe dos sinistros maiores , quando houve rotura , e quebramento das partes essenciaes do Navio , e os bens soffrêraõ deterioração em mais da metade de seu valor , considera-se finda a viagem segurada , e purificada a substancial condiçãõ d'Apolice , para o effeito da integral soluçãõ do Seguro.

E ainda que os Seguradores pretextem , que as contas do recobramento dadas pelo Segurado não são fieis , esta discusaõ não póde impedir a acçãõ do abandono , como sustenta Emerigon Cap. 17. Sec. 7. §. 3. e Cap. 18.

As despesas de recobramento são privilegiadas , e se deduzem precipuas do producto dos effeitos salvos com preferencia a qualquer outra divida , a que elles estejaõ sujeitos ; devendo o Segurado a respeito das mesmas ser crido pelo seu juramento (salvo sempre o caso de fraude evidentemente provada) ; porque nas circumstancias de aperto , e perigo de ruina total do Navio , e sua carga , toda a diligencia não he sobeja ; e seria odioso e barbaro perder preciosos , e fugitivos momentos do devido soccorro , retardando-se as providencias com formalidades , ajustes de mercenarios , e outras economias , e precauções mesquinhas.

Se as ditas despesas excedem o valor dos bens que se salváraõ , os Seguradores respondem por ellas em virtude dos poderes d'Apolice ; excepto se ali expressamente limitáraõ a sua responsabilidade até á concurrencia da importancia segurada ; porque neste caso ficaõ taes despesas por conta dos Proprietarios , que deraõ ordem para a salvaçãõ ; e não tendo estes com que paguem , são a cargo do Erario Nacional , visto que a salvaçãõ dos Navios , e bens naufragados constitue huma parte muito importante do dever , e serviço público : assim se acha determinado em França pela Declaração Regia , de que faz mençãõ Emerigon Cap. 17. Sec. 7.

Todas as Nações Maritimas , ainda as mais antigas , de cuja Legislação nos restaõ fragmentos , desde os Gregos , e Romanos , até ás do presente tempo , tem sido desveladas em darem providencias para o soccorro dos Navios , que se achaõ em perigo de naufragio , a fim de se evitar a sua ruina , sendo possivel , ou ao menos salvarem-se as vidas , e arrecadarem-se os bens naufragados , prevenindo-se os descaminhos , furtos , e excessivas despesas , com que em algumas occasiões não só se tem absorvido to-

do o benefício do recobrimento, senão também aggravado mais a calamidade dos Proprietarios, e Seguradores. As Leis de França, Inglaterra, e Russia são a este respeito as mais adequadas: indicaremos as suas principaes determinações, quando tratarmos da Policia dos portos.

No nosso Reino a Legislação he diminuta nesta parte, supposto sempre se praticassem as ordinarias providencias do Direito commum. Encontra se com tudo a notavel determinação do Senhor Rei D. José de gloriosa memoria, que faz honra não menos á Politica, que á Humanidade deste Monarca, no Alvará de 22 de Novembro de 1774 dando regras contra os descaminhos dos Reaes Direitos nas Alfandegas, e introducção dos contrabandos; exceptua o caso dos bens naufragados, e ordena que sejaõ recolhidos, e bem acondicionados nas mesmas Alfandegas.

No presente anno de 1797 se promulgou o Alvará de 12 de Agosto, em que se daõ acertadas providencias a respeito do soccorro dos Navios em estado de aperto, e perigo de naufragio. Aqui se determina no §. 17 que as despezas do recobrimento, assim das comedorias, como dos salarios da gente empregada neste serviço, sejaõ pagas pelos Navios a que se deo auxilio.

As soldadas das gentes do mar, como divida muito favoravel, devem ser pagas com preferencia aos Seguradores pelo frete, e producto dos bens naufragados, e salvos, depois de satisfeitas as despezas do recobrimento. Emerigon Cap. 17. Sec. 10.

CAPITULO V.

Da Reclamação.

RECLAMAÇÃO he todo o acto de diligencia judicial, pelo qual o Capitaõ, Proprietarios, Seguradores, e Interessados do Navio embargado, aprezado, reprezado, confiscado, condemnado, naufragado, protestaõ, e requerem o seu direito em devida fórma, perante os Magistrados, e Tribunaes competentes da Nação, em cujo poder se acha o mesmo Navio, a fim de que se levante o embargo nelle posto, ou seja restituído, e sua [carga, com indemnizaçãõ das custas, e perdas, e damnos contra quem direito for; offerecendo-se o Reclamador, segundo a exigencia do caso, a satisfazer o preço da salvaçãõ, conforme as Leis do Paiz, em que se fizer a Reclamação. (1)

Acontecendo quaesquer daquelles accidentes, de embargo, preza, repreza, confisco, condemnação, naufragio, o Capitaõ do Navio, logo que chegar a terra, he obrigado, por dever de seu officio, a requerer immediatamente ao Consul da sua Nação, ou Magistrados, e Tribunaes competentes do lugar, que lhe mande escrever seu protesto de Reclamação; e quanto mais depressa, dentro do tempo da prescripção estabelecida pelas Leis do Paiz. A respeito da Reclamação de Navios nos ditos casos, deve judicialmente fazer a sua Reclamação no Almirantado da Nação a que pertence, e onde mais convier, e for estilo, apresentando os Documentos necessarios, e authenticos, a fim de obter o levantamento do embargo, e a restitução do Navio, e carga a beneficio dos Interessados, nos casos em que houver direito, e esperanza de salvaçãõ, e recobrimento.

O Capitaõ que naquellas, ou outras semelhantes circunstancias deixa de fazer estas diligencias em tempo, e fórma, ou que se ausenta do lugar, onde se acha o Navio, e sobrevieraõ taes accidentes, sem ter previamente deduzido em Juizo a Reclamação, e apresentado os convenientes Documentos, que a justifiquem, com Procurador authorizado a requerer, appellar, e fazer os possiveis esforços para obter-se o feliz exito de hum tal negocio, ficaria responsavel aos Proprietarios, Seguradores, e Interessados pelas perdas e damnos, como incurso em erro de officio; pois a negligencia, inactividade, e abandono em taes occasiões são fraudulentas, e muito culpaveis.

Incumbe tambem ao Capitaõ, e he hum dever impreterivel, o dar logo aviso do caso, e do estado do Navio aos Proprietarios do casco, e carga; fazendo tambem, por maior cautéla, affixar Edital na Praça da sahida, ou

(2) Wesket verb. *Clain, Reclaim.*

na do destino do mesmo Navio, para que os Seguradores, e Interessados possaõ tomar as suas precauções com a maior promptidaõ, e menor despesa possivel.

Os Seguradores igualmente estando scientes do estado do Navio, podem por si, ou seus Correspondentes, e Procuradores, tratar da Reclamação em virtude dos poderes d'Apolice; devendo, logo que tiverem a noticia do facto, participalla sem perda de tempo aos Seguradores para o effeito de se fazerem os devidos requerimentos, com aviso, assistencia, e accordo dos mesmos Seguradores, sobre os meios os mais proprios á consecução do objecto, e communs interesses; e a fim tambem de serem os mesmos Segurados embolsados, na parte do seu descuberto de Seguro, na respectiva devida proporção do valor de tudo que for restituído, ou salvo.

Os Segurados nos casos acima referidos (bem como tambem no do resgate), estando presentes os Seguradores, nada devem obrar sem a sua participaçãõ, e consentimento relativamente á Reclamação: estando porém estes ausentes, podem fazella por si proprios, ainda que a risco, e por conta dos mesmos Seguradores, procurando-lhes com a maior fidelidade o possível beneficio, e vantagem por todos os mais racionaveis meios, que estiverem em seu poder, dando-lhes todavia sem demora aviso de tudo que se passar.

Pelas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas* Art. 9. e 10. a Reclamação no caso de repreza deve-se fazer dentro de hum anno e dia, pena de perderem os Proprietarios, e Interessados o direito que tiverem sobre o tempo, modo, e direito da Reclamação: deve o Reclamador haver conselho com os Advogados do Paiz em que ella for necessaria; porque muitas vezes costuma-se julgar menos pela Lei das Nações, ou direito das Gentes, que pelos Estatutos locaes, e ordens temporarias do Governo.

Os Documentos indispensaveis para a Reclamação devem ser authenticos, e originaes, e vem a ser: 1. Procuração legitima do Reclamador: 2. Escritura, ou Acto de propriedade do Navio, que não seja simulada: 3. Carta partida, ou Escritura de affretamento, se o Navio não foi navegado por conta do dono: 4. Conhecimento dos effeitos carregados Vide Valin. ás Ord. Mar. Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas* Art. 6. e 3o.

Se no processo da Reclamação se profere sentença contra o Reclamador, deve este por si, ou seu Procurador, appellar para o Tribunal competente, exaurindo todos os recursos legaes, authorizados no Paiz. ,, Todo ,, o Mundo (diz o Lord Monsfield (1)) he parte nas sentenças do Almirante ,, tado. Em Londres costumaõ-se publicar taes sentenças por hum Monito- ,, rio, ou Edital no Exchange (Praça do Commercio) para poder cada In- ,, teressado appellar em tempo: nos outros Paizes se pratica o mesmo em ,, algum lugar público. ,,

A Reclamação não obsta ao immediato pagamento do Segurado, e ao
aban-

(3) Park Cap. 18. pag. 355.

abandono, que elle quizer fazer aos Seguradores do Navio, e effeitos reclamados, nos casos em que tem lugar tal abandono, e que logo se explicaráõ em lugar proprio: salvo se o Segurado de acordo com os mesmos Seguradores eleger antes fazer a dita Reclamação por sua conta, e risco, para participar elle só do beneficio, e vantagens da restitução.

C A P I T U L O VI.

Da Prestação da indemnidade.

TENDO o Seguro sido feito em regra, e havendo perseverado na subsistência primitiva, acontecendo ao Navio, e bens segurados algum desastre por fortuna do mar; em consequencia dos riscos comprehendidos, na Apolice, o Proprietario, ou o Portador da mesma legitimamente authorizado em qualidade de Correspondente, Procurador, ou Cessionario do verdadeiro Segurado, denunciando aos Seguradores o sinistro, logo que d'elle houve noticia, estando munido dos documentos competentes na fórma dos Art. 14. e 15. da Regulação da Casa dos Seguros de Lisboa, tem direito de exigir-lhes a prestação da indemnidade promettida; e os Seguradores são obrigados a satisfazer a real importancia da perda dentro de trinta dias da participação do caso, sendo-lhes apresentados; em tempo idoneo, os Documentos necessarios a verificar a regularidade da transacção, legitimidade da Pessoa, e a existencia do sinistro, sua qualidade, e quantidade, segundo os termos, e pactos honestos d'Apolice: e sendo assim cumprido, os Seguradores são obrigados a comporem o prejuizo ou com o pagamento da total importancia segurada, nos casos dos sinistros maiores, ou com a reparação do damno liquido, que devidamente se mostrar, tendo sido parcial a perda: bem entendido, que sendo a perda total, nos casos, em que assim se considera em senso mercantil, e se mostraõ no seguinte Capitulo, o Segurado recebendo o preço da indemnização, deve fazer sos Seguradores cessaõ, e abandono da coisa segurada, proporcionalmente ao interesse cuberto com o Seguro; pois seria coisa monstruosa embalsar-se o Segurado do valor da perda, e com tudo ficar-se com o direito ao Navio, ou carga segurada, que, depois do sinistro, pudesse ser de algum modo salva em todo, ou em parte.

Os Segurados não tem direito mais do que ao pagamento da perda verdadeira, e não da exaggerada, ou ficticia, nos termos do Art. 21. da dita Regulação da Casa: para o que se deve attender, ao valor das cousas ao principio dos riscos, prescindindo-se dos lucros imaginarios, ou proveitos esperados, e tal he a regra ainda por Direito commum: *Detrimenti non lucri fit praestatio. . . . damnum quod revera inducitur. L. 1. Cod. de Sen. pro eo.* Emerig. Cap. 1. See 4.

Se os Seguradores, não tendo que oppôr ao Segurado, ou ao Portador da Apolice, fraude alguma real, ou presumptiva na origem do contracto, ou outra alguma excepção, que os releve da responsabilidade, recusarem pagar amigavelmente no termo da Lei, incorrem em grave censura, e descredito público, como pessoas sem honra, que resistem ás proprias obrigações, e tendem com tal perfidia a alterar a confiança da Praça, perturbando a boa ordem do Commercio Nacional.

Os Seguradores não podem resistir ao devido pagamento com o pretexto de que o Portador d'Apolice não he o proprio que organariamente requere o Seguro, ou por cuja conta elle se fez, se aliás o seguro foi legitimo ao principio, e a cousa segurada se expoz aos riscos, e antes da perda nada houve que alterasse o contracto: e isto procede ainda que na Apolice não venha a clausula de pagar os Seguradores ao Segurado, ou a alguém por elle, segundo se lê em Apolices de algumas Praças. Porque grande parte dos Seguros faz-se por commissão, e pela agencia de Procuradores, e Prepostos dos Segurados, e contra estes tem os Seguradores direito de requerer o premio do ajuste, assim o exigindo o bem do Commercio. Além disto não ha repugnancia de Direito, que o Proprietario do Navio, e bens segurados, ou seus consignatarios, os vendaõ, cedaõ, e trasportem, de modo legitimo, a quem bem entender; ainda pendendo os riscos, sem consultar para isso aos Seguradores, com tanto que seja sem fraude do mesmo, e sem simulação do contracto na época do Seguro. E naquella caso os compradores, cessionarios, e alienatarios, representaõ a pessoa de que hõverão a propriedade; de sorte que, apresentando qualquer pessoa aos Seguradores a Apolice, e conhecimento dos effeitos segurados, com a Cessaõ, Endosso, ou Pertença mercantil destes, em fõrma, ou outro equivalente, e legal titulo de translação de dominio, tudo em exacta coherencia á Apolice, estão habilitados para demandarem o devido pagamento em Juizo, e fóra d'elle, sendo as Apolices (quanto a este effeito) consideradas como papeis negociaveis, e os Portadores dellas munidos dos documentos do interesse, e da perda, são havidos como *Procuradores em cousa propria*; ou como Portadores de letras de cambio pagaveis á ordem. (1) He de notar-se, que em todo o caso de venda, e traspasso dos bens segurados, deve ser cedida a Apolice a quem se transfere o direito sobre os mesmos bens, devendo estes passar com seu encargo, e beneficio: porque seria injusto, e fraudulento, que, tendo o Segurado feito o traspasso pendendo os riscos, retivesse com tudo a Apolice, e em caso de perda demandasse a indemnidade aos Seguradores pelo prejuizo do que já não era seu; vindo nisso a receber duas vezes o valor dos bens seguros, hum do Comprador, ou Cessionario, e outro dos ditos Seguradores; o que he inadmissivel, e contrario á natureza do contracto. Deve-se advertir, que os Seguradores, para não pagarem a perda, po-

(1) Emerig. Cap. 18. Sec. 2. e Cap. 11. Sec. 3. §. 8. e Cap. 16. Sec. 3.

dem oppôr aos Portadores d'Apolice precisamente as mesmas excepções, e defezas, que respeitão ao Seguro mesmo, e que seriaõ legitimas contra o originario Segurado de quem os ditos Portadores são a imagem, entrando nos respectivos direitos, e encargos.

Naõ querendo os Seguradores satisfazer a perda ao legitimo Portador d'Apolice, de maneira amigavel, pôde este demandallos judicialmente: 1.º pela *Acção de avaria*, se a perda foi parcial, naõ excedendo ametade do valor dos bens segurados: 2.º pela *Acção do abandono*, onde ella he admittida no caso dos sinistros maiores, em que a perda foi total, ou quasi total, pela qual se desfaz o objecto da viagem, e especulaçãõ do Segurado: 3.º pela *Acção de comprimisso arbitral* de Louvados escolhidos a aprazimento das Partes, como he estilo da Praça de Lisboa, conforme as Ord. Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 70.

Da acção de avaria dir se ha no Tratado terceiro da presente Obra, que, por ser dos mais implicados, e sobre materia em que os Seguradores costumaõ excitar interminaveis, e mesquinhas dúvidas, faz necessario huma discussãõ mais prolixa. Passemos a examinar o direito do abandono, e seus effeitos, considerando taõ sómente a sua applicaçãõ nos casos dos Seguros propriamente ditos; porque, nos *Seguros improprios*, feitos por modo de aposta, e jogo de parar, sem interesse legitimo do Segurado, entendõ que naõ são outra cousa mais do que tratos de Negociantes fraudulentos, ou ociosos, e como taes nullos desde a sua origem: tanto mais que a Regulaçãõ da Casa dos Seguros de Lisboa os naõ authoriza expressamente, antes as Leis do Reino virtualmente os reprovãõ debaixo da generalidade da Ord. Liv. 5. Tit. 82. que prescreve todos os generos de *jogos de parar*, sem excepção de hum só, condemnando aos jogadores na perda do que houverem ganhado. Pelo que, tendo-se em vista o que se disse na Parte II. Cap. 5. he escusado accrescentar palavra alguma para convencer, que de semelhantes seguros naõ resulta Acção civil; e que a Justiça naõ pôde prestar ajuda, e assistencia á parte que se queixar do naõ cumprimento do contracto.

C A P I T U L O VII.

Do *Abandono*.

NA Jurisprudencia Maritima a palavra *Abandono* tem diferentes sentidos: ora significa o acto, pelo qual o Aprezador Commandante do Corsario, ou de qualquer embarcação de guerra, seja pirata, seja pessoa que tenha Carta de marca, ou commissão de Potencia soberana, para correr contra os subditos de outra Potencia, abandona no mar a preza, de que se havia já apoderado, deixando-a navegar livremente; ou por generosidade, e voluntaria desistencia do seu direito de occupação bellica; ou por não poder conduzilla com segurança por falta de porto vizinho, ou de equipagem disponível, ou por lhe ser impossivel protegella á vista de maiores forças contrárias. (1)

Tambem se diz *Abandono* o facto da diserção, e rebeldia das gentes do mar, pelo qual em occasião de perigo, de tempestade, inimigo, naufragio, ou outro accidente de igual consequencia, recusaõ fazer o serviço, por desobediencia, cobardia, ou traição; e desamparando o Navio, ou Embarcação, o deixão exposto a imminente perigo, e occasionão a perda. Este abandono enumera-se entre os riscos maritimos, e he certamente hum dos maiores, e mais desgraçados, e entra na generalidade da Baratania do Patraõ, e equipagem, ou da Batataria do Mestre, e Marinheiros, segundo a formula das Apolices Inglezas, de que tratamos na Parte I. Cap. 44. onde dissemos, que elle he hum dos perigos de mar, que não são á cargo dos Seguradores, sem especial convenção d'Apolice.

Estas duas especies de abandono não são o objecto do presente Capitulo: o abandono, que vamos a expôr, tem huma accepção, e intelligencia particularissima, que he necessario não confundir com os que acabamos de indiciar.

Entende-se aqui por *Abandono* o principio da execução do contracto do Seguro, isto he, o acto, pelo qual o Segurado acontecendo a perda total, ou excedendo esta ametade do verdadeiro valor do Navio, e bens seguros, fazendo certo o sinistro ao Segurador, lhe cede o mesmo Navio, carga, e fretes, para o effeito de exigir delle a indemnização da importancia d'Apolice. O abandono pois neste sentido não he mais de que huma cessão,

e

(1) Park. Cap. 9. Wesket. v. *Abandonment*. Emerigon Cap. 17. Sec. 1. e seg. Pothier n. 131. e 133. Baldasseroni Part. 6. Tit. 6. 7. 8. Savary Dice. de Cóm. v. *Delaissement*.

o traspasso do dominio, que os Segurados fazem aos Seguradores, da propriedade de que se estipulou o Seguro, que puder ser salva, recobrada, ou restituída. Emerigon define o abandono, o acto, pelo qual o Segurado relaxa, cede, e traspassa aos Seguradores os direitos, creditos, e acções da propriedade, ou interesse, que tem na cousa segurada: he o preliminar indispensavel para poder o Segurado exigir a sua indemnização.

Esta materia he humia das mais abstrusas, e intrincadas na Jurisprudencia dos Seguros, assim pela falta da exacção nos Regulamentos das Nações commerciantes, como pela variedade de pareceres dos Escritores; o que tem dado lugar a bulhas, e cavillações dos Seguradores contra a boa fé do contracto, em prejuizo do Segurado, e intoleravel detrimento do Commercio.

Conforme o sentimento dos Authores antigos, e segundo as Ordenanças de Marinha das principaes Praças da Europa, sendo seguro feito em regra, he admittido como principio fundamental o terem os Segurados o direito de fazer, se bem lhes parecer, aos Seguradores o abandono dos bens que segurárao, logo que mostrao verificados alguns dos que se chamao *sinistros maiores*; e feito o abandono, pedem immediatamente constrangellos a prestarem a indemnidade, ou affectivo pagamento da perda, e valor seguro. Mas em que casos haja lugar o exercicio deste direito, e quando os Seguradores tenhao obrigação de acceitar o dito abandono, ou cessao da cousa segurada, e se ella induz rigoroso traspasso de dominio, e absoluto transporte do direito da propriedade, e beneficio, ou damno dos Seguradores, he materia de controversia, e difficuldades.

Se n'Apolice se incorporou a clausula de se conceder ao Segurado o direito do abandono, he inquestionavel, que, acontecendo o sinistro pelos casos de que os Seguradores se tenhao encarregado, tem lugar a cessao, e transporte da cousa segurada aos Seguradores, e a immediata exigencia da indemnização, na fórma, e condições do contracto; porém se foi omittida aquella clausula, he questao, se acontecendo os ditos sinistros, he aberta immediatamente aos Seguradores a acção do abandono, e quaes sejao os seus effeitos.

Os Seguradores, no caso de perda, esforçao se ordinariamente em converter todas as demandas dos Segurados em acções de avaria; e sem dúvida nisto muito interessao, pois não tem desembolso, em quanto não se liquida o damno, e ganhao o tempo em que se procede á liquidação, materia eterna de minuciosas disputas, e onde muitas vezes a verdade he inaveriguavel; mas os interesses da justiça, e boa fé mercantil, devem prevalecer ás tergiversões dos Seguradores. Examinemos pois as regras que se deduzem da inteireza do contracto, e que se achao firmadas pelos Regulamentos de Marinha, e Arestos dos Tribunaes das Nações as mais illuminadas.

As Ordenanças de Marinha de França Tit. *dos Seguros*, determinao o seguinte a respeito do abandono.

Art. 42. Quando o Segurado tiver aviso da perda do Navio, ou das

» mercadorias seguradas; detençaõ de Principe, e de outros accidentes;
 » que estão a risco dos Seguradores, será obrigado a notificallos *incontinenti*
 » a elles, ou a quem tiver por elles assinado a Apolice, com o protesto de
 » fazer seu abandono em tempo, e lugar.

» *Art. 43.* Poderá com tudo o Segurado, em lugar do protesto, fazer
 » no mesmo tempo seu abandono, com intimação aos Seguradores de lhes
 » pagar as sommas seguradas no tempo perfixo n'Apolice.

» *Art. 44.* Se o tempo do pagamento não he regulado n'Apolice, o Se-
 » gurador será obrigado a pagar o Seguro, tres mezes depois da notificação
 » do abandono.

» *Art. 45.* No caso de naufragio, e varaçãõ, o Segurado poderá traba-
 » lhar no recobrimento dos effeitos naufragados, sem perjuizo assim do
 » abandono, que poderá fazer em tempo, e lugar, como do embolso das
 » suas despesas; sobre o que será crido pela sua affirmaçãõ até á concur-
 » rencia do valor dos recobrados.

» *Art. 46.* Não se poderá fazer o abandono, senão nõ caso de preza,
 » naufragio, quebramento, varaçãõ em terra, detençaõ de Principe, ou
 » perda inteira dos effeitos segurados; e todos os outros damnos não serãõ
 » reputados senão avaria, que será repartida entre os Seguradores, e os Se-
 » gurados á proporçãõ de seus interesses.

» *Art. 47.* Não se poderá fazer o abandono de huma parte, e reter a
 » outra, nem alguma demanda de avaria, se ella não excede hum por cem-
 » to da cõsa segurada.

» *Art. 48.* Os abandonos, e todas as demandas em execuçãõ d'Apolice
 » serãõ feitos aos Seguradores em seis semanas, depois da noticia das perdas
 » acontecidas nas costas da mesma Provincia, em que se tiver feito o Se-
 » guro; em tres mezes a respeito das que acontecerem em outra Provincia
 » do nosso Reino; quatro mezes para as das costas de Hollanda, Flandres,
 » Inglaterra; hum anno para Hespanha, Portugal, Barbaria, Russia, No-
 » ruega; dous annos para as das costas d'America, Brazil, Guiné, e outros
 » Paizes remotos; passado este tempo, os Seguradores não serãõ recebidos
 » a demandar cõsa alguma.

» *Art. 49.* Em caso de detençaõ de Principe, o abandono não poderá
 » ser feito, senão depois de seis mezes, se os effeitos são embargados na
 » Europa, ou Barbaria; e depois de hum anno, se he em Paiz mais alonga-
 » do, contando-se do dia da notificação da detençaõ aos Seguradores; e não
 » correrá neste caso a excepçãõ de prescripçãõ, determinada no Artigo
 » antecedente contra os Segurados, senão do dia em que elles puderem
 » intentar as suas acções.

» *Art. 50.* Porém se as mercadorias embargadas são periveis, o aban-
 » dono poderá ser feito depois de seis semanas, se forem embargadas na
 » Europa, ou Barbaria; e depois de tres mezes, se he em Paiz mais distan-
 » te, contando-se do dia da notificação do embargo aos Seguradores.

» *Art. 51.* Os Segurados serãõ obrigados, nos termos perfixos nos dous

» Ar-

» Artigos precedentes, a fazer todas as diligencias para alcançar o levantamento do embargo dos effeitos embargados; e poderão os Seguradores fazello tambem por si, se bem lhes parecer.

» *Art. 52.* Se o Navio foi embargado em virtude das nossas ordens, em hum dos portos do nosso Reino, antes de principiada a viagem, os Segurados não poderão, por causa de tal embargo, fazer o abandono de seus effeitos aos Seguradores.

» *Art. 53.* O Segurado será obrigado; quando faz o seu abandono, declarar todos os Seguros que tiver feito, e o dinheiro que tiver tomado a risco sobre os effeitos segurados, pena de ser privado do effeito dos seguros.

Art. 57. Os actos justificativos da carregação, e da perda dos effeitos segurados serão notificados aos Seguradores *incontinenti* depois de abandono; sem o que não poderão demandar a estes para o pagamento das cousas seguradas.

» *Art. 58.* Se o Segurado não recebe noticia alguma do seu Navio, elle poderá, depois de passado hum anno (contando-se do dia da partida) nas viagens ordinarias, e depois de dous annos nas de longo curso, fazer o seu abandono aos Seguradores; e demandar-lhes o pagamento, sem que seja necessario apresentar-se algum certificado da perda.

» *Art. 60.* Depois de notificado o abandono, os effeitos segurados pertencerão ao Segurador, que não poderá, com pretexto do retorno do Navio, isentar-se de pagar as sommas seguradas. Vid. Vallin no Comentario a estes Artigos.

Esta Legislação he a mais regular em materia de abandono; a ella são coherentes, nos pontos principaes, assim os antigos, como os modernos Regulamentos de Marinha das Nações Commerciantes; posto que entre as mesmas se observem algumas variedades consideraveis, quanto às circumstancias, modo, tempo, e effeitos do dito abandono. Na maior parte de taes Regulamentos o abandono he do arbitrio do Segurado, nos casos em que elle tem lugar; nas de Roterdaõ porém he da obrigação do mesmo, e a beneficio dos Seguradores. Os Regulamentos de Suecia não permittem o abandono, em quanto ha esperanza de ser salvo, reclamado, e restituído, em todo, ou em parte, o Navio ou mercadorias, que soffrêraõ sinistro.

A Regulação da Casa de Seguros de Lisboa parece não admittir já mais o abandono, a não haver sobre isso expressa convenção n'Apolice, como se vé da generalidade do Cap. 23. *ib.* Os Seguradores não serão obrigados ao abandono dos effeitos segurados; salvo quando n'Apolice do Seguro se fizer expressã menção desta cláusula; e o Segurado, ou outra qualquer pessoa, tem plena authoridade para fazer o que julgar mais conveniente a beneficio dos effeitos, salvando-os, e vendendo-os no lugar do naufragio, tudo a risco dos Seguradores, a quem se dará conta.

As fraudes dos Segurados nos Seguros de *mera aposta*, a que chamado *de pacto expresso*, que fazião sem interesse algum, ou com diminuto inte-

resse algum, ou com diminuto interesse proprio no casco, e carga do Navio designado n'Apolice, exaggerando excessivamente, e com fraudulento designio o valor da cousa segurada; e bem assim nos seguros de bens de contrabando, e outros de igual natureza, de que depois era difficil, ou odioso provar-se o contrario, foraõ sem dũvida a causa do rigor daquelle Capitulo, ou aliàs da interpretaçãõ constante, que se lhe dá na Praça; sem dũvida a fim de se obviar ao prejuizo dos Seguradores, que, pelo abandono, pouco ou nada viriaõ a conseguír, ainda no caso de ser feliz a reclamaçãõ, ou recobramento da propriedade abandonada depois da preza, naufragio, embargo, etc. E na verdade nestes casos o abandono seria huma formalidade absurda. Como se poderia abandonar o que ou nunca havia existido, ou era de propriedade alheia?

Em Inglaterra posto não haja nesta parte Legislaçãõ positiva, com todos os principios adoptados uniformemente em seus Tribunaes são os mais simples, certos, e fecundos; de sorte que presentemente a doutrina do abandono se acha estabelecida com a maior exacçãõ, e firmeza, por muitas Decisões uniformes, como se pôde ver nos Arestos que citaõ Allan Park no seu Tratado de Seguros Capitulo IX. e John Wesket verb. *Abandonmen.*

Segundo aquellas Decisões, o Segurado pôde á sua eleição, ou arbitrio fazer o abandono aos Seguradores, não só quando a perda he verdadeiramente total, sem esperança alguma de salvaçãõ, e recobramento, senão tambem quando o objecto da sua especulaçãõ he de tal modo desfeito, que não vale a pena de proseguir-se nelle; como por exemplo: se a viagem do destino he absolutamente perdida; ou o Navio se constituiu innavegavel pelo sinistro; se o sinistro occasionou perda total, ou excedente á metade do valor da cousa segurada; se ainda que haja esperança de recobramento, ou resgate, ou effectivamente no caso de preza, tenha havido repreza, com tudo o preço, ou despeza da salvaçaõ excede a metade do dito valor; se o Segurador não se obriga a approvar, e satisfazer quaesquer despezas que se fizerem para o fim da mesma salvaçãõ, recobramento, e reclamaçãõ nos lugares onde for necessario, ainda no caso de que ella se não obtenha, e se inutilize todo o trabalho, e desembolso. Nestes casos o Segurador pôde ser constrangido a acceitar o abandono, e pagar a perda dentro de oito dias, se o mesmo abandono he definitivo, e seguido do effectivo pagamento da importancia segurada: senão concorrem estas duas circumstancias, o abandono considera-se provisorio, e de simples cautela, sem cesaõ, ou renũcia da propriedade; e sendo salvos, ou restituídos o Navio, e effectos, objecto do Seguro, o Segurador paga tão sómente as despezas da salvaçãõ, e o Segurado reassume o que era seu originariamente por hum certo direito que se diz de *postliminio*, como se nunca fora perdida, segundo indicamos na Parte I. pag. 88.

Consequentemente, e ao contrario, não pôde o Segurado fazer tal abandono, nem o Segurador ser obrigado a recebello, se nem os effectos segurados foraõ damnificados além da metade do seu valor, nem se perdeu a

via-

viagem do Navio, ou o corpo do mesmo; antes fazendo se em pouco tempo os competentes reparos, e pagando o Segurador a real importancia da perda, o Segurado vem a ter a indemnidade, que havia estipulado n'Apolice.

Eis ali em materia de abandono a Legislação, e praxe de julgar de França, e de Inglaterra, isto he, das duas as mais eminentes Nações do Mundo Politico, e Mercantil. Depois de Luminares desta classe, he superfluo recorrer aos Regulamentos dos Estados Maritimos de inferior ordem, que são como os Astros subalternos no *systema* Planetario. Os que mais brilhaõ na carreira do Commercio conspiraõ em conceder aos Segurados, no caso dos *sinistros maiores* (com as modificações opportunas) o direito do abandono, independente da expressa convenção n'Apolice; reconhecendo que o exercicio deste direito he ligado á essencia, e boa fé do contracto, e contribue para a rapidez da circulaçãõ dos fundos expostos aos perigos do mar, como se pôde ver nos Regulamentos de Marinha de Amsterdam, Hamburgo, Copenhague, Bilbão, Genova, Veneza. (1)

As Companhias de Seguro de Lisboa desvairãõ deste uso, e tem a singularidade de não admittir o abandono em caso algum, oppondo-se ao senso commum das Nações as mais illuminadas, que aliás a Lei de 18. de Agosto de 1769 §. 9. manda seguir em materias mercantis. Elles pretextaõ o acima citado Cap. 23. da Regulaçãõ da Casa, que aliás he ambiguo, e susceptivel de interpretaçãõ mais franca, e analogã às r'gras geraes do Direito Maritimo.

Em primeiro lugar o *abandono* de que ahí se trata, parece que não se deve entender da cessãõ, que o Segurado, recebendo a indemnizaçãõ do Segurador, he obrigado a fazer ao mesmo, da propriedade sinistrada; mas sim desta particular especie de risco que sobrevem no mar, e consiste na deserçãõ do serviço que os Officiaes, e Tripulaçãõ fazem do Navio, e sua carga na occasiãõ do perigo, por traiçãõ, covardia, ou rebeldia, segundo acima se indicou, e acha-se exemplificado na Parte I. Cap. 44. pag. 96. Esta interpretaçãõ he apoiada pelo formulario das Apolices de Lisboa, onde a palavra *abandono* encontra-se no mesmo contracto, e immediatamente depois da inumeraçãõ, e serie dos riscos maritimos, a que os Seguradores se sujeitaõ; acrescentando-se porém a clausula exceptiva *salvo a rebeldia do Patraõ, e abandono dos bens segurados*; excepção esta que os Seguradores tem direito de fazer, porque semelhante qualidade de risco não entra na generalidade dos que acontecem por mera fortuna de mar; sim pertence á malfetoria do Capitaõ, e Equipagem, cujo dãmno, segundo o Direito Commum, he só a cargo de quem empregou taes pessoas; e por isso os Seguradores não respondem por aquelle abandono, sem seu previo consentimento, e pacto expresso na Apolice. Vide Parte I. Cap. 34. pag. 75.

Em segundo lugar, ainda admittida a interpretaçãõ do dito Cap. 23. no sentido que os Seguradores affectaõ, com tudo parece que o abandono, ou

Tom. I.

Ee

ces-

(1) Vid. Baldasseroni Part. 6. Tit. 6.

cessão forçada dos bens sinistrados só se exclue *no caso do naufragio*; pois he o unico exemplo que ahi se aponta, quando aliás era obvio, e natural que se generalizasse a regra, se fosse essa a intenção do Legislador: e por tanto não ha razão para se repellir o mesmo abandono no caso de previa de-tenção, e embargo de Principes, que tão frequentemente acontece em tempo de guerra, em que os seguros são mais necessarios, e multiplicados.

O não ter a Real Junta do Commercio fixo por assento o sentido daquelle contraventido Capitulo occasiona a perpetuidade dos abusos dos Seguradores com terrivel detrimento dos Segurados. A resulta he, que, sobrevindo a noticia de preza de algum Navio, sobre que se tinha feito seguro de seu casco, ou carga, ainda que ella seja notoria, e os documentos do sinistro irrecusaveis, alguns Direitos das Companhias resistem a indemnização immediata, com o pretexto de que tem esperança de que a preza haja de ser restituída, ou recobrada; e que o Segurado deve trabalhar nas diligencias de reclamação, e resgate; e que sendo infructiferos os esforços, estão promptos a satisfazer a perda á vista de sentença de condemnação do respectivo Almirantado: entre tanto mil circuitos, e difficuldades, e o empate no giro fazem perigar a fortuna do Segurado, transtornando a especulação ainda a mais esperançosa, e bem concertada. Quem não vé que estes obstaculos são incompativeis com a franqueza do Commercio, e credito Nacional? He verdade que o Capitulo 23. da Regulação da Casa não prohibe estipular-se na Apolice a clausula do abandono; porém os Direitos já mais permitem inserilla; e os Seguradores são constrangidos a soffrer a Lei, que se lhes impõe, submettendo-se á prática ordinaria da Casa dos Seguros. Póde sim o motivo do abandono ser fraudulento; mas a fraude sempre se exclue, e o simples receio della não deve tolher a regra geral.

Esperando se pois da sabedoria do Governo o Regimento annunciado no Alvará de 11. de Agosto de 1791. em que provavelmente se dará providencia, e refórma nesta parte, indicaremos os casos em que de justiça deve ser admittido o abandono (tendo o seguro sido feito em regra) e quaes sejam os seus effeitos.

O Segurado tem direito de fazer abandono, assim do Navio, como dos effeitos que segitou, nos casos dos sinistros maiores (acontecendo por fortuna do mar) em que a perda tenha sido total; e esta por senso mercantil, se entende ser a que excede a metade do valor da coisa segurada. Todos os outros damnos porém não são reputados senão perda parcial, ou *avaria*. (1); e em consequencia o Segurado não póde constranger ao Segurador a acceitar o abandono, mas tão sómente tem direito de exigir lhe a indemnização do prejuizo, pois do contrario seria muito gravosa a sorte dos Seguradores; não podendo entrar em duvida, que soffreriaõ estes vexames intoleravel contra a natureza, e fim do contracto do Seguro, se por quaesquer mediocres, ou insignificantes perdas fossem compellidos a carregar com a

pro-

(1) Ord. de Mar. de Fr. Art. 46. Tit. Des assur.

propriedade alheia, muitas vezes detrimetosa, e inutil, acceitando huma cessaõ, e abandono forçado, que aliás he havido por huma acção extraordinaria, e só admissivel nas circumstancias ou de inteira, e absoluta perda, ou de hum damno tão grave, que por elle ficasse desfeito o objecto da especulaçãõ do Segurado, ou a sua propriedade lhe viesse a ser de pouco, ou nenhum uso.

A perda total ou he *real*, e *affectiva*, ou *legal*, e *presumptiva*.

Perda real he quando a cousa segurada ou pareceo absolutamente, ou posto se salvasse, e se recobrasse alguma parte, acha-se com tudo reduzida a estado tão deteriorado, que não póde servir ao seu primitivo, e ordinario destino, como acontece no caso de submersãõ do Navio, ou do naufragio, varaçãõ, e encalhe, corrompimento, e dilaceraçãõ das partes essenciaes do mesmo, ou de outros accidentes da fortuna do mar, que o reduzirão a estado de innavegabilidade, como tempestades, fogo, bombardamento, etc. do que resultasse avariar-se a carga em maneira, que ficasse damnificada em mais de metade do seu valor, ou se constituisse insusceptivel de venda no estado ordinario do Commercio.

Perda legal he a que se presume por Direito Maritimo, e Lei das Nações, posto a cousa segurada exista, e haja esperança de Salvaçãõ, e recobramento. Esta verifica-se nos casos de preza, repreza, detençaõ de Principes, falta de noticias do Navio no tempo assinado pelos Regulamentos de Marinha dos Estados Commerçiantes, a que se conformou o Capitulo 19.º da Regulaçãõ da Casa dos Seguros de Lisboa. Nestes casos, posto o Segurado não tenha perdido irrevocavelmente a sua propriedade (porque póde ser resgatada, salva, reclamada, e restituida, e naquelle ultimo caso he possivel que appareça em algum lugar); com tudo, pela difficuldade, e demora que sobrevem, considera-se perdida pelo que diz respeito ao Segurado; visto que fica entretanto privado da livre disposiçãõ do que he seu; e em consequencia as Leis Maritimas lhe dão o direito do abandono para a sua indemnizaçãõ immediata. (1)

O abandono póde ser provisório, ou definitivo: *Provisório* he o que o Segurado faz de mera prevençãõ, em quanto consulta aos seus interesses, sem exigir, ou acceitar o pagamento dos Seguradores, não lhe transferindo em consequencia o seu direito aos bens sinistrados, na esperança de salvaçãõ, recobramento, e retorno dos mesmos. *Definitivo* he o que effectua com conhecimento de causa, achando mais vantagem em demandar, e receber logo a satisfaçãõ da importancia do Seguro, transferindo aos Seguradores, feito que seja o pagamento, o dominio dos ditos bens, proporcionalmente ao interesse segurado.

Os casos em que tem lugar a acção do abandono, como a unica que he capaz de encher o interesse do Segurado, se reduzem a seis. 1.º Naufragio absoluto, seja por submersãõ do Navio em mar alto, seja por esbar-

Ee ii

rar,

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 18. e 22.

rar, ou despenhar-se sobre algum escolho nas Costas, e Portos. 2.º Variação em terra, e encalhe com rompimento das partes essenciaes do Navio. 3.º Preza justa, ou injusta. 4.º Detenção de Principes. (1) 5.º Innavegabilidade por caso fatal. (2) 6.º Falta de noticias do Navio em hum anno depois da sua sahida nas viagens da Europa, e depois de dous annos nas viagens mais dilatadas. (3)

Em a maior parte dos Regulamentos Maritimos, o direito do abandono he (como já acima se indicou) hum acto de vontade, ou arbitrio da parte do Segurado, e de necessidade da parte do Segurador: supposto pareça em tal materia mais dura a sorte deste, com tudo semelhante disposição não he contraria á justiça, antes conspira ao bem do Commercio; pois, como os Segurados são os que especulaõ sobre Navios, e effeitos, cuja propriedade tem adquirido, vem a ser tambem os mais proprios para lhes darem o destino que melhor entenderem nas operações ultteriores ao acontecimento do sinistro; não sendo por tanto racionavel que fiquem contra a sua vontade privados do que lhes pertence, quando se contentaõ com exigir a indemnidade por simples acção de avaria.

He porém de notar, que naquelle ultimo caso do §. antecedente, o Segurado he obrigado a fazer o abandono aos Seguradores pelo Capitulo 19. da Regulação da Casa, como se vê das clausulas finaes, *os Seguradores serãõ obrigados a pagar a importancia dos Seguros, havendo do Segurado cessaõ dos effeitos que segurou.*

Naõ he necessario que o Segurado faça immediato e effectivo abandono, logo que tem noticia do sinistro; basta que denuncie, e intima aos Seguradores a mesma noticia, protestando lhes fazer o abandono em tempo, e modo; porque, muitas vezes os Segurados tem tido que arrepender se de sua precipitação nos abandonos, em que os Seguradores consideravelmente ganhãõ. Pelo que convém que dem espaço á deliberação, e conselho para calcularem nesta parte com prudencia os seus interesses; sendo da sua eleição, e arbitrio ou fazerem abandonos, com conhecimento de causa, ou exigirem dos Seguradores taõ sómente a indemnização do damno soffrido, e liquidado, sem lhe cederem a sua propriedade. Este abandono he o que acima chamamos *Provisorio*.

No caso de preza, e detenção de Principes, se o Navio aprezado foi relaxado, ou abandonado pelo Aprezador, ou teve arte, e felicidade de escapar-se por fugida, resgate, ou repreza da propria Equipagem, ou da de outro Navio, sem ter havido grave demora, nem ser impedido de seguir o seu destino, dicta a equidade, e bom senso, que nestas circumstancias o Segurado não deve ser admittido a fazer o abandono; e que só tem direito de requerer aos Seguradores que lhes compunhaõ o prejuizo, se o houve. O mes-

mo

(1) Emerigon. Cap. 12. Sec. 30. e seg. 1

(2) Ibid. Sec. 38.

(3) Ibid. Cap. 14. Sec. 5.

mo tem lugar no caso de varação, e encalhe, quando o Navio foi posto a nado pela propria Tripulação, ou com ajuda dos que concorrem a salvall-o do naufragio; ou ainda que recebesse damno, fosse elle facilmente reparavel no lugar, e pudesse depois continuar na sua derrota.

Esta doutrina he muito racionavel, e seguida em Inglaterra. Alguns Authores, Italianos principalmenté, requerem maior rigor, dizem elles, *Sufficit semel extitisse conditionem*, para ter lugar a immediata exigibilidade da quantia segurada, e a consecutiva a acção do abandono. Porém sendo o fim do seguro a indemnidade do Segurado, este fim he cheio, e satisfeito, quando o Segurador paga o damno soffrido; e a demora considera-se como nenhuma, se foi pouca, e por ella não se desfez a viagem, e destino dos bens segurados.

No caso de detença de Principes, se no curso da viagem as mercadorias se embargo, ou o Navio he tomado para as necessidades da Potencia amiga, porém he pago o seu valor, o Segurado nada perdendo, não tem direito ao abandono, e só pôde exigir dos Seguradores o resarcimento do justo preço, se foi lezado pelo embargo, e venda forçada, (1) attendendo-se ao valor liquido que teria a cousa no lugar do destino, deduzindo-se o premio, frete, e mais despesas do costeiro, e expedição.

Tem lugar o abandono, ainda que a perda não seja total, ou excedente á metade do valor da cousa segurada, se o Segurador consentio nesse encargo por pacto expresso n'Apolice; pois, não sendo este illicito, deve ser cumprido; com tanto que a perda proceda de fortuna do mar, e não de vicio intrinseco, e corruptivel natureza da cousa segurada. (2)

A arribada do Navio, posto que forçada por necessidade, e justa causa, e qualquer demora do mesmo, antes de chegar ao lugar do destino, não he motivo que authorize o abandono a beneficio do Segurado; salvo se a tardança se acha no caso do dito Capitulo 19. da Regulação dos Seguros desta Praça de Lisboa.

O abandono deve ser puro, e simples, e não condicional: deve tambem ser feito do todo, e não de parte da cousa segurada, visto ser o seguro hum contracto individuo; salvo nos casos seguintes: 1.º se foi feito o seguro sobre o mesmo Navio por distinctas Apolices, e de effeitos distinctos; v. g. huma tendo por objecto assucares, e outra tabaco; ou posto que se fizesse o seguro por huma só Apolice, com tudo se designou, distincta, e separadamente huma somma sobre os assucares, e outra sobre o tabaco; porque nestas circumstancias os seguros vem a ser distinctos, e diversos; e por tanto o Segurado pôde abandonar huns effeitos, e reter os outros. (3) 2.º Se o Segurado não segurou toda a propriedade que tinha no Navio, que sinistrou; he evidente que entao pôde fazer o abandono da

par-

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 33.

(2) Emerigon Cap. 17. Sec. 1. §. 2. e Sec. 2. §. 7.

(3) Emerigon Cap. 17. Sec. 6. e 8.

parte segurada até á concurrencia dos riscos que os Seguradores tomáraõ, retendo a outra na parte que lhe fica hum descuberto, a respeito do qual deve ser considerado como Segurador de si mesmo, e não pôde ser compellido a fazer o abandono della.

Porém se, vindo a noticia da *detençaõ*, e fazendo o Segurado o abandono em tempo, depois sendo desembargado, e dimittido o Navio, chega a salvamento a bom porto, o abandono não se revoga, se o Segurado não consente. (1)

No caso da innavegabilidade, o Capitaõ, ou Mestre do Navio, e Embarcaçaõ segurada, tendo por aquelle motivo arribado a algum porto, não podendo ahi fazer os reparos necessarios; ou porque o Navio tendo sido julgado innavegavel pelo Tribunal competente do lugar, não admittia concerto convinavel, pelo seu pessimo estado, ou por não achar materiaes, e Artistas convenientes, he obrigado a affretar incessantemente algum outro, podendo achallo; como he optima providencia das Ord. Mar. de Franç. Tit. *do Frete* Art. 11. e todas as despezas ficaõ por conta dos Seguradores. Porém se a carga traspassada daquelle para este Navio chegar ao lugar do destino, os Segurados carregadores não podem compellir aos Seguradores a acceitarem o abandono da mesma, se os effeitos não tiverem recebido damno além da metade do seu valor. (2)

He de notar que o Segurado não pôde fazer o abandono por motivo de innavegabilidade, sem que mostre sentença do Consulado, ou Tribunal do porto, onde ficou o Navio, que o declarasse innavegavel, tendo precedido conhecimento de causa, e exame de Peritos. Emerigon Cap. 14. Sec. 2. §. 3. e seg.

Tendo o seguro sido feito em regra (isto he, o seguro propriamente dito, e não os de mera aposta) acontecendo os sinistros assima indicados, depois de intimar o Segurado definitivo abandono (não por erro, ou falsas novas), os Seguradores são obrigados a satisfazer a importancia do seguro ao Portador d'Apolice, legalmente authorizado; e por virtude de tal abandono, adquirem estes o Navio, e effeitos segurados em propriedade absoluta, e inrevocavel, entrando immediatamente em lugar dos Segurados Proprietarios, na parte do interesse que fazia a materia do seguro; ficando-lhes subrogados de pleno direito, como se estes não existissem; pertencendo-lhes em consequencia, e na mesma proporçaõ os direitos, proveito, ou perda, resultantes da cessaõ, e transporte da propriedade alheia, de sorte que, se o Navio que se presumia perdido, chegasse depois a bom porto; ou tendo sido aprezado, ou embargado, fosse depois restituído com toda, ou parte da carga; ou havendo naufragado, ou sendo julgado innavegavel, fossem salvos alguns effeitos, os Seguradores podem da maneira dita dispôr do Navio, e mais bens abandonados, e cobrar os fretes das fazendas.

(1) Emerigon Cap. 17. Sec. 4. *in fin.* e Cap. 13. Sec. 30.

(2) Emerigon Cap. 17. Sec. 4. *in fin.* Cap. 14. Sec. 16. §. 5. e seg. e Sec. 38.

das salvas; sendo porém a seu cargo pagar as despesas da salvação, resgate, reclamação, recobrimento, arribadas forçadas, concerto, ou affretamento de outro Navio, no caso de innavegabilidade, e as soldadas dos Marinheiros, que são privilegiadissimas em Direito. Vid. Emerigon Cap. 17. Sec. 6. 8. 9. 11.

O Segurado, depois de fazer definitivo abandono, em tempo, e fórma devida, não pôde depois recusar a indemnização offerecida pelos Seguradores; e menos ainda forçallos a receber a importancia do Seguro, de que tivessem já sido pagos para o effeito de lhe retornarem o Navio, e bens sinistrados, de que se havia ultimado o mesmo abandono. Isto he fundado em justiça, que não soffre a contravenção ao proprio facto, e igualmente na reciprocidade de Direito, visto que os Seguradores não podem antes do definitivo abandono constranger os Seguradores a ceder-lhes a propriedade sobre que versava o seguro.

Acontecendo quaesquer dos sobreditos sinistros maiores, se o Segurado requer logo aos Seguradores o seu pagamento, e estes lho fazem, he escusado dizer que fica obrigado a abandonar-lhes tçdo o direito que tinha nos bens sinistrados; pois este abandono, ou cessão he huma consequencia necessaria da indemnização realizada: aliás o Segurado, sendo os bens salvos, resgatados, ou restituídos, viria a locupletar-se com jactura dos Seguradores; o que já mais soffre a justiça, como já se indicou no Capitulo antecedente.

CAPÍTULO VIII.

Do tempo, e forma do pagamento da importancia segurada.

O TEMPO de pagamento da importancia segurada não he o mesmo em todas as Praças, e depende ou dos Regulamentos de cada Paiz, ou do ajuste das partes.

As Ordenanças de Marinha de França Titulo *dos Seguros* Artigo 44. dispõe: *Se o tempo do pagamento não he regulado pela Apolice, o Segurador será obrigado a pagar o seguro tres mezes depois da notificação do abandono.*

Em Inglaterra o Segurado pôde pedir o seu pagamento oito dias depois da certificação do sinistro.

No nosso Reino o tempo, assim da denúncia, ou notificação do sinistro aos Seguradores, como do pagamento, acha-se fixo pelos Artigos 14. 15. 19. e 20. do Regulamento da Casa de Seguros. *ib.*

» *Art. 14.* Tanto que o Segurado tiver noticia de alguma perda, a
» fará manifesta aos Officiaes da Casa, os quaes farão lembrança della,
» notando-a com todas as suas circumstancias; e tanto que o Segurado ti-
» ver papeis por onde juridicamente conste da perda do seu seguro, os
» entregará aos Officiaes da Casa, para estes intimarem aos Seguradores
» a dita perda, e os notificarem para o pagamento della, o que não po-
» derá ser praticado por outros Officiaes, o que Sua Magestade assim
permitted.

» *Art. 15.* Tanto que os Officiaes da Casa forem entregues dos Docu-
» mentos, que justificaõ as perdas, os apresentarão logo aos Seguradores,
» que serão obrigados dentro do termo de quinze dias a acabar o exame
» delles, e dentro do termo de outros quinze dias successivos a fazerem o
» pagamento da perda na presença dos Officiaes da Casa, que lançarão o
» termo da Quitação.

» *Art. 19.* Todo o Navio, de que não houver noticia, depois de hum
» anno de sua sahida para viagem na Europa, e depois de dous annos para
» viagens dilatadas, será considerado por perdido, e os Seguradores serão
» obrigados a pagar a importancia dos seguros, havendo do Segurado cessaõ
» dos effeitos que segurou.

» *Art. 20.* Os Seguradores pagarão as perdas a 98 por cento, quando
» n'Apolice do seguro não houver clausula em contrario; porque havendo-a,
» se estará pelo que for ajustado.

Em Inglaterra não he determinado por Lei o tempo em que o Segurado póde pedir o pagamento da perda, no caso de não haver noticia do Navio sobre que se tomou o Seguro. Mas a prática concede seis mezes depois da sua partida, ou depois da ultima noticia que delle se hoube para qualquer parte da Europa, e em doze mezes para maior distancia; e que não parece sufficiente para as viagens das Indias. He porém de advertir, que, fundando se a necessidade do pagamento do Segurado na presumida perda do Navio, a presumpção deve ceder á verdade, se passado aquelle tempo apparecer salvo o Navio; e em tal caso o Segurado deve restituir o que lhe foi pago individualmente, e por mera supposição erronea. Vide Park Cap. 3. pag. 64. e Cap. 20. Penso porém que cessa esta obrigação do Segurado, tendo feito o abandono em tempo opportuno, e que nem póde em tal caso constranger ao Segurador a que receba o capital, ou importancia do seguro, que já tivesse sido pago, como fica dito no antecedente Capitulo.

X O U T I N A O

CAPITULO IX.

Das provas necessarias á execução d'Apolicé.

NOs seguros feitos em regra, acontecendo o sinistro, o Segurado não póde obrigar em Juizo aos Seguradores a prestarem a indemnização sem que prove de modo legitimo: 1.º a perda, sua qualidade, e quantidade: 2.º a existencia da cousa segurada: 3.º o interesse que nella tinha: 4.º a sua exposição aos riscos maritimos no modo declarado n'Apolicé: 5.º o seu justo valor, se não se fez logo a sua estimação na mesma Apolicé: 6.º a ordem para o seguro, se foi feito por commissão, ou a ratificação delle, pendendo os riscos, e ignorando-se a sorte da viagem segurada: 7.º a venda, ou cessão em fórma dos bens segurados, se o Portador d'Apolicé he cessionario dos mesmos.

Nos seguros impropriamente ditos, que vulgarmente na Praça de Lisboa se chamaõ de *pacto expresso*, sujeitos a muitos inconvenientes, e que ali se toleraõ por hum costume abusivo, e detestavel prática, se nas respectivas Apolices estipulou-se a clausula de que os Segurados não seriaõ obrigados a apresentar mais que as mesmas Apolices, no caso de sinistro, quando exigem a importancia do seguro, os Seguradores não os podem forçar a que produzaõ outros documentos da prova do seu interesse, e do real valor no Navio, e effeitos segurados correspondente á importancia do seguro; tal sendo o ajuste das partes que he licito, se elle não importa outra cousa mais

do que huma illimitada confiança, que na época do contracto mostra o Segurador fazer da probidade do Segurado, na racionavel supposição de que o não pertenciaõ enganar, e prejudicar por aquelle pacto, que se deve suppor dirigido unicamente a guardar se o segredo da negociaçãõ, sem fraude das Leis civis, e essencia do contracto.

Com tudo se os Segurados entenderem que da parte do Segurado houve aquella fraude, e que nenhum interesse legitimo tinha no Navio em que se corréraõ os riscos, podem resistir ao pagamento; sendo porém a seu cargo provar cumpridamente a mesma fraude, que se não presume; e convencendo-a, devem ser relevados da responsabilidade; porque não pôde haver pacto que faça legitimo o dolo, ou provoque o delinquir.

C A P I T U L O X.

Da prova da existencia da cousa segurada, e sua exposiçãõ aos riscos maritimos.

TEM-SE estabelecido, e frequentemente repetido em differentes lugares deste Tratado a constante regra, que o seguro he nullo, se não existe a cousa segurada, que he o fundamento, e materia do contracto; e se nella o Segurado não tem interesse por si, seus Committentes, e Representantes, no real valor declarado n'Apolice; e que, supposto exista, e pertença ao Segurado, e a sua estimaçãõ tenha sido justa, com tudo o seguro estorna-se, e caduca a Apolice, se a mesma cousa não foi exposta aos riscos maritimos; visto que estes constituem o titulo, pelo qual o Segurado tem direito á satisfacãõ do damno, em caso de sinistro; e o Segurador á exigibilidade, ou retençãõ do premio, no estado de chegada a salvamento do Navio, em que se corre a aventura. (1)

Pelo que, acontecendo a perda, o Segurado não pôde constranger ao Segurador a prestar-lhe a indemnizaçãõ competente, sem que prove: 1.º que a cousa segurada existia: 2.º que nella tinha legitimo interesse: 3.º que fora exposta aos riscos maritimos, por sua conta, ou pela dos seus Committentes, e Representantes, precisamente no mesmo Navio, e especifica viagem declarada n'Apolice.

Se o Seguro he feito do corpo do Navio, e seus aparelhos, não ha rigorosamente necessidade de se justificar a existencia do mesmo; porque sendo elle hum objecto real, e público, não tem precisaõ de prova, nem pôde dar materia de disputa, senão quanto á sua estimaçãõ, que talvez ar-

(1) Valin Comm. ao Art. 36. 57. 61. Ord. Mar. Fr.

bitrariamente lhe dêsse o Segurado. Com tudo, como já houverã exemplos de carregações faltas sobre Navios que não existiaõ, por isso, havendo suspeita de dolo do Segurado, podem os Seguradores exigir-lhes provas directas da existencia do Navio sobre que se tomou o seguro. (1)

Pelas Ordenanças de Marinha de França, Titulo *dos Navios*, Artigo 6. he determinado, que os Officiaes do Almirantado façã todos os annos hum registo dos Navios pertencentes á navegação do Porto. Sem dúvida esta he huma policia muito importante, e necessaria, a fim de saber-se o número de vasos, de que se compõe a Marinha Nacional; e em caso de controversia, tirar-se Documento authenticico para verificar-se a existencia do Navio.

Na falta deste soccorro faz prova o Acto de propriedade, affretamento, sociedade, feito por Escritura pública, ou particular de Negociantes acreditados.

Quando o seguro he sobre effeitos, ou mercadorias, quaesquer que se jaõ, a principal prova que póde produzir o Segurado, he apresentar o Conhecimento do Capitaõ em fôrma; pois este se considera o Documento fundamental, e especifico da carregação, mas deve elle ser coherente ás declarações d'Apolice nas circumstancias substanciaes da quantidade, e qualidade da cousa segurada, e bem assim do Navio, e do por conta de quem se fez o seguro: aliás os Seguradores não são responsaveis. Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 56. (2)

Se os effeitos pertencem ao Capitaõ, ou Mestre do Navio, e Embarcação, deve-se justificar a compra, e apresentar-se Conhecimento assignado pelo Escrivaõ, e Piloto com a dita exacta coherencia á Apolice. Vid. Ord. Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 62. e 63.

Na falta de Conhecimento (porque este póde ser perdido, ou porque o Capitaõ não o tenha querido assinar depois de carregados os effeitos, como tem acontecido por fraude, ou capricho), o Segurado póde fazer prova da carregação com outros quaesquer Documentos justificativos, e ainda por testemunhas, que em tal caso vem a ser suppletórias, e admissiveis. Os Documentos subsidiarios são contas de venda, livros de razão, Facturas, Despachos de embarque, e sahida, etc. (3)

O Conhecimento deve ser coherente á Apolice; porque esta coherencia he a unica relação, e laço civil capaz de fixar a condição das Partes: do contrario abrir-se-hia a porta ás maiores fraudes: pois, dependendo do Segurado romper o seguro, não carregando cousa alguma no Navio designado n'Apolice, se lhe fosse permittido introduzir no Conhecimento outra pessoa, bens, e declaração do *por conta*, diversamente do expresso na mesma Apolice, estaria no seu arbitrio reclamar, ou rejeitar o seguro segundo o successo; o que repugna aos mais elementares principios de justiça. (4)

Ff ii

Pe-

(1) Emerigon Cap. 11. Sec. 1. §. 2.

(2) Emerigon Cap. 11. Sec. 2. e 3.

(3) Emerigon Cap. 11. Sec. 6. e 7.

(4) Emerigon Cap. 11. Sec. 4.

Pelo que, se na Apolice especificasse que o seguro he por conta de huma Pessoa, que ahi se nomea, e o Conhecimento foi passado a diversa Pessoa; se os bens segurados foraõ v. g. Caixas de Assucar, e o Conhecimento he de rolos de Tabaco; se o Navio, e seu destino declarado n'Apolice era hum, e o em que se carregáraõ os effeitos constantes do Conhecimento he outro, claro está que os Seguradores não podem ser obrigados ao pagamento de qualquer perda; porque fica evidente que, na época do contracto, tinhaõ em vista muito distincto objecto de seguro, do que depois apparece.

Se o seguro foi feito em regra, mas com a clausula *por conta de quem pertencer*, a qualidade da pessoa, a quem se referio o conhecimento, não pôde obstar ao pagamento da perda; tal sendo o originario ajuste do Segurador, e Segurado; porém se foi com a clausula *por conta da pessoa que se haja de nomear*, o Segurador pôde constranger ao Segurado a nomeação, quando se lhe demanda a perda; e sendo a pessoa nomeada inimigo, ou subdito de Potencia belligerante, não he sujeito a responsabilidade alguma. (1)

Ainda que o Conhecimento contenha a clausula, *que diz ser*, a qual diminue muito a fé do mesmo, relativamente á quantidade, e qualidade dos effeitos carregados, com tudo os Seguradores respondem pela importancia d'Apolice; mas são fundados a requerer a exhibição das Facturas, e outros Documentos capazes de verificar a qualidade, e quantidade dos ditos effeitos, para virem no conhecimento do seu legitimo valor. (2)

Em todo o caso o Segurador será admittido a fazer prova contraria ao Conhecimento, e mais Documentos da cargação, tanto por escrito, como por testemunhas.

Se n'Apolice houve o pacto expresso de não ser o Segurado obrigado; em caso de perda do Navio, a justificar a cargação, o Segurador não pôde forçar ao Portador d'Apolice a apresentar o Conhecimento; porque este pacto não he illegal; elle equivale á obrigação de estar o Segurador pela palavra do Segurado, tendo confiança na sua verdade, e credito, na consideração de que não intenta fraudallo, mas tão somente occultar o segredo do seu negocio. Porém sendo demandado para pagamento, no caso de perda, pôde resistir a elle, se provar que na verdade o Segurado não carregara, ou não tinha interesse nos bens segurados; e em falta de prova, pôde compellillo o juramento judicial; e se este recusa, cessa toda a obrigação do Segurador. Tendo porém a esse tempo fallido o mesmo Segurado, pôde-se, segundo as circumstancias, e sem embargo do pacto d'Apolice, rejeitar o seu juramento, e exigir a prova da cargação. (3)

O Segurador, que se fez resegar, não pôde no caso do sinistro ser obrigado pelo seu Resegurador a justificar a cargação dos effeitos seguros,

(1) Emerigon Cap. 11. Sec. 4. e Cap. 12. Sec. 20.

(2) Emerigon Cap. 11. Sec. 5. §. 4.

(3) Ibid. Sec. 8.

dos, se na Apolice do reseguro estipulou que não seria sujeito a mais do que a mostrar a quitação, ou recibo do pagamento que elle tivesse feito ao primitivo Segurado, com tanto que elle pagasse em boa fé. O favor do Commercio, e o expediente dos seguros legitima semelhante pacto; e em virtude d'elle, o Resegurado deve receber o seu embolso da parte dos Reseguradores; e estes, julgados convir lhes, tem seu regresso contra o originario Segurado, se entendem que os podem atacar, e convencer do dolo.

O U I Q A O

CAPITULO XI.

Da prova do valor da cousa segurada.

AS Ord. Mar. de Fr. Tit. dos Seguros Art. 56. determinão: » Os Segurados res sobre a carregaçãõ não poderãõ ser constrangidos ao pagamento das sommas por elles seguradas, senãõ até á concurrencia do valor dos effectos, de que o Segurado justificar a carga, e a perda. E no Art. 64. o valor das mercadorias será justificado por Livros, e Facturas; alias far-se-hã a estimaçãõ dellas, segundo o preço corrente, no tempo, e lugar da carregaçãõ, sendo ahi comprehendidos todos os direitos, e despezas feitas até a bordo, se não tiverem sido estimadas na Apolice. (1)

A Regulaçãõ da Casa dos Seguros de Lisboa Art. 21. igualmente dispõe: » Em caso de perda o Segurado sempre será obrigado a justificar o valor dos effectos que seguro, e o seguro não excederã o valor dos ditos effectos com os gastos, e premio; salvo quando o ajuste particular, expressado na Apolice, derogar este Capitulo.

Alguns Segurados abusaõ desta ultima clausula, fazendo seguros fraudulentos, a que chamaõ *de pacto expresso*, inserindo n' Apolice as clausulas *valhaõ*, ou *não valhaõ* os effectos o declarado n' Apolice *valhaõ mais*, ou *valhaõ menos: venhaõ*, ou *não venhaõ*, etc. Mas já se mostrou (quando tratamos na segunda Parte dos Seguros de aposta) que taes clausulas eraõ abusivas, sendo postas com designio malicioso. Se tiver havido dolo, a Apolice he nulla. Estas clausulas só podem ter o effecto de exonerar o Segurado da obrigaçãõ directa de justificar por Documentos, e provas proprias o valor da propriedade, de que requireo o seguro; mas não lhe podem dar o direito indefinido de o violar a Lei natural do contracto, nem tão pouco de forçar o Segurador ao pagamento de huma perda inexistente, ou de hum valor arbitrario, e fantastico. Pelo que, sem embargo das ditas clausulas, o Segurador deve ser recebido a dar judicialmente prova contra o Segurado de que

nãõ

(1) Valim no Art. 56. 64. 65. Emerigon Cap. 9.

naõ se carregáraõ effeitos alguns de sua conta no Navio perdido, ou que era exorbitante o valor declarado n'Apolice, ainda que ahi fosse perfixa a estimaçãõ do mesmo por convençaõ das partes, segundo dissemos na Parte I. Cap. 20. da estimaçãõ da cousa segurada na Apolice.

C A P I T U L O XII.

Da prova da perda.

PARA ser o Segurador obrigado á indemnizaçãõ da perda, acontecida por fortuna do mar, naõ he necessario que nas provas do sinistro se proceda com o rigor, e solemnidades prescriptas por Direito Civil, bastaõ para isso as de Direito das Gentes, que só exige que se administre justiça ás partes pela verdade sabida, de qualquer modo que ella possa constar, pois as submersões, e incendios dos Navios em mar alto, os naufragios nas costas, e baixos naõ tem muitas vezes outras testemunhas mais que o Ceo, e em algumas occasiões apenas escapa huma, ou outra pessoa, que possa attestar o desastre. A distancia dos lugares, a natureza dos successos, a ignorancia que as gentes do mar tem das formalidades legaes, as circumstancias do facto, que variaõ tanto como os riscos marítimos, forçaõ o Magistrado a ser circumspecto, mas naõ severo, a respeito da qualidade das provas de semelhantes acontecimentos, devendo contentar-se com aquellas que saõ capazes de convencer a toda a pessoa racional, e produzir no espirito huma certeza moral. (1)

O sinistro prova-se: 1.º pelo *Consulado*, isto he, a Declaraçãõ, e processo verbal, que o Capitaõ, ou outra pessoa da Equipagem faz perante a Camara do Commercio, Consul, ou Magistrado competente do porto, ou lugar, aonde chegou, ou naufragou o Navio: 2.º pelo depoimento, e justificaçãõ de testemunhas, que presencassem o sinistro, ou escapassem delles; para o que ainda as pessoas inhabeis em outras causas fazem fé nesta pela difficuldade da prova; e até huma só testemunha basta no concurso de outras circumstancias conspirantes a verificar o successo: 3.º pela notoriedade do facto: 4.º pelos certificados authenticos, ainda dos Tribunaes, Magistrados, e Consules de Paizes estrangeiros, onde primeiro chegasse a noticia, ou se verificasse o infortunio marítimo.

He porém de advertir, que o *Consulado* posto seja nesta materia a mais curial, e relevante das provas, sendo feito em devida fórma, com tudo naõ he a unica que se possa produzir; nem a sua falta descarrega o Se-

OBIE

gu.

(1) Emerigon Cap. 14. Sec. 1. e seguintes.

guradores da responsabilidade para com o Segurado, se por alguma outra maneira consta da realidade do sinistro; pois, ainda que, por via de regra não deva já mais o Capitão, ou Mestre de qualquer Navio ou Embarcação omitir o seu Consulado. logo que chega a qualquer porto, para resalvar os direitos dos Interessados no casco, e carga do mesmo Navio, ou Embarcação, e a preterição desta diligencia, faça muito suspeitosa a sua conducta nos Paizes, onde he estabelecida boa policia de portos; com tudo, como em todos os lugares não se observa, com a devida exactidão, a necessaria regularidade mercantil das grandes Praças, he evidente que seria huma injustiça excluir o direito dos Segurados, quando requerem a sua indemnização, com o pretexto da falta do dito Consulado, se aliás o sinistro sufficientemente consta por todo outro genero de provas.

He igualmente de notar, que assim como a falta do Consulado não grava a quem obteve o seguro, assim tambem a sua existencia, ou produção de qualquer outra prova da parte do Segurado não prejudica os direitos dos Seguradores, antes podem estes oppôr todas as excepções legitimas, com que possaõ mostrar a falsidade do Consulado, ou quaesquer Attestações, segundo determina o Art. 61. das Ordenanças de Mar. de Fr. » O Segurador » será admittido a fazer prova contraria ás attestações, e com tudo provisoriamente condemnado ao pagamento das sommas seguradas. »

Esta prova contraria do Segurador he da mesma natureza que a prova directa, que o Segurado produz, e he sujeita á prudencia, e religião dos Juizes, que não se devem regular pelas subtilezas Forenses, mas pela franqueza, e boa fé mercantil, não tendo em vista mais do que a verdade do facto, e a imparcialidade da justiça.

Quando, passado certo periodo de tempo razoado, conforme a longitude das viagens, não ha mais noticia do Navio, isto he, nem o Segurado, nem alguma outra pessoa recebeo novas do Navio, considera se este perdido; e tal presumpção legal faz as vezes de prova demonstrativa do sinistro, e he irrecusavel nos Tribunaes. Esta providencia, que he conforme a de todas as Ordenanças maritimas das Praças d'Europa, he tambem dada no Artigo 19 da Regulação da Casa dos Seguros de Lisboa. » Todo o Navio, de » que não houver noticia depois de hum anno de sua sahida para viagem n' » Europa, e depois de dous annos para viagem dilatada, será considerado » perdido, e os Seguradores serão obrigados a pagar a importancia dos se- » guros, havendo o Segurado cessaõ dos effeitos que segurou. »

Este artigo parece deduzido do Artigo 58. das Ordenanças de Marinha de França, que he mais exacto, por fixar a época donde deve principiar se a contar o tempo. » Se com tudo o Segurado não recebe noticia alguma de » seu Navio, poderá depois de passado hum anno (contando se do dia da » partida) nas viagens ordinarias, e depois de dous annos nas de longo cur- » so, fazer o seu abandono aos Seguradores, e pedir-lhes o pagamento, sem » que seja necessario produzir attestação alguma de perda. »

Valim a este Artigo diz, que o dito tempo da prescripção se deve con-

tar do dia da partida, quando depois della não houve mais noticia do Navio; aliás começado em que se recebêraõ as ultimas noticias d'elle.

Emerigon sustenta que esta doutrina tem igual applicação ainda a respeito dos Seguros feitos a tempo certo; e que posto o Segurado, passado elle, e não tendo noticia do Navio, fizesse novo seguro da mesma somma, haveria o estorno da segunda Apolice, e os primeiros Seguradores ficariaõ responsaveis, sem embargo de se não poder demonstrar que o sinistro acontecera antes, ou depois do tempo do primeiro seguro. (1)

Os Segurados podem por convenção expressa na Apolice coarctar aquelle prazo, que induz presumpção legal de perda do Navio; a fim de poderem, no caso do sinistro, obrigar os Seguradores á indemnização, logo que expirar o termo em que convierem.

C A P I T U L O XIII.

Do retorno do premio.

TENDO-SE mostrado o modo, com que o Segurado póde obter sua justiça contra o Segurador na Acção judicial para a indemnidade no caso de perda, quando os riscos effectivamente corréraõ por conta do mesmo Segurador, passa-se agora a indicar a outra especie de acção, que igualmente lhe compete, e tem lugar contra o dito, estando ainda pendentos os riscos; ou posto que já tivessem cessado, ou acontecesse a perda; com tudo mostra se que, segundo os termos d'Apolice, ou pela dissolução eventual da mesma, sem fraude do Segurado, o Segurador não podia fazer seu o premio do ajuste. He esta huma das materias do Seguro, sobre que frequentemente se tem levantado demandas em Londres entre os Segurados, e Seguradores; o que tem dado occasião a fixarem-se nos Tribunaes os principios que conciliaõ a justiça, e interesse de ambas as partes.

Algumas vezes os Segurados estipulaõ expressamente n'Apolice, que em certas circumstancias, realizadas, ou não certas garantias, o Segurador haja de retornar o premio, ou parte d'elle; como v. g. Se o Navio sahir em Comboi; se sobrevier a paz no curso da viagem; se não chegar a certo porto; se não effectuar todas as distinctas viagens que se destinavaõ, etc. nestes casos he inquestionavel, que sendo taes pactos, e outros semelhantes, de sua natureza honestos, e formando a Lei do contracto, o Segurado tem direito, e acção ao retorno do premio, que já houvesse sido pago ao Segurador, verificando-se as condições, ou contingencias acauteladas n'Apolice.

Quan-

(1) Cap. 14. Sec. 4. sub §. 5.

Quando porém nella se não encontra precaução deste genero, a essencia, e fim do contracto decide nesta materia do direito dos Contrahentes.

A Jurisprudencia dos seguros, e o estilo das Praças firma sobre isto quatro regras principaes: 1. O Segurado tem acção para o retorno de todo o premio, ou de parte delle, se o Segurador não correo risco algum, ou só correo parte delle: 2. O Segurado não tem semelhante acção, nem em todo, nem em parte, huma vez que os riscos começáraõ a correr por conta do Segurador: 3. Se o seguro não foi feito em regra, ou se prova fraude contra o Segurado, não tem este direito a retorno algum: 4. Em todo o caso de tal retorno, o Segurador póde reter, ou exigir meio por conta da importancia segurada. (1)

A acção do retorno do premio compete ao Segurado contra o Segurador (dentro do termo da prescripção legal) todas as vezes que, havendo-se-lhe pago o premio estipulado n'Apolice, mostrasse depois, que a mesma Apolice se dissolvéra, e rescindira, sem fraude de quem requerera o seguro, ou de seus Correspondentes, e Agentes; e se aliás não era já infectada de algum vicio radical, e criminoso, que impedisse desde o seu principio adquirir subsistencia.

Esta acção póde ter por objecto o retorno do premio total, ou parcial.

O retorno do premio total tem lugar no caso de inteiro rompimento de viagem, em que o Segurador não chegasse a correr risco algum da cousa segurada no Navio designado na Apolice; ou por não terem sido ahi carregados, por conta do Proprietario, os effeitos destinados no seguro; ou por terem sido descarregados para terra, ou baldeados para outro Navio; ou por se ter nelles feito embargo do Governo, ou sobrevir outro accidente, e que impedisse a carregação de taes effeitos, a expedição daquelle primeiro Navio, ainda que isto succedesse por facto não fraudulento do Segurado, seus Correspondentes, e Agentes; o que muitas vezes acontece, principalmente quando por precaução, ou por avisos não realizados se fez o seguro em huma Praça, de Navios, e bens que se esperavaõ de outra.

As Ordenanças de Mar. de Fr. Liv. 3. Tit. dos Seguros Art. 37. assim dispõem. » Se a viagem he inteiramente rompida antes da partida do Navio, ainda pelo facto dos Segurados, o seguro ficará nullo, e o Segurador restituirdo premio, á reserva do meio por cento. »

A justiça desta decisão he visivel; porque sendo o premio do seguro o preço convencional dos riscos maritimos, segue-se, que a effectiva exposição da cousa segurada a estes riscos fórma o unico titulo, pelo qual o Segurador tem direito de perceber parte dos fructos da especulação, e capital alheio; vindo por este modo a ser o seguro hum contracto condicional, e só obrigatorio da parte do Segurado, verificando-se a condição implicita se o Segurador principiar a correr os riscos da cousa segurada no Navio, e modo declarado n'Apolice. Do que se deduz, que se elle não chegou, a cor-

(1) Baldasseroni Part. 6. Tit. 5.

ner taes riscos, não pôde reter o premio de que já estivesse embolsado; antes neste caso assiste direito ao Segurado para demandallo, por acção directa, pelo retorno, ou restituição de tal premio, como pago sem legitima causa de debito (1); ou repellillo com a excepção do dolo, se elle pertender exigir o que não chegou a vencer, á excepção do meio por cento que todavia lhe he devido em razão da sua assignatura, pelos justos motivos que já em outro lugar expuzemos, quando tratamos do estorno d'Apolice por falta dos riscos, de que o presente Capitulo he huma consequencia, e ampliação.

Nesta doutrina he guardada a reciprocidade de direito, e a igualdade da condição dos Contrahentes; porque, assim como não tem sido a coisa segurada exposta aos riscos, o Segurador he izento de pagar a indemnidade promettida na Apolice, pela mesma razão tambem o Segurado não pôde ser compellido a satisfazer o premio do ajuste, antes lhe he devida a acção judicial para o retorno, e embolso do que já tivesse pago por esse titulo, logo que verificar, *em tempo idoneo*, que não chegarão a ter principio aquelles riscos que constituem a base, e o alimento do contracto.

Tem igualmente lugar o retorno total do premio, ainda no caso de ter sido a causa segurada exposta aos riscos, se o não foi, segundo os termos; ou garantias da Apolice. Pelo que, se se fez o seguro com a garantia v. g. de sahir o Navio em dia certo; e bem assim antes, ou depois de hum dia, ou tempo determinado, ou de sahir em Comboi, ou de levar certo numero de peças, e de marinheiros, etc. e na realidade não se verificáraõ taes garantias, ou outras semelhantes inseridas n'Apolice, postõ sem fraude do Segurado, caducando immediatamente o seguro, não sendo já os riscos por conta do Segurador, e cessando em consequencia a sua responsabilidade, como se mostrou na 2. Parte, Capitulo das garantias, ficou igualmente cessando o direito do mesmo á exigibilidade, ou retenção do premio promettido: e por tanto, se o Segurador já o tivesse em boa fé pago antes de constar a falta da verificação das ditas garantias, pôde intentar contra o Segurador sua acção para o retorno do mesmo premio, não podendo aquelle reservar-se mais do que meio por cento pela sua assignatura, segundo o estilo mercantil.

Quando os Seguradores começáraõ a correr os riscos da coisa segurada no Navio, e modo designado na Apolice, ainda que hum momento depois houvesse alteração dos termos do contracto, sem consentimento dos mesmos Seguradores, ou sem necessidade, e justa causa, como v. g. deviação; mudança voluntaria do Navio; separação espontanea do Comboi garantido; diminuição arbitraria do numero de peças, e pessoas da equipagem, e qualquer outra violação das garantias d'Apolice, posto tudo isto acontecesse sem fraude do Segurado, com tudo os Seguradores tem direito a totalidade do pre-

(1) *Nihil refert utrum ne ab initio sine causa quid datum sit, an causa, propter quam sum sit, secuta non sit.* L. 4. ff. De conduct. sine causa.

premio, visto que se expuzeraõ á sorte da navegaçaõ; e ficaraõ logo sujeitos a prestar a total indemnidade de qualquer perda de fortuna do mar, que pudesse sobrevir immediatamente depois de se fazer o Navio á véla, ou desde o instante, em que os riscos começassem a correr por sua conta, segundo as clausulas d'Apolice: tanto mais que, estando promptos a correr todos os riscos do Navio até o lugar do destino, pelo modo designado no ajuste, que havia já principiado a executar-se a seu perigo, repugna a justiça o serem privados do beneficio do contracto por facto alheio, em que não tiveraõ a menor influencia. Esta regra he apoiada pelas Ord. de Mar. de Fr. Tit. dos Seguros Art. 27.

» Se todavia a mudança de derrota de viagem, ou de Navio, acontece
 » por ordem do Segurado, sem o consentimento dos Seguradores, elles se-
 » ráo descarregados dos riscos; o que terá igualmente lugar em todas as ou-
 » tras perdas, e danos, que acontecerem pelo facto, ou falta dos Segura-
 » dos, *sem que os Seguradores sejaõ obrigados a restituír o premio, se*
 » *elles começáraõ a correr os riscos.*

» Art. 35. Se a viagem he designada n'Apolice, o Segurador correrá
 » os riscos da viagem inteira; com condiçaõ porém que, se a sua duraçaõ
 » exceder o premio limitado, o premio será augmentado á proporçaõ, *sem*
 » *que o Segurador seja obrigado a restituír parte alguma delle, se a via-*
 » *gem durar menos.*

» Art. 36. Os Seguradores seráo descarregados pelos riscos, e não dei-
 » xaráo de ganhar o premio, se o Segurado sem o seu consentimento envia
 » o Navio a hum lugar mais remoto do designado n'Apolice, ainda que seja
 » na mesma derrota; mas o seguro terá o seu inteiro effeito, se a viagem
 » he sómente encurtada. (1) »

Céssa tambem o direito do Segurado ao retorno do premio, no caso da garantia da neutralidade, quando affirmou n'Apolice que o Navio, ou a carga segurada, era propriedade neutral, e depois se convence que o não era; ou que elle, ou o Capitaõ do Navio, se comportára no curso da viagem de modo, que, segundo o Direito das Gentes, perdesse o beneficio da sua neutralidade, e fosse aprezado, e condemnado como boa preza: pois, sendo nulla a Apolice pela falsidade original da garantia, (o que he inexcusavel em quem requireo o seguro) o Segurado demandado ao Segurador o premio que já lhe tivesse pago, estando aliás comprehendido em fraude allegaria em Juizo a propria torpeza; o que he inadmissivel: e ainda constando da verdade da garantia ao tempo d'Apolice, com tudo, se no curso da viagem o Segurado, ou seus representantes, que estaõ a bordo, ou o Capitaõ do Navio, lançaõ ao mar os Documentos necessarios á prova da neutralidade, ou prática outros factos suspeitosos, e injustos, que occasionaõ a preza, e legitimaõ a sua condemnaçaõ, he evidente, que, tendo o Segurador começado a correr os riscos, e não lhe sendo imputaveis aquelles desi-

Gg ii

acer-

(1) Veja-se Valin Comm. a estas Ordenanças.

acertos da dissolução eventual da neutralidade, que só devem gravar a seus authores, com justiça retem todo o premio recebido em boa fé, e tem direito de demandar por elle ao Segurado, se ainda estivesse por cobrar.

No caso de innavegabilidade do Navio por vicio occulto do mesmo, sendo ignorado por ambos os contrahentes, na época do contracto, como o seguro se annulla, e os riscos nunca pudéram ser por conta do Segurador, não respondendo em consequencia elle pela subsequente perda, também não tem titulo para exigir, ou reter o premio; e havendo-o recebido, e Segurado tem acção para o retorno.

O retorno parcial do premio tem lugar precisamente nos casos, e termos do estorno, ou dissolução parcial d'Apolice, e se funda nos mesmos principios, que deixámos expostos no competente Capitulo, para o qual remettemos ao Leitor. Pelo que o Segurado tem direito de pedir o retorno do premio, proporcionalmente á parte estornada do seguro, feito por huma, ou mais Apolices, logo que mostrar ter sido embarcada tão sómente parte dos effeitos de sua conta destinados para o Navio alli designado; ou posto fosse embarcada a totalidade dos mesmos, com tudo, ou alguma parte fora, por qualquer motivo, ou accidente, descarregada de bordo, e só a restante exposta aos riscos; ou o seu valor não preenchia a importancia das ditas Apolices, não havendo sobre isso fraude do Segurado, seus Correspondentes, e Agentes. Assim he justamente determinado nas referidas Ord. de Mar. de Fr. Tit. dos Seguros, que depois de prohibirem no Art. 22. fazer segurar, ou resegurar effeitos acima do seu valor, por huma, ou mais Apolices, pena de nullidade do contracto, e de confiscação das mercadorias, dispõem no Art. 23.

» Se todavia se acha huma Apolice feita sem fraude, que excede o » valor dos effeitos carregados, ella subsistirá até a concorrência da sua » estimação; e em caso de perda os Seguradores serão obrigados á mesma, » cada hum á proporção das sommas por elles seguradas, como também de » retornar o premio, á reserva do meio por cento.

» Art. 24. E se ahí ha muitas Apolices também feitas sem fraude, e a » primeira preencher o valor dos effeitos carregados, ella subsistirá unica- » mente, e os outros Seguradores sahirão do seguro, e retornarão também » o premio.

» Art. 32. Se o seguro he feito divididamente sobre muitos Navios de- » signados na Apolice, e a carga inteira for posta sobre hum só, o Segura- » dor não correrá o risco senão da somma que houver seguro sobre a Em- » barcação que tiver recebido a carregação, ainda quando todos os Na- » vios designados n'Apolice viessem a perder-se, e elle retornará o premio » do excedente á reserva do meio por cento.

Quando o seguro he feito para distintas viagens, ou esta distincção se- ja expressa n'Apolice, seja subentendida, e reconhecida pelo uso do com- mercio, e geral senso mercantil, em alguma especifica viagem segurada, como as de caravana do Levante, as da costa do Malabar, e outras seme-

Ihan.

lhantes, que sempre se consideraõ hum aggregaço de viagens parciaes, e separadas, dicta a equidade natural, e exige a virtual, e presumida intençãõ das partes, que onde ha na realidade dous, ou mais distinctos pontos de tempos, lugares, e riscos, e só se corrêraõ parte delles, o Segurador torne tambem parte proporcional dos mesmos. (1)

Por identidade de razaõ deve haver o mesmo retorno parcial, ainda nas viagens inteiras, ou redondas *de premio ligado*, por ida, e volta do Navio, se este chegando ao porto, para o qual foi enviado, toma direcçãõ diversa, e não he expedido para o porto donde sahira; devendo ser o retorno da metade, por se considerar pouco mais ou menos igual o risco, tanto da ida, como de volta. Igualmente parece dever semelhante retorno ter lugar nas viagens de hum tempo determinado, em que se estipulou certa quota de premio a razaõ de cada dia ou mez, em que durar a viagem, sem se designar termo certo da mesma; pois he evidente, que, em tal caso, cada dia ou mez vem a formar huma viagem periodica de distincta duraçãõ, e riscos; mas se he fixo o termo da viagem, ainda que o premio seja estipulado a mezes, com tudo, se ella dura menos, já não ha retorno proporcional do premio a respeito do tempo que falta para preencher o designado n'Apolice; tal tem sido a prática de julgar de Inglaterra, segundo o rigor da regra, que não ha retorno do premio logo que o Segurador começou a correr os riscos; e as Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 33. acima transcriptas claramente a authorizaõ. (2)

Do exposto se patentea, que o Segurado tem direito ao retorno do premio nos casos sobreditos, não constando ter procedido em má fé, e contra as regras do contracto. Do que se deduz que cessa este direito, quando a Apolice he nulla por vicio de origem, e fraude real, ou presumptiva do mesmo Segurado, ou de seus Correspondentes, e Authorizados, que para este, e outros effeitos se consideraõ como huma, e a mesma pessoa; e isto acontece: 1. nos seguros feitos contra as Leis do paiz, em que se celebrou, e em que se deve executar o contracto: 2. nos seguros de viagens, e bens prohibidos por Direito das Gentes: 3. quando o Segurado per si, ou seus Representantes, induzio, por dolo intencional, ao Segurador a tomar o seguro, ou exaggerando excessivamente o valor dos bens; ou não tendo interesse algum legitimo no Navio, sobre que affectava correr a aventura maritima; ou multiplicando as Apolices pela mesma cousa, para receber, no caso do sinistro, duas ou mais vezes o valor segurado; ou falsificando, mal representando, e occultando as circumstancias substanciaes, que aggravavaõ os riscos do Segurador: 4. quando, supposto não haja contra o Segurado prova directa de fraude real, e deliberada, com tudo urge contra elle suspeita de fraude presumptiva no caso das Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 39. » Presumir-se-ha ter o Segurado sabido da perda, e o Segurador » da

(1) Park pag. 377.

(2) Baldeseroni Part. 6. Tit. 5. §. 39. Park pag. 384. e seg.

» da chegada das cousas seguras , se se acha que do lugar da perda , ou
 » do em que apartou o Navio , possa ter sido levada a noticia de hum , ou
 » outro successo , antes da assignatura da Apolice , ao lugar em que ella
 » foi passada , contando-se a legua e meia por hora , sem prejuizo das
 » outras provas , que se puderem produzir. »

He clara a razão desta doutrina ; porque a Justiça já mais póde patrocinar o dolo , a infracção das Leis , e as convenções essencialmente injustas ; e seria cousa monstruosa tolerar-se , e proteger-se em Juizo o despojo do Segurado , allegando a propria torpeza , e vindo implorar o soccorro das Leis pelo mesmo titulo da violação dellas.

As citadas Ord. de Mar. de Fr. Art. 41. no caso de fraude do Segurado , não só não lhe dão direito ao retorno do premio , sem embargo da nullidade da Apolice , senão que o condemnaõ a restituir ao Segurador tudo o que tiver recebido , e além disto a pagar-lhe o dobro do mesmo premio.

Esta regra procede ainda no caso da fraude , ou irregularidade reciproca , isto he , tanto da parte do Segurado , como do Segurador : por exemplo , nas *Apolices de aposta* , sem interesse algum do Segurado ; nos seguros de viagens illegaes ; nos de bens de contrabando , etc. Supposto o Segurador participe da fraude , e seja cúmplice da infracção das Leis naturaes , e civis do contracto , com tudo , se o Segurado se arrepende do primitivo projecto , muda o plano da sua especulação , se não se verificou o embarque dos bens ; se se rompeo a viagem do Navio designado na Apolice ; se aconteceu outro accidente , que occasionou , ou justifica o estorno , e dissolução do seguro , não tem outro recurso mais do que a honra do Segurador para o reembolso do premio , que já lhe tivesse pago ; e resistindo este , não o póde compellir ao retorno de tal premio , nem á indemnização da perda no caso do sinistro , porque a Justiça não assiste a huma , e outra parte em semelhantes transacções , abusivas , nem deve tomar conhecimento de huma causa , em que o Segurado principia por allegar a propria torpeza , e infracção das Leis : e nesta materia tem lugar o axioma do Direito civil , que em igual delicto , melhor he a condição de quem possue. Em Inglaterra pelo Estatuto de George II. que prohibe as Apolices de aposta , he expressamente disposto que o premio não será restituído nos casos em que o mesmo Estatuto annulla o contracto. (1)

Quando o Segurado procedeo em boa fé , e ultimou o seu seguro em regra , e o Segurador ao contrario acceitou com fraude o mesmo seguro , sabendo aliás da chegada do Navio a salvamento ; em tal caso , não tendo este corrido risco algum , não póde , sem manifesta extorsão , exigir ou reter o premio estipulado , nem ainda o meio por cento do estilo da Praça pela sua assignatura : e por tanto ao Segurado , que já o tivesse pago , compete a acção para o retorno do mesmo. As citadas Ordenanças Art. 41. condemnaõ
 além

(1) Parc. Cap. 19. pag. 372.

além, disto ao Segurador a restituir ao Segurado o dobro do premio fraudulentamente recebido.

Tudo o que temõs dito do retorno do premio, he igualmente applicavel aos reseguros, e seguros duplicados, que se explicáraõ na Parte I. Caps. 49. e 50. e que são sujeitos ás mesmas regras dos seguros simples. Vid. Valin Comm. ás Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Arts. 20. 21. 22.

Nos seguros sobre boa, ou má nova, com a clausula *perdido*, ou *naõ perdido*, e outras semelhantes, se a Apolice foi assignada já depois da chegada do Navio a salvamento, ignorando o Segurador, e naõ podendo saber tal successo, naõ tem lugar o retorno do premio; porque se o Navio estivesse perdido ao tempo da subscripção, elle seria obrigado a prestar a indemnidade do Segurado: e por tanto de ração he que retenha, e possa exigir o premio em consideração do qual se expoz aos riscos que se reptavaõ pendentos, sustentado o contracto pela boa fé das partes, e incerteza do estado dos bens que faziaõ o objecto do seguro.

C A P I T U L O XIV.

Das acções do Segurador contra o Segurado.

O SEGURADOR tem contra o Segurado tres acções Civeis: 1.^a para o pagamento do premio: 2.^a para o embolso do meo por cento do valor segurado, no caso de estorno d'Apolice: 3.^a para repetição, e reembolso da quantia do seguro, que individamente pagou.

A acção para o pagamento do premio he legitima, visto ser derivada da natureza do contracto do seguro, e ajuste das Partes. O Segurador pôde propolla immediatamente depois de assignada a Apolice, se por convenção ahí expressa, ou pela Lei do paiz, ou pelo estilo da Praça, em que se fez o seguro, tem direito a seu peremptorio embolso: aliás he necessario que espere ou pela cessaõ dos riscos, se o uso admittê essa franqueza, ou pela expiração do praso que tiver concedido ao Segurado.

Na Praça de Lisboa algumas Companhias concedem o espaço de oito mezes para pagamento do premio, accetando os Seguradores huma Letra da respectiva importancia a favor dos Seguradores. Em tal caso esta divida, e sua execusaõ rege-se pelas regras ordinarias das Letras de Cambio; pois a estas são equiparadas na natureza, e effeitos quaesquer Letras mercantis, a que chamaõ Letras de terra, como dispõe o Alvará de 16. de Janeiro de 1793.

Por

Por consequência os Seguradores podem demandar aos Segurados, que não pagarem no tempo do vencimento de Letra, usando contra elles da acção de Assignação de dez dias na fórma da Ord. Liv. 3. Tit. 20. §. 15 e Tit. 25. ficando todavia a estes o direito de se opporem com seus embargos, allegando as defezas legitimas, que entenderem lhes assistem para serem relevadas da condemnação; sendo os principaes: 1.º que tendo o seguro sido feito em regra, houverá estorno da Apolice, sem fraude delles Segurados, seus Correspondentes, Corretores, e Agentes, e que os Seguradores não corrêrão risco nos bens, Navio, e viagem segurada, como se mostrou na Parte II. Capitulo do Estorno da Apolice: 2.º que os Seguradores usaráõ de fraude na época do contracto, occultando a circumstancia que já sabiaõ de estar o Navio salvo, e que por isso até devem ser condemnados no dobro do premio, segundo as Ord. de Mar. de Fr. Tit. dos Seguros Art. 31. 40. e 41.

O Segurado não pôde recusar o pagamento do premio com o pretexto de que tem de encontrar, e compensar com os Seguradores o pagamento da perda do mesmo, ou outros seguros; porque sendo liquida a divida do premio, não se pôde a sua satisfação demorar com outros debitos mais implicados, ou illiquidos; salvo se n'Apolice se estipulou, que os premios seriaõ compensaveis com o pagamento da perda do valor seguro por essa, ou outra Apolice do Proprietario dos bens.

A acção para o pagamento do meio por cento da importancia do seguro, compete aos Seguradores em todo o caso de estorno da Apolice, se ainda não tivesse recebido o premio, antes de se lhe mostrar rescindido o contracto sem fraude do Segurado, e seus Representantes; e havendo-o já recebido, tem direito de reter aquella retribuição mercantil, pela molestia de fazer assentos, e como devida indemnização dos seguros, que talvez deixasse de fazer por se considerar sobre carregado de riscos pendentes.

A acção para repetição, e reembolso da quantia do seguro indevidamente paga, compete aos Seguradores contra os Segurados em todos os casos em que lhes prestáraõ a indemnização de perda, que ou era fantástica, e simplesmente supposta pêlos receios do Segurado (o que rarissima vez pôde acontecer, pois os Seguradores não costumão pagar, sem constar por exuberantes provar da realidade da perda no casco, ou carga do Navio), ou era absolutamense indevida; o que acontece: 1.º por haver o Segurado procedido com fraude segurando sem ter interesse, ou occultando, falsificando, ou mal representando circumstancias substanciaes, a fim de induzir os Seguradores em erro, e extorquir-lhes artificialmente o seguro: 2.º por constar depois, que a Apolice se tinha estornado pelo não cumprimento das condições tacitas, e virtuaes do contracto, ou pela infracção das expressas garantias d'Apolice. Bem se vé que nestes casos, e outros semelhantes, o Segurado não tem titulo para apropriar-se o capital que lhe foi pago em boa fé, mas individamente, e por erro de facto; aliás locupletar-se-hia com jactura alheia, e até reportaria commodo da propria malicia, e dolo: o que he intoleravel. Esta acção he derivada assim da justiça natural, como do

Direito Civil. Vide Heinecc. ad Pandect. Tit. *de conditione indebiti, et conditione sine causa.*

Todas estas acções competem ao Segurador não só contra o Proprietario dos bens segurados, senão também contra aquelle que requireo o seguro, posto na Apolice declarasse a sua qualidade de simples Commissario, e Procurador; pois assim o exige o interesse do Commercio, e o expediente dos seguros, de que a maior parte se faz por Commissão, ou Procuradoria.

C A P I T U L O XV.

Da interpretação da Apolice.

MOSTRANDO a experiencia que em grande parte das transacções civis, ainda as celebradas por escritura pública, com a maior boa fé das partes, entra contra-se depois difficuldades sobre a intelligencia das clausulas das mesmas; seja pela fraqueza do entender humano, seja pela imperfeição da linguagem (o que he commum a todos os idiomas); seja em fim pela inconveniencia, e impraticabilidade de comprehenderem-se em qualquer avença todas as possíveis circumstancias actuaes, e occurrencias futuras, que seria futil antecipadamente expôr, ou prevenir com huma precaução distincta, e inserta no corpo do instrumento do contracto; faz-se por tanto necessario em Juizo, e fóra d'elle o uso das regras da Hermeneutica juridica, para a acertada interpretação dos pactos duvidosos, obscuros, e ambiguos; sem o que he difficil não perigar muitas vezes o direito dos Contrahentes, que aliás convém satisfazer-se segundo os dictames da equidade, preenchendo-se o fim ostensivo de suas convenções; para que se sustentem, quanto for possível, e obtenhaõ o primitivo, e destinado effeito.

Estas reflexões são applicaveis, ainda com maior força, ao contracto do seguro; porque, de huma parte o Segurador confia illimitadamente na boa fé, e veracidade do Segurado, que, para resolvello ao seguro, lhe vai propôr factos, que de ordinario estão sómente no conhecimento de quem diligencia a Apolice; de outra parte o Segurado muitas vezes faz o seu seguro com precipitação, e sobubrado de receios de perda imminente, o que lhe não dá o accordo, e serenidade necessaria para acautelar todas as circumstancias favoraveis a seu interesse, e explicallas com propriedade, e distincão na Minuta que offerece para o seguro; do que resultaõ incoherencias, e ambiguidades da Apolice, que depois, no caso de perda, subministra aos Seguradores pretexto para disputarem, com alguma cõr de justiça, sobre a valida-

do do contracto. Pelo que na praxe de julgar he indispensavel seguirem-se algumas regras para a interpretação da Apolice, quando se excitão racionaveis duvidas sobre a intelligencia, e extensão das suas clausulas. Estas regras devem assentar sobre o irrefragavel principio, que sendo o beneficio do Segurado, e o adiantamento do Commercio, os grandes objectos do seguro; he necessario interpretar as Apolices de huma maneira franca, em ordem a obter estes fins; pois seria absurdo suppôr-se, que quando he segurado o fim, sejaõ com tudo excluidos os ordinarios, e usuaes meios de conseguillo. Eis-ahi as regras em conformidade a este principio. (1)

1.º O seguro sempre se presume feito da maneira que o devia ser; de sorte que, na dúvida, he necessario entender, e explicar o acto em sentido capaz de o fazer valer antes do que o sentido contrario. (2)

2.º Devem-se examinar as palavras e clausulas da Apolice com o maior escrupulo, e exacção possivel, interpretando-as no seu sentido proprio, natural, obvio, e communmente recebido; pois ellas formaõ a lei da vontade das partes, da qual não he licito apartar-se, quando são claras, precisas, e sem a menor ambiguidade, e não contém absurdo na sua intelligencia, e applicação. (3)

3.º Deve-se igualmente attender a evidente intenção dos Contrahentes, pois esta he a que indica o objecto que tinhaõ em vista na época do contracto, e sobre o qual recabio o seu mutuo consentimento; de sorte que, se a intenção de ambas he manifesta, ella deve prevalecer, posto as palavras aparentemente repugnem, pois nenhum acto opéra além da intenção das partes. (4)

4.º Não se póde estender o seguro de hum caso a outro, nem do seu corpo, ou objecto especifico a outro realmente distincto: assim o seguro do Navio não se estende ao de mercadorias, nem o destas ao daquelle, etc.

5.º Havendo ambiguidade nos termos, clausulas, e garantias d'Apolice, e não constando do contexto desta, ou de algum modo legitimo, e evidente, como v. g. da *Minuta do segura*, ou dos assentos do Corretor, a intenção das partes, deve-se interpretar o contracto segundo os estilos, usos, e costumes do Commercio em geral, e com especialidade os da Praça, em que se fez o seguro, se ahi algum ha applicavel ao caso em questião, relativo á especifica viagem declarada na Apolice, e este se deve seguir, posto o

Di-

(1) Park Cap. 2.

(2) Emerig. Cap. 2. *Capienda est omnia interpretatio, ut actus potius valeat quam pereat* L. 12, ff. de Reb. dub.

(3) Vattel. *Droit. des gens*. Liv. 2. Cap. 17. Echard. *Jur. Civ.* pag. 20. Emerig. Cap. 2. Sec. 7. §. 3.

(4) *In contractibus rei veritas potius, quam scriptura perspici debet non quod scriptam, sed quid gestum est, inspicitur*. Liv. 1. Cap. 3. *Cod. Plus olera, etc. Cum enim sit bonae fidei judicium, nihil magis bonae fidei congruis, quam ut praestant, quod inter contrahentes actum est*. L. 11. ff. de act. empt.

Direito commum disponha o contrario, por se dever presumir que as Partes entendiaõ conformar-se áquelles usos, ainda que o não declarassem. (1)

6.º Deve-se na interpretação da Apolice prescindir das subtilezas, apices, e rigores de Direito Civil, e escripturas do foro, para unicamente julgar-se do direito das Partes pela verdade sabida; pois o seguro he hum contracto de boa fé, que na dúvida se deve presumir feito com a maior candura, e sinceridade mercantil. (2)

7.º As clausulas geraes devem ser interpretadas na sua generalidade, abraçando todos os casos que podem ahi ser comprehendidos: pois a disposição geral opéra tanto no genero, como a especial opéra na especie, devendo em tal caso a parte que se sentir prejudicada, imputar a si o não ter posto alguma restricção. (3)

8.º Sendo claros os termos do contracto, e a intenção das partes conhecida, mostrando-se com tudo que houvera alteração, ou excesso das garantias, e poderés da Apolice sem consentimento do Segurador, contra o estilo da Praça, ou sem necessidade, e justa causa, a interpretação d'Apolice deve ser contra o Segurado, em cujo poder estava, quando requeiro o seguro, estipular clausulas mais amplas a seu favor. (4)

9.º Se alguma parte oppõe á outra excepção de fraude, e a não provar de modo satisfatorio, ainda que appareçaõ indícios, e suspeitas contra a lizura do contracto, he mais humano, e de equidade attribuir qualquer irregularidade antes a erro, e inadvertencia, que a dolo deliberado: *In bonae fidei judiciis, libera potestas permitti videtur iudicii ex bono et aequo aestimandi.* Instit. de act. §. 3o. . . . *Placuit in omnibus rebus praecipuam esse justitiae, aequitatisque, quam stricti juris rationem.* L. 8. Cod. de Judic. . . . *In dubiis, benigniora praeferenda sunt.* L. 6o. ff. Reg. jur.

Hh ii

C A-

(1) Veskett, verb. *Usage*. Esta regra he apoiada pela que se estabelece para todas as causas mercantis no Alvará II. de 16. de Novembro de 1771. §. 5.º, As decisões dos negócios mercantis costumão depender muito menos da sciencia especulativa das regras de Direito, e das doutrinas dos Jurisconsultos, do que do conhecimento pratico, das maximas, usos, e costumes do Commercio, etc. He tambem conforme aos principios de Direito Civil, pela generalidade da regra dos contractos de boa fé: *Ea, quae sunt moris et consuetudinis in bonae fidei judiciis, debent venire.* L. 31. §. 2o. ff. Edilit. Edict.

(2) Emerigon Cap. 1. Sec. 5. e Cap. 2o. Sec. 3. Baldasseroni Part. 6. Tit. 12.

(3) Emerigon Cap. 2. Sec. 7. pag. 58.

(4) *In cujus potestate fuit legem apertius conscribere.* L. 39. ff. de pactis.

C A P I T U L O XVI.

Da prescripção das Apolices.

TODAS as Nações, que tem legislado sobre negocios maritimos, considerando que o interesse do Commercio exige liberdade, segurança, e actividade nas suas operações, tem assignado termos breves para os segurados perdirem a indemnização das suas perdas, passados os quaes, são excluidos de demandarem aos Seguradores, que podem oppôr contra a sua negligencia a excepção de prescripção, ficando exonerados de toda a responsabilidade.

O tempo da prescripção varia segundo o Regulamento de cada paiz.

No nosso Reino o termo para pagamento do sinistro, ou avaria, he determinado no Artigo 18. do Regulamento da Casa do Seguro de Lisboa, *ib.*

» *Art. 18.* Os Segurados devem pedir as suas perdas, tendo Documentos para as fazerem saber aos Seguradores, dentro de hum tempo limitado, passado o qual, não serão admittidos a pedillas; e estas limitações serão dentro de dous mezes, contados do dia da perda, as que succedem nas praias, e costas do mar destes Reinos de Portugal, e Algarve. Dentro de quatro pedirão o pagamento das que succederem pelas outras costas do mar d'Europa. Dentro de seis pedirão o pagamento das que succederem nas Ilhas dos Açores, Canarias, Cabo Verde, Costa de Barbaria, Ilhas do Mediterraneo, e Portos do Levante. Dentro de hum anno pedirão o pagamento das que succederem nas Costas do mar de Africa, e America, desta parte da Equinocial. E finalmente dentro de dous annos pedirão os pagamentos das que succederem além da Equinocial: o que Sua Magestade assim permittirá.

Este Artigo contém huma disposição muito rigorosa, pouco exacta, e em muitas circumstancias impraticavel; porque he possivel que nas perdas acontecidas nas Costas do mar d'Europa, e muito menos nas do Baltico, principalmente nas viagens á Noruega, e Russia, não chegue a noticia do infortunio nos termos alli perfixos. Pelo que exige não só a equidade, mas a estreita justiça que semelhante Artigo seja interpretado de modo, que o tempo da prescripção não principie a correr do dia da perda, como alli se declara, mas do dia da noticia della, como determina o Artigo 48. das Ordenanças de Marinha de França, e esta sendo pública, e notoria no lugar, em que se celebrou o seguro; não bastando a noticia, e conhecimento particular do Segurado, ou d'outra pessoa; salvo se a participou aos Seguradores pela formal notificação dos Officiaes da Casa dos Seguros: e tal he o costume em França, segundo attesta Pothier, Valin, e Emerigon.

Es:

Este costume he racional ; porque, sendo o interesse do Segurado não perder momento em acelerar-se a dar noticia do sinistro aos Seguradores para haver a sua indemnizaçãõ, he impresumivel que o deixe de fazer logo que tiver certeza do facto ; não devendo antes della, e só levado de algum rumor vago, ou d'outra participaçãõ informe, precipitar-se a fazer o abandono, que lhe pôde ser ruinoso ; ou intempestivamente inquietar os Seguradores para o pagamento, antes de ter os Documentos, e meios de produzir as provas justificativas do successo.

Além disto he justo que o Segurado tenha espaço rezoado para diligenciar estas provas depois do recebimento, certeza das noticias, e notoriedade do facto. Tanto mais que a prescripçãõ das Acções legitimas he huma excepçãõ odiosa, que tira ao Segurado hum direito, adquirido por titulo oneroso ao pagamento do premio, que prometteo, ou antecipou, e pôde acontecer que, pelo retardamento de avisos dos Correspondentes, ausencia da Praça, em que se fez o seguro, ou outras causas, não tenha recebido as noticias em tempo, nem podido apromptar as provas no curto espaço dos mezes limitados no sobredito Artigo.

Pelo que parece, segundo bem observa Emerigon, que se deveria admitir a prescripçãõ do anno, com o menor termo de se demandar aos Seguradores para o pagamento das perdas dos Segurados.

Quando não se recebem noticias do Navio, passado hum anno depois da sahida nas viagens ordinarias, e dous annos nas de longo tempo, presumindo-se com razaõ a sua perda, tem o Segurado direito de demandar aos Seguradores pelo pagamento da importancia d'Apolice, segundo o Artigo 19. do Regulamento da Casa do Seguro de Lisboa ; mas ahi não se fixa o tempo da prescripçãõ da Acçãõ do mesmo Segurado ; nem as Ordenanças de Marinha de França dispõem nesta parte cousa alguma directamente. Pothier, Valin, e Emerigon são de parecer que o lapso daquelle tempo começa da noticia, e certeza da perda ; e que passado elle, os Segurados são obrigados a demandar os Seguradores dentro dos termos limitados no Artigo 48. e 58. das ditas Ordenanças. Esta opiniaõ he racional, e entre nós deve ter lugar como deduzida da letra, e espirito do dito Regulamento.

C A P I T U L O XVII.

Da execução judicial nas causas de Seguro.

A FÓRMA do processo nas causas de Seguro em Lisboa tem por base os Artigos 16. e 17. da Regulação da Casa. Logo que o Segurado sabe do sinistro, e dentro nos termos prefixos no Artigo 18. e 19. da mesma Regulação requer o pagamento aos Seguradores, ou aliás ao Director, ou Caixa da Companhia a isso authorizado, apresentando-lhe os Documentos da justificação da perda, e mais clarezas necessarias; se elle não paga, deve dar por escrito a razão de sua dúvida, offerecendo a sua M^{inuta} assignada, para o Segurado deliberar, e responder em sua contraminuta, propondo as razões que entender lhe assistem para exigir a indemnização da perda; e não se compondo a disputa amigavelmente, procede-se a arbitramento, nomeando cada Parte o seu Louvado, e os Officiaes da Casa dos Seguros terceiro, para se decidir a pluralidade de votos, na fôrma do Cap. 16. da dita Regulação; sendo porém cada hum destes Arbitrios de differente parecer, nomearáõ todos tres quarto Arbitro, que será obrigado a concordar com hum dos tres; e a Sentença he registada em o livro competente da Casa para todo o tempo constar.

Quando o caso em questaõ he omisso no Regulamento da Casa dos Seguros de Lisboa, e nas outras Leis patrias a este respeito, deve se decidir pela analogia da Legislação Nacional, e pela boa razão dos Regulamentos das Nações as mais illuminadas em materia de Commercio; pois na Lei de 18. de Agosto de 1769. §. 9. se manda nos casos omissoes seguir como fonte subsidiaria » aquella boa razão, que se estabelece nas Leis Politicas, » Económicas, Mercantis, e Maritimas, que as mesmas Nações Christãs » tem promulgado com manifestas utilidades do socego público, do estabelecimento, da reputação, e do augmento dos cabedaes dos Povos, » que com as disciplinas destas sabias Leis vivem felices á sombra dos » Thronos, e debaixo dos auspicios dos seus respectivos Monarcas, e » Principes Soberanos. »

O Capitulo 24. da sobredita Regulação da Casa dos Seguros tambem determina o mesmo. » Sujeitaõ-se porém a todas as regras geraes praticadas » nas mais Praças da Europa, encostando-se a ellas quanto for possivel. »

As Sentenças arbitraes consideraõ-se dadas em Juizo provisório; e he livre ás Partes appellar dellas para a Real Junta do Commercio, a qual deve julgar difinitivamente em ultima instancia sem demora, *procedendo-se na execução summarissimamente*, segundo o Cap. 17. da Regulação da Casa;

pois (como ahí se diz) *as dilacões são muito prejudiciaes ao Commercio.* Oxalá porém que tantos exemplos em contrario não attestassem , que a prática está remotissima da intenção tão justa do Legislador. He de esperar que aquelle Tribunal delibere , e assente sobre os mais proprias meios de atalhar a trapaça forense , que occasiona intoleraveis demoras no progresso das Appellações , e execução das Sentenças.

No anno de 1795 em certa causa de seguro entre os Directores da Companhia permanente, e o Negociante José da Silva Ribeiro, que tinha obtido a seu favor Sentença arbitral, de que os Directores appelláraõ para a Real Junta do Commercio , pretendendo o Segurado que não se procedesse nos termos da appellação sem que os Appellantes depositassem a quantia segurada , ou aliás se expedisse contra elles Mandado executivo , veio em dúvida no Tribunal se taes appellações deverião ser recebidas em ambos os effeitos, devolutivo , e suspensivo , ou tão sómente no effeito devolutivo sem prejuizo da execução ; podendo os Seguradores ser constrangidos ao depósito provisional , ou penhora da importancia em que houvessem sido condemnados.

Advogando eu esta causa por parte do Appellado, sustentei , que aquellas appellações se deviaõ receber tão sómente no effeito devolutivo , segundo os Artigos 61. e 74. das Ordenanças da Marinha de França , e que os Seguradores deviaõ ser obrigados á execução immediata , por ser essa a natureza de todas as causas summarias , e proceder-se por este modo mais conforme ao fim do contracto do Seguro , espirito da Legislação patria , e estilo das principaes Praças da Europa. Assim foi determinado por decisão da Real Junta de 18. de Janeiro de 1796. que se mandou officialmente intimar ao Provedor da Casa dos Seguros para servir de regra em semelhante materia. Esta decisão foi justissima ; e sem dúvida era necessaria para consolidar o crédito da Praça de Lisboa , dando confiança aos Segurados para não decorearem nas suas especulações mercantis , e ajustes de seguros , com recorreão de frivolas disputas dos Seguradores.

Se o Segurador que appellar da Sentença arbitral , for condemnado pelo Juizo definitivo da Real Junta do Commercio ao pagamento do seguro , cumprir á justiça que tambem o seja nas perdas , e danos , e interesses legitimos do Segurado , pela demora do seu pagamento , não podendo ser liquidados em menos dos juros da Lei ; porque deve-se considerar o capital do Negociante sempre em giro lucrativo , produzindo este fructo civil : tanto mais que tal condemnação pertence ao Officio do Juiz , segundo declara a Ord. Liv. 3. Tit. 66. §. 1. *ibi.* » Quanto ás custas , fructos , e interesses , póde (o Julgador) julgar aquillo que se mostrar pelo feito que accresceo depois da lide contestada em diante , ainda que pela parte não seja pedido ; porque todas as cousas , que acontecem em Juizo , depois da lide contestada , pertencem ao Officio do Juiz , ainda que não sejam pedidas. »

As Ordenanças de Marinha da Imperatriz da Russia Catharina II. são nesta parte muito providentes. Assim determina no §. 187. » Se o Segurado

» tiver dado aos Seguradores os competentes avisos respectivamente ao nau-
 » fragio, ou outra perda dos effeitos seguros, e não se possa provar que o
 » naufragio, perda, destruição, danno, prejuizo, incendio, submersão, ou
 » qualquer outro infortunio acontecido ao Navio, ou carregação, procedes-
 » se de fraude, e malfetoria, e sem embargo disso a Companhia de Segu-
 » ro não satisfazer a perda, segundo o ajuste; se para conseguir o Seguro
 » o seu pagamento for obrigado recorrer á Justiça, e esta reconhecer que
 » com effeito a dita Companhia não satisfizera como era obrigada pela sua
 » promessa, e trato; neste caso a dita Companhia pagará, além da somma
 » total segurada, seis por cento de interesse desde o tempo, que deveria
 » ser feito pagamento do principal, e demais todas as perdas, dannos, e
 » despesas occasionadas pela demora; e em fim será condemnada em huma
 » multa equivalente ao dobro do premio. »

» A igualdade da justiça pede, que se o Seguro, não estando pela Sen-
 » tença arbitral, como lhe prescreve o Artigo 16. da Regulação da Casa dos
 » Seguros de Lisboa, appellar, e decahir, e sua pertençaõ for qualificada de
 » fraudulenta, deverá ser condemnado não só nas custas em dobro ou tresdo-
 » bro, segundo a malicia em que for achado, na fórma da Ord. Liv. 3. Tit. 67.
 » senão tambem em mór pena que se considerar condigna, conforme a natu-
 » reza, e circumstancias do caso, tendo-se por modelo as Ordenanças de Ma-
 » rinha de França Tit. dos Seguros Art. 55. » Se o Seguro demandar judi-
 » cialmente o pagamento da somma segurada, além do valor dos effeitos,
 » será punido exemplarmente: e Art. 41. Em caso de prova contra o Segu-
 » rado, elle será obrigado a restituir ao Segurador o que tiver recebido, e
 » pagar-lhe o dobro do premio. » As citadas Ord. da Imperatriz das Russias
 » assim dispõem no §. 182. » Se para prejudicar a Companhia de Seguro, o
 » Seguro ou seu Correspondente, Procurador, Agente, e Corretor usar de
 » algum dolo, engano, ou bultra, não só decahirá de todo o direito que ti-
 » ver ao valor dos effeitos segurados, e ao embolso do premio que já hou-
 » vesse pago, senão tambem será o caso devassado segundo a ordem judi-
 » cial, e o culpado punido conforme as Leis. »

» E no §. 184. » Se de proposito, e caso pensado, por cubica, ou por
 » outro motivo, e principio, alguem tiver a vilania de damnificar o Navio,
 » ou Embarcação segurada, e destruillo pelo fogo, agua, ou de outro modo;
 » não só se julgará ter decahido de todo o direito de pedir, e haver o valor
 » dos effeitos segurados, e embolso do premio que tiver pago, senão tam-
 » bem se procederá a devassa do caso, e o delinquente será castigado na
 » fórma das Leis. »

G O N C L U S A O .

Hei por findo este Ensaio sobre hum dos principaes ramos da Juris-
 » prudencia Maritima; e supposto não fosse tratado em proporção, a sua utili-
 » dade com tudo, como *nihil incoeptum simul et perfectum*, seja licito dizer,
 » que

que ao menos tem a vantagem de franquear alguns conhecimentos, que por extremo influem na marcha, e circulaçãõ do Commercio, o qual, na presente conjuntura, requer ser aviventado, e promovido por todo o genero de meios; sendo hum dos mais efficazes o dos segntos, feitos com discriçãõ, e pureza; conhecimentos, digo, que até agora ou eraõ reconditos nos gabinetes de poucos adeptas da Alchymia mercantil, ou apenas gyravaõ por informes, confusas, e erroneas noções de sua natureza e effeitos. Possa o monopolio das sciencias em geral, e as que dizem respeito á justiça, e economia das convenções sociaes em particular, ser arrancado ás mãos avaras dos que invejaõ, e obstruem os recursos da felicidade do Estado!

A's Pessoas doutas he desnecessario implorar equidade; porque a verdadeira sabedoria he indulgente, e generosa. Não tenho a ineptia de arrogar-me a isençãõ de erros, e ainda de faltas capitaes, que desejo corrigir por amor da justiça, e do público. Os que tem sondado a profundidade de Direito, advertindo, que não he de leve pezo dirigir a Mocidade no tyrocinio de huma profissãõ, de que depende a propriedade, e credito Nacional, e que versa sobre materias não vulgares ao commum dos Negociantes, achando-se submergidas na immensidade, e confusãõ dos Estatutos locaes de diversas Nações, e de contradictorios Arestos, e Decisões dos Escritores, e Tribunaes estrangeiros, haõ de reconhecer o quanto he arduo reduzir a principios, e systema, taõ vagos, e discordantes atomos, que se vem espalhados no vasto espaço de amontoados volumes sobre materias de Commercio, que mais assombraõ, e opprimem, do que allumiaõ, e ajudaõ aos que desejaõ instruir-se com solidez, e brevidade. Penso pois que se reputará de não indifferente commodo huma compilaçãõ, que propõe, com alguma ordem, verdades uteis, e de frequente prática nas transacções da vida, tirando-as do cháos de volumosas obras, e constituindo-as ao nivel de todos os espiritos, que se resolverem ao leve trabalho de huma liçãõ passageira: *Tantum rerum series, juncturaque pollet.*

Todavia tendo-me empenhado a proseguir no longo estádio, que me propuz correr, não será estranhõ reclamar dos sabios communicaçãõ de luzes sobre os principios especulativos da sciencia do Commercio; e não menos docil a receberei, com prazer e reconhecimento, dos Senhores Negociantes versados nos conhecimentos theoreticos, e prácticos da sua profissãõ; pois entendo que he dever impreterivel contribuir cada hum com o seu contingente para a universalidade da instrucçãõ pública, a fim de formar-se o character dos que haõ de algum dia suster a esperança, e opulencia da Naçãõ. Se este superficial esbosso incitar maõ habil para dar-lhe o colorido, e sobre taõ imperfeito modelo completar-se obra de transcendente primor, e utilidade, sobeja recompensa terá o zelo, com que me esforcei por abrir a terra, e lançar as primeiras sementes na certeza de que a fecundidade dos engenhos patrios as desenvolverá com a energia, accelerando a fructificaçãõ, fazendo-a substancial, vigorosa, e de proveito incalculavel. Assim se enchaõ os votos de todo o amor da patria.

A P P E N D I C E
D A S
F O R M U L A S
D E
A P O L I C E S , E L E I S
SOBRE SEGUROS , E MATERIAS CONNEXAS.

Artigos que formão a Regulação da Casa dos Seguros da Praça de Lisboa ; propostos, e approvados no restabelecimento da Casa em 1758. e authorizados pelo §. 3. do Alvará de 11. de Agosto de 1791. como parte do mesmo Alvará.

I.

SUA Magestade dará faculdade a todos os Negociantes, assim Nacionaes, como Estrangeiros, estabelecidos nesta Cidade com Casa de Commercio, que forem de boa fama, e credito, de poderem assignar como Seguradores as Apolices dos mesmos Seguros, feitas pelos Officiaes da dita Casa:

II.

Terão a mesma liberdade os Negociantes Nacionaes, e Estrangeiros, estabelecidos nas Cidades, Villas, e mais Lugares destes Reinos; e poderão por seus Procuradores allistarem-se na Casa, sendo pelos Officiaes da mesma registadas as Procurações; e os Procuradores serão fiadores, e principaes pagadores de seus constituintes, pelo que sempre serão pessoas abonadas.

III.

Os Negociantes, que quizerem ser admittidos como Seguradores, serão obrigados a apresentarem-se na Casa, para se allistarem, assignando seus nomes no Livro do Registo, e se sujeitarão a estas Regulações; mas os Negociantes de fóra, mencionados no Capitulo antecedente, se poderão allistar por seus Procuradores.

IV.

Sómente os que tiverem assignado no Livro do Registo da Casa, poderão assignar as Apolices dos Seguros.

V.

Nenhum Segurador poderá assignar por conta de Companhias, ou Casas de Seguro Estrangeiras, ou por conta de Seguradores particulares de fóra do Reino.

VI.

Sómente será válido aquelle Seguro, que for registado pelos Officiaes da Casa em os Livros della; e haverá Sua Magestade por nullos, e sem validade todos os Seguros, que de outra maneira se fizerem, mandando proceder com todo o rigor das Leis contra quaesquer pessoas, que fizerem Seguros de outra maneira, impondo-lhes o castigo que entender, a evitar a contravenção do que fica dito.

VII.

Para facilitar, e dar toda a commodidade, que se póde aos Seguradores assistentes nesta Corte, permittirá Sua Magestade possão assignar as Apolices dos Seguros por Procuradores; e para este effeito terão as Procu- rações feitas pelos Officiaes da Casa, e lançadas em Livro, e ficarão os Constituintes obrigados, como se pessoalmente tivessem assignado as Apolices do Seguro.

VIII.

Ficará na liberdade do Segurado escolher entre os Seguradores os que mais quizer, e contratar as Condições de seu Seguro como lhe parecer, e serão válidos, depois que forem registados pelos Officiaes da Casa.

IX.

Quando succeder que entre o tempo da proposta de hum Seguro, e assignatura da Apolice chegue a salvamento a embarcação, ou a noticia da perda della, neste caso determinarão os Officiaes da Casa a validade, ou invalidade do Seguro, pois só elles são os que podem affirmar se estava acceptado o Seguro, ou não.

X.

Os Seguros assignados por huma Sociedade serão pagos pelo Corpo da mesma Sociedade, e cada hum dos Socios ficará tambem *in solidum* obrigado ao pagamento.

XI.

Quando a Sociedade correr em hum expresso nome, e Companhia, e o Socio expressado não se ache nos termos de poder pagar as perdas do Seguro, será obrigado a manifestar aos Officiaes da Casa os titulos, que constituem seus Socios; e estes serão obrigados ao pagamento; e succedendo ser fantastica a expressão de Companhia, como algumas vezes succede, Sua Magestade haverá por bem que se castigue o Segurador, como lhe parecer, pelo engano.

XII.

Todo o Segurador, que não tiver conhecido Socio, não poderá ausentar-se deste Reino por pretexto algum, sem primeiro dar fiança aos Seguros que tiver assignado; e assignará o fiador no Livro da Casa, obri- gan-

gando se á satisfação das perdas, e em tudo representará o Segurador que abona.

XIII.

Se Morrendo Segurador, que não tiver Socios, seus Herdeiros noticiarão o falecimento na Casa; e não poderão dispôr dos bens da Herança, sem primeiro se obrigarem por hum Termo feito pelos Officiaes da Casa, e de baixo de boa caução ao prompto pagamento das perdas que houver, ou possa haver nos Seguros, que o defuncto tivesse assignado. E sendo os Herdeiros menores, seus Tutores, ou Curadores se obrigarão por elles; e toda a alienação dos bens da herança, que se fizer antes destes procedimentos, haverá Sua Magestade por nenhuma, e sem effeito.

XIV.

Tanto que o Segurado tiver noticia de alguma perda, a fará manifesta aos Officiaes da Casa, os quaes farão lembrança della, notando-a com todas as suas circumstancias; e tanto que o Segurado tiver Papeis, por onde juridicamente conste da perda do seu Seguro, os entregará aos Officiaes da Casa, para estes intimarem aos Seguradores a dita perda, e os notificarem para o pagamento della; o que não poderá ser praticado por outros Officiaes, o que Sua Magestade assim permittirá.

XV.

Tanto que os Officiaes da Casa forem entregues dos Documentos, que justificão as perdas, os apresentarão logo aos Seguradores, que serão obrigados dentro do termo de quinze dias a acabar o exame delles, e dentro do termo de outros quinze dias successivos a fazerem o pagamento da perda na presença dos Officiaes da Casa, que lançarão o termo da Quitação.

XVI.

Quando houver dúvida entre o Segurado, e Segurador, de sorte que não se faça o pagamento no referido termo de quinze dias, permittirá Sua Magestade, que cada hum dos dous possa nomear seu Ltvado, e os Officiaes da Casa hum terceiro, e prevalecerá a pluralidade dos votos; e sendo cada hum destes tres Arbitros de differente parecer, nomearão todos tres quarto Arbitro, que será obrigado a concordar com hum dos tres; e estarão as partes pelas Sentenças, as quaes serão lançadas em Livro, para a todo o tempo constar dellas na Casa.

XVII.

Estarão as partes pelas Sentenças arbitraes, das quaes se poderão apellar para o Tribunal da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação destes Reinos, e seus Dominios, para julgar em ultima Instancia sem demora; e o Desembargador Conservador da mesma Real Junta mandará proceder na execução da Sentença summarissimamente, pois as dilações são muito prejudiciaes ao Commercio.

XVIII.

Os Segurados devem pedir as suas perdas, tendo Documentos para as fazerem saber aos Seguradores, dentro de hum tempo limitado, passado o qual,

qual, não serão admittidos a pedillas; e estas limitações serão dentro de dous mezes, contados do dia da perda, as que succederem nas Praias, e Costas do mar destes Reinos de Portugal, e Algarve. Dentro de quatro pedirão o pagamento das que succederem pelas outras Costas do mar da Europa. Dentro de seis pedirão o pagamento das que succederem nas Ilhas dos Açores, Canarias, Cabo Verde, Costa de Barbaria, Ilhas do Mediterraneo, e Portos do Levante. Dentro de hum anno pedirão o pagamento das que succederem nas Costas do mar de Africa, e America, desta parte da Equinocial. E finalmente dentro de dous annos pedirão os pagamentos das que succederem além da Equinocial: o que Sua Magestade assim permittirá.

XIX.

Todo o Navio, de que não houver noticia, depois de hum anno de sua sahida para viagem na Europa, e depois de dous annos para viagens dilatadas, será considerado por perdido, e os Seguradores serão obrigados a pagar a importancia dos Seguros, havendo do Segurado cessão dos effeitos que segurou.

XX.

Os Seguradores pagarão as perdas a 98. por cento, quando na Apolice do Seguro não houver clausula em contrario; porque havendo-a, se estará pelo que for ajustado.

XXI.

Em caso de perda, o Segurado sempre será obrigado a justificar o valor dos effeitos que segurou; e o Seguro não excederá o valor dos ditos effeitos com os gastos, e premio, salvo quando o ajuste particular expressado na Apolice derogar este Capitulo.

XXII.

Quando nas Apolices dos Seguros não houver convenção a respeito das avarias, estas serão reguladas na fórma seguinte.

Toda a qualidade de Paõ, Legumes, e Frutas he izenta de avaria ordinaria, por serem generos corruptiveis por natureza; não serão porém estes ditos generos izentos das avarias geraes.

As avarias em Peixe, Assucar, Tabaco, Linho, Linho Canhamo, Pelles acamurçadas serão pagas pelos Seguradores, excedendo 10. por cento.

As avarias em todos os mais generos de fazendas, corpos de Navios, e seus apparelhos serão pagas, excedendo 3. por cento.

Não se pagarão avarias de cousas liquidas, sendo causadas por defeito das vasilhas, e sómente se pagarão no caso de naufragio, ou varação.

XXIII.

Os Seguradores não serão obrigados ao abandono dos effeitos segurados, salvo quando na Apolice do Seguro se fizer expressa menção desta clausula; e o Segurado, ou outra qualquer pessoa, tem plena authoridade para fazer o que julgar mais conveniente a beneficio dos effeitos, salvando se, e transportando os ou ao porto destinado, ou a outra parte, ou vendendo-os no lugar do naufragio, tudo a risco dos Seguradores, a quem se dará conta.

XXIV.

XXIV.

Sómente se sujeitão os Seguradores a rebeldia de Patraõ, quando na Apolice do Seguro expressarem esta circumstancia; sujeitão-se porém a todas as regras gerais praticadas nas mais Praças da Europa, encostando-se a ellas quanto for possível, com as quaes se conformaráõ os Arbitros nas suas decisões.

Theotonio Gomes de Carvalho

.LXXXV

Appendice à Parte I. Cap. 5.º N.º 112

Formula das Apolices de Seguros de Lisboa,

1800 70
N.º

COMPANHIA DE SEGUROS,

Denominada - - - - -

A Companhia de Seguros - - - - por intervenção de seus Directores ,
 e de baixo da firma de - - - - e Companhia , com plenos poderes
 de todos os Interessados , seguramos a - - - - por conta de
 - - - - de tal porto - - - para tal porto - - - no Navio - -
 - - - - Capitão - . - - - a quantia de - - - - valor
 de - - - - carregado a bordo do dito - - - - livre de
 avaria ordinaria - - - -

para correremos os riscos , sendo de quaesquer generos , desde que forem embarcados nas praias para se conduzirem a bordo do Navio até serem postos em terra no porto do seu destino ; e sendo do casco , e apparelhos do Navio , desde logo que tiver suspenso a primeira âncora para velejar até passarem vinte e quatro horas contadas do momento em que der fundo no porto , onde finda a viagem. E são os riscos que tomamos os de mar , ventos , tempestades , naufragios , varações , abordagens , mudanças forçosas de derrota , de viagem , de Navio , alijações , fogo , preza , e pilhagem , represalias , detenções de Principes , declarações de guerra , e todos os casos cogitados , e não cogitados , de que possa resultar prejuizo ao Segurado , excepto rebeldia de Patraão , e abandono dos generos segurados.

No caso de naufragio , ou varação , damos pleno poder ao Segurado , e na falta d'elle , ou Procurador seu , a qualquer Pessoa para zelar , e beneficiar os generos segurados , e os fazer transportar por nossa conta , e risco ao porto do seu destino ; e sendo necessario , ou vantajoso , vendellos , e remetter-nos por nossa conta , e risco o seu liquido producto ; e nos obrigamos a estar pelas contas , que a este respeito nos forem dadas , sendo claras , juradas , e assignadas pelo executor , qualquer que seja , destas operações ,

ções, ou as contas nos venhaõ remettidas em direitura, ou ao Segurado, o qual nesse caso nos deverá apresentar as originaes, jurando serem as mesmas que recebeo.

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

Em tudo o que vai aqui declarado nos conformamos Nós e o Segurado (ainda que não assigne esta Apolice) ás vinte e quatro condições, que regem a Casa dos Seguros, authorizados pelo Alvará de onze de Agosto de mil setecentos noventa e hum, que as confirmou; e na fórma dellas se poderão pôr ás clausulas aqui expressadas as excepções, em que comnosco forem de acordo os Segurados, obrigando-nos por todos os nossos bens, e de nossos Socios a responder pela quantia de - - - fundo da mesma sociedade, e na conformidade das nossas condições, e addicionamento registado na Casa dos Seguros ao inteiro cumprimento de tudo que vai escrito, e assignado. E ajustamos o premio do Seguro - - - por cento. Lisboa aos - - do mez de - - de etc.

E eu Rafael Lourenço Peres, Escrivão Proprietario dos Seguros, dou fé passar na verdade o conteudo nesta Apolice, e reconheço serem os proprios Seguradores que a assignáraõ. Lisboa ut supra.

Rafael Lourenço Peres.

Esta Certidão eu sobredito Rafael Lourenço Peres, da Apolice original, a que me reporto, e fica em meu poder, fiz escrever, subscrevi, e assignei.

Rafael Lourenço Peres.

Appendice á Parte I. Cap. 5. N. 2.

L I S T A

Das negociações, que para serem válidas em Juizo, devem ser escritas em Papel Sellado com a taxa determinada no Alvará para o papel de Hollanda, ou estas sejaõ manuscriptas, ou impressas em toda, e qualquer qualidade de papel.

L Etras de Cambio.

Letras de terra.

Letras de risco.

Conhecimentos.

Apolices de seguro, ou de outra qualquer natureza.

Affretamentos.

Protestos.

Manifestos.

Facturas.

Attestações das Fabricas.

Recibos, Obrigações, e contractos do Commercio.

Arrendamentos, e Recibos de Casas.

Provisões, e Alvarás.

Letras de ordem, e cautelas, que servem para segurãr, remetter, e entregar dinheiro, ou encommendas pelos Correios, Estafetas, ou por outra qualquer pessoa.

Palacio de Quéluz a vinte e dous de Julho de mil setecentos noventa e sete.

Marquez Mordomo Mór.

Appendice à Parte I. Cap. 8. N. 1.

N.º

Recebemos do

para servir de premio de seguro, e de commissão de

o qual seguro nos obrigamos a mandar fazer fóra deste Reino em qualquer das Praças, onde he costume segurar; pelo que recebemos de nossa commissão a razaõ de meio por cento e acima incluída, pela qual ficamos obrigados desde hoje a expedir, e mandar as ordens para se fazer o dito seguro, o qual será feito com todas as condições, e clausulas da Apolice geral da Casa dos Seguros, desta Cidade; e no caso de perda, (o que Deos não permita.) se pagaráõ noventa e oito por cento: e para mais firmeza obrigamos nossas pessoas, e bens, como fiadores, e principaes pagadores dos Seguradores. Lisboa em

Pelo premio de

Pela commissão

de meo p. C.º
de meo p. C.º

Appendice à Parte I. Cap. 8. e 13. N. 2.

Collecção I. á Ord. Liv. III. Tit. 59.

Das provas que se devem fazer por escrituras publicas.

Ao §. 19.

A L V A R Á ,

Em que se determina que o Corretor dos Seguros possa denunciar as penas, em que incorrerem os Seguradores, e que se tire devassa dos que fazem Seguros fóra da Casa delles.

Liv. da Chancel. mór dos Offic. e Mercês, fol. 374. vers.

N.º 1. **E**U EL REI Faço saber que Antonio Rabello da Fonseca, Provedor, e Corretor dos Seguros desta Cidade, e Reino, Me representou por sua petição, que para segurança dos negocios, e ajustamento dos Seguros, era o dito Officio de Corretor delles o mais util, e necessario nas Republicas, por cuja razão lhe constituiria o Direito salario, que se costumava chamar Proxenetico; e na criação e Carta do dito Officio fora Eu servido declarar que haveria de seu salario meio por cento á custa dos tomadores; e que neste negocio não entenderia outra alguma pessoa, correndo todos os Seguros, que se fizessem pelo Corretor, e em outra fórma seriaõ nullos, posto que fossem lançados em Livro de Notas; e para melhor expedição dos negocios se creára tambem o Officio de Escrivão dos Seguros, e se deputára casa, aonde se fizessem, e assistissem; e devendo-se inviolavelmente observar esta Resolução, se não guardava, e se faziaõ os Seguros fóra da Casa dos Officiaes delles, em cujo fundamento se queixáraõ seus Antecessores; e por Alvará de 1641. cuja copia offerencia, se estabelecera que as pessoas, que se intromettessem a fazer os ditos Seguros, seriaõ condemnadas nas penas de degredo, e dinheiro que parecesse aos Julgadores, a que o conhecimento pertencesse, os quaes tirariaõ devassa das taes pessoas, na fórma em que tiravaõ as geraes; e particularmente faria esta diligencia o Corregedor do Crime da Rua nova, que publicaria o dito Alvará na mesma rua, para que viesse á noticia de todos. E por Provisão de 1660, de que tambem juntava a copia, se mandára que toda a pessoa, que fizesse Seguros fóra da Casa, e Livro delles, sem serem assignados pelo Provedor, e Corretor, incorresse no perdimento da quantia principal dos ditos Seguros, ametade para as despezas da guerra, e a outra ametade, huma parte para o accusador, e outra para os Cativos; e a dita pena se executaria, como Fazenda Real, de que se fixariaõ Editos para chegar á noticia de todos. E porque se não guarda

vaõ

vão os sobreditos Alvarás, e Provisões, encontrando-se a sua disposição sem temor das penas; e os Homens de Negocio costumavaõ fazer seguros fóra da Casa, e Livro delles, como de presente fizera Joaquim de Boussay e Isaac Burger, hum seguro fóra da Casa, de hum conto e setecentos mil reis; e Nicoláo Meiraõ outro seguro da quantia de mil cruzados, e nesta fórma se faziaõ outros muitos, de que não tinha clareza, por se fazerem em segredo; e nem ainda dos dous referidos a teria, se os Seguradores os não puzessem em juizo para pedirem o premio, por se haverem perdido os Navios; no que Eu devia prover, mandando que toda a pessoa de qualquer qualidade que fosse, que fizesse Seguros fóra da Casa, e Livro delles, sem intervençãõ do Corretor, incorresse não só nas penas declaradas nos ditos Alvarás, mas nas que Eu fosse servido resolver, applicadas, huma parte para quem denunciasse, e as tres para a minha Fazenda, que se cobrariaõ executivamente, como Fazenda Real, pelo Ministro que Eu fosse servido nomear para executor desta pena, e para tirar devassa cada tres mezes, ficando Juiz privativo desta materia, para conhecer, e dar livramento aos culpados, com inhição de todos os mais Julgadores criminaes, e civeis, ordenando-se a estes debaixo das mesmas penas não admittissem açcaõ alguma em Juizo sem Certidaõ do Escrivaõ da Casa dos Seguros, por que constasse dos livros foraõ feitos nella, pois só a si se poderia evitar este damno, procedendo-se com toda a segurança no ajustamento dos Seguros; e que estas penas se observassem, assim com os Segurados, como com os Seguradores, Me pedua lhe fizesse mercê conceder Alvará, na fórma referida. E visto o que allegou, informação que se houve pelo Corregedor do Crime da Cidade, Antonio Rodrigues de Araujo, e resposta do Procurador da Coroa, a que se deu vista: Hei por bem, que a pena imposta ao Segurado comprehenda aos Seguradores; e cada hum delles fique obrigado *in solidum*, assim o Segurador, como o Segurado; e que além desta pena pecuniaria, tenhaõ dous annos de degredo para Africa, que nos Alvarás antecedentes se deixava no arbitrio dos Julgadores; e que os Corretores dos Seguros, e seu Escrivaõ possaõ denunciar em qualquer Juizo, por evitar a contenda das Jurisdições das Conservatorias dos Estrangeiros, o que tambem poderá fazer qualquer outra pessoa pelo interesse, que os mesmos Alvarás lhe concedem. E mando ao Corregedor da repartição da Rua nova, que com todo o cuidado tire cada anno huma devassa sobre este particular, e mande fixar Editaes publicos da pena que de novo mando declarar: e que em nenhum Juizo se possa admittir açcaõ sobre materia de Seguros, sem Certidaõ authentica de como foi feito na Casa delles. Este Alvará se cumprirá como nelle se contém; e valerá, posto que seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo da Ordenaçãõ do Liv. 2. Tit. 40 em contrario. E pagou de novos direitos quatrocentos reis, que se carregáraõ ao Thesoureiro delles a fol. 54. do Liv. 3. de sua receita. Luiz Godinho de Niza o fez em Lisboa a 22. de Novembro de 1684. José Fagundes Bezerra o fez escrever.

R E I.

A L.

A L V A R Á ,

Sobre a mesma matéria.

Liv. da Chanc. mór dos Offic. e Mercês, fol. 172. vers.

N.º 2. **E**U ELREI Faço saber aos que este Alvará virem, que requerendo-me por suas supplicas os Consules das Nações Estrangeiras, e Homens de Negocio desta Praça, assim das mesmas Nações, como naturaes deste Reino, lhe fizesse mercê mandar que o Alvará de 22. de Novembro de 1684. que fui servido conceder ao Provedor, e Corretor dos Seguros, para que nenhuma pessoa pudesse fazer, nem tomar Seguros sem a sua intervenção, e sem lhe pagar o seu salario, declarando não só que fossem nullos, os que se fizessem em outra fôrma, mas que assim os Segurados, como os Seguradores incorressem nas penas crimes, que o dito Alvará comminava se não executasse; mandando que o Corregedor do Crime da repartição da Rua nova não procedesse pela devassa, que estava tirando em execução delle: Mande tomar informação pelo Desembargador Valentim Gregorio de Rezende, Corregedor do Civil da Corte; e pelo que della constou, e da resposta, que deo o dito Provedor, e Corretor dos Seguros, sendo ouvido, e vista a fôrma dos Alvarás, que ajuntou, passados sobre este particular, nos quaes se tem acudido a tudo, e dado providencia a todas as duvidas, que se podia offerecer; e se deverem observar pontualmente; por do contrario resultarem grandes inconvenientes ao Commercio, e bem publico, e ainda prejuizo ao dito Provedor, e Corretor, que tem direito adquirido nos ditos Alvarás, que se não devem alterar: Hei por bem que na fôrma delles se continuem as devassas; e que, havendo dvida, ou contendas sobre a observancia dos Seguradores, e satisfação dos premios, requereão ás partes queixosas aos Ministros, a quem toca, nomeados nos taes Alvarás. E este se cumprirá, como nelle se contém, e valerá, posto que seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo da Ordenação do Liv. 2.º Tit. 40.º em contrario. E pagarão se de novos Direitos 540. reis, que se carregarão ao Thezoureiro delles a fol. 74. vers. do Liv. 3. de sua receita. *Luiz Godinho de Azei* o fez em Lisboa aos 29. de Outubro de 1688. *José Fagundes Bezerra* o fez escrever.

R. E. I.

Appendice à Parte I. Cap. 13.

EU A RAINHA Faço saber aos que este Alvará virem: Que havendo-me representado Francisco Antonio da Cunha e Uzeda, Proprietario encartado do Officio de Corretor, e Provedor dos Seguros da Praça desta Cidade, que achando se sem filhos, e impossibilitado pelas suas molestias de servir o mesmo Officio, se propunha a renunciallo debaixo de certas condições, e pensões, que se lhe offerenciaõ, com as quaes não só se desonerava das Execuções, e dividas, em que se achava empenhado, e a que não podia supprir a terça parte do rendimento, que percibia do Serventuario; mas asseguravaõ, em quanto vivo fosse, a sua decente sustentação, e pela sua morte a de sua mulher, e cunhada: Pedindo-me que Eu houvesse por bem conceder lhe a graça para poder fazer a sobredita renúncia. E tendo em consideração, que o Officio de Corretor, e Provedor dos Seguros he de summa importância, e de pública utilidade, e que da aptidão, intelligencia, e probidade de pessoa que o servir, depende a boa ordem, crédito, e reputação da Casa dos Seguros, tão util, como necessaria ao Commercio, e Navegação das Praças destes Reinos, e seus Dominios; sendo por isso este Officio da classe daquelles, que requerem sciencia, e industria propria, e pessoal, para ser considerado, e regulado nas mesmas circumstancias, e disposições doTitulo quarto da Carta de Lei de vinte e dous de Dezembro de mil setecentos sessenta e hum, que estabeleceo, e declarou a natureza dos Officios da Minha Real Fazenda: Tendo outrosim em consideração a idade avançada do Supplicante, e o estado da sua saude, que não o habilitaõ para servir hum tão importante Officio, de que lhe falta a prática de tantos annos, e que por isso o constitue nos termos de Eu prover em publico beneficio, ainda que elle não o pedisse, ou repugnasse: Provendo a todos estes respeito, Sou servida de declarar, e ordenar o seguinte.

Primò: Declaro, e Ordeno, que o Officio de Corretor, e Provedor dos Seguros que vagar, e que Eu for servida prover daqui em diante, tenha a natureza de méra serventia amovível a Meu Real Arbitrio, e que a Propriedade deste Officio fique da data deste em diante, e para sempre unida, e incorporada na Jurisdicção, e Inspeção privativa da Minha Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação destes Reinos, e seus Dominios, para pelo seu Expediente me serem consultadas as Pessoas, que julgar mais habeis para o servir, e Eu nomear a que for mais do Meu Real agrado, a qual o ficará servindo por Provimento annual do mesmo Tribunal, em quanto bem o merecer, e Eu não mandar o contrario.

Se-

Secundò: Que provido no sobredito Officio, vencerá na fôrma da Lei duas terças partes do seu rendimento, e os próes, e precalços, que directamente lhe competir; ficando porém a seu cargo todas as despezas do Provimto, Ordenados de Escrivarios, Livros, e todas as mais que respeitarem ao seu Expediente, e que a outra terça parte entre no Cofre da Real Junta do Commercio, para supprir as suas despezas, o que assim se cumprirá em todos os mezes, apresentando-se huma conta legal, que verifique o mesmo rendimento.

Tertiò: Que em quanto não Sou servida dar hum Regulamento proprio, e particular para o sobredito Officio, e governo da Casa dos Seguros: Hei por bem de excitar a observancia de todas as Leis, Regimentos, e Sentenças, promulgadas, e proferidas a favor do mesmo Officio; e quero que todas se cumprão, e guardem, como nella se contém. E pelo que respeita ao governo da Casa, legalidade, e observancia dos Contractos, fôrma de processar, e decidir as dúvidas, que sobre elles occorrerem: Hei outrosim por bem de authorizar os vinte e quatro Artigos, que formáraõ a regulacão do restabelecimento da mesma Casa, approvados pela Resoluçãõ de quinze de Julho de mil setecentos sincoenta e oito, tomada em Consulta da antiga Junta do Commercio, para que tenhaõ a sua inteira, e devida execuçãõ, e cumprimento, não obstante quaesquer Leis, Resoluções, e Práticas em contrario, que todas Hei por derogadas para este effeito sómente, por assim o pedir a boa fé, e segurança destes Contractos, e Causa publica do Commercio.

Quartò: Que pelo que respeita á arrecadaçãõ dos Premios; e repartiçãõ delles pelos interessados: Mando, que se continue o methodo, e ordem de Livros, e Escrituraçãõ, que actualmente se acha estãbelecida na mesma Casa; e que para a guarda, e seguracça das quantias dos Premios haja hum Cofre de tres chaves, repartidas pelo Provedor, e Escrivaõ, e a terceira por hum dos Seguradores, que estes entre si elegerem, para juntamente assistir ás Conferencias dos balanços, e repartições, que se devem fazer no fim de todos os mezes, ficando os sobreditos Clavicularios cumulativamente, e *in solidum* responsaveis ás Partes interessadas.

Quintò: Que posto a Minha Real Fazenda não se considere obrigada a alguma satisfacão pela extinçãõ dos Officios providos por Mercê, e muito mais depois das disposições da Lei Fundamental do Regio Erario, e da outra Lei de vinte e dous de Novembro de mil setecentos e setenta; com tudo contemplando sempre a Minha Real Clemencia os Proprietarios que os possuem com legitimo titulo, defirindo á Representaçãõ de Francisco Antonio da Cunha e Uzeda, e ás circunstancias, que nelle concorrem: Hei por bem, e por graça de attendello, e recompensallo na fôrma seguinte.

Mando, que a Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegaçãõ destes Reinos, e seus Dominios, pelo Cofre do rendimento applicado para as suas despezas, satisfaça a importancia da Execuçãõ, que lhe fazem os Herdeiros de Guilherme de Sousa Rubim, pela Correiaçãõ do Civel da

da Cortê ; Escrivão José Theodoro de Noronha Feital ; e assim mais entre-
gue ao mesmo Francisco Antonio da Cunha e Uzeda a quantia de hum con-
to de reis por huma vez somente ; e para a sua sustentação , em quanto vivo
for , se lhe contribua com quatrocentos e oitenta mil reis em cada hum an-
no , pagos a seu arbitrio por mezes , ou quartéis : Que por seu falecimento
haja de perceber sua mulher Dona Antonia Joaquina de Uzeda duzentos mil
reis de pensão annual , pagos na mesma conformidade ; e por morte de am-
bos , siquêl vencendo sua cunhada Dona Anna Joaquina huma pensão em
cada anno de sessenta mil reis ; e para o supprimento destes donativos , e
pensões ; applico a terça parte do rendimento deste Officio , que Tenho
mandado entrar no mesmo Cofre.

Pelo que : Mando á Meza do Desembargo do Paço ; Presidente do Meu
Real Erario ; Regedor da Casa da Supplicação ; Conselhos da Minha Real
Fazenda e do Ultramar ; Real Junta do Commercio , Agricultura , Fabricas ,
e Navegação destes Reinos , e seus Dominios ; e a todos os Tribunaes , e
Itigares , aonde pertencer o conhecimento , e execução deste Alvará ; o
cumpião ; guardem , e fação cumprir , e guardar tão inviolavelmente como
nelle se contém , sem duvida , ou embargo algum , qualquer que elle seja.
E ao Doutor José Ricalde Pereira de Castro , do Meu Conselho , Desem-
bargador do Paço , e Chanceller Mór. destes Reinos , Ordeno , que o faça
publicar na Chancellaria , registrando-se em todos os lugares , onde se costu-
mao registrar semelhantes Alvarás ; e guardando-se o Original deste no Meu
Real Arquivo da Torre do Tombo. Dado no Palacio de Queluz em onze de
Agosto de mil setecentos noventa e hum.

R A I N H A.

Marquez Mordomo Mór P.

Appendice á Parte I, Cap. 41. N. 1.

EU A RAINHA Faço saber a todos os que este Alvará com força de Lei virem: Que havendo reconhecido quanto he justo, e proprio, que a Jurisdição do meu Conselho do Almirantado, se amplie, e estenda para poder julgar da validade das Prezas, que os Meus Vassallos fizerem sobre as Nações que estiverem em guerra com a Minha Coroa, e que Eu confie ao mesmo Tribunal, composto não só dos seus Deputados Ordinarios, mas tambem dos Ministros Togados, que sou servida nomear-lhe como Adjuntos, toda a Jurisdição necessaria, para julgar em semelhantes casos em ultima Instancia, assim como já o fiz para os Conselhos de Guerra: Hei por bem determinar, que daqui em diante pertença só ao sobredito Conselho do Almirantado, juntamente com os Ministros Adjuntos, o julgar em ultima Instancia da validade das Prezas, feitas por Embarcações de Guerra da Minha Real Coroa, ou por Armadores Portuguezes, e das Causas, que sobre o mesmo objecto se puderem excitar, regulando-se para o mesmo fim pelo Regimento, que mando publicar juntamente com este Alvará com força de Lei, e que tem por base o antigo que já existia, feito em dezoito de Junho de mil setecentos e quatro, com as alterações que a disparidade de circunstancias, e de tempos pareceo exigir.

Pelo que: Mando ao Conselho do Almirantado, Meza do Desembargo do Paço, Regedor da Casa da Supplicação, e a todos os Tribunaes, e Pessoas, a quem pertencer o conhecimento deste Alvará, que o cumprão, e guardem, como nelle se contém, não obstantes quaesques Leis, Regimentos, ou Ordens em contrario, que Hei por bem derogar para este effeito sómente, ficando aliás sempre em seu vigor. E este valerá como Carta passada pela Chancellaria, ainda que por ella não ha de passar, e que o seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo das Ordenações em contrario: registando-se em todos os lugares, onde se costumão registrar semelhantes Alvarás: e mandando-se o Original para a Torre do Tombo. Dado no Palacio de Quéluz em sete de Dezembro de mil setecentos noventa e seis.

P R I N C I P E.

*D. Rodrigo de Sousa Coutinho.**Ap.*

Appendice á Parte I. Cap. 41. N. 2.

EU A RAINHA Faço saber aos que este Alvará de Regimento, virem, que tendo considerado quaõ conveniente, e necessario he que os Vassallos destes Reinos, e Senhorios de Portugal se applichem a destruir a Navegaçaõ de todos os Inimigos, que ao presente, e ao adiante tem, ou possaõ ter os ditos Reinos, solicitando-lhes todos os damnos possíveis: Tenho resolutõ que os Portuguezes, que daqui em diante se empregarem em fazer Corso contra os ditos inimigos, sigaõ, e guardem o que se contém nos Capitulos seguintes deste Regimento.

I. Que ninguem possa armar Navio em guerra sem licença Minha, passado pelo Meu Conselho do Almirantado; e concedida a dita licença, procurará dar fiança de fazer boa guerra, e que não fará damno algum aos Navios dos Vassallos Amigos, e Alliados desta Coroa; e a dita fiança dará na parte, onde estiver o Navio, e se armar: e logo poderá tirar sua Patente pela Secretaria do mesmo Almirantado.

II. Os Portos deste Reino servirão de retirada para os Corsarios, e para as Prezas.

III. As Prezas se poderão vender naquellas partes, aonde forem conduzidas, e for conveniente aos Armadores.

IV. E no que respeita a serem válidas as Prezas, os Juizes dos lugares, aonde ellas forem conduzidas, farão os Processos, que remetterão ao Conselho do Almirantado, para alli se julgar em última Instancia sobre a validade das ditas Prezas, e se decidirem as questões, e pleitos que sobre este objecto se moverem.

V. As Prezas feitas pelas Embarcações da minha Real Coroa pertencerão aos Officiaes, e Tripulações que as fizerem, á excepção da Artilheria, Armas de fogo, ou brancas, e Munições de Guerra, das quaes os Particulares não fazem uso; e estes Artigos serão com tudo avaliados para se entregar vinte por cento do seu valor aos Aprezadores, que dividirão esses vinte por cento com o resto do que montar a Preza, ou Prezas; e determino que a distribuição das mesmas se faça da maneira seguinte: Dividir-se-ha a totalidade em oito partes, das quaes huma será para o Commandante em Chefe, quando houver huma Esquadra unida, ou para o Commandante da Náo que apreizou, quando não houver Esquadra; duas partes para os Capitães das Embarcações que estiverem em vista, ou ouvirem o Canhão no momento da Preza; duas partes para os Officiaes de Patente da Náo que apreizou, que serão divididas na proporção das suas Patentes; huma parte para os Officiaes Marinheiros da mesma Náo, e duas partes para a Equipagem em geral da mesma Náo que fez a Preza, deixando ao arbitrio do Almirantado a distribuição particular destas Classes.

VI. De todas as Prezas, e suas Carregações, depois de julgadas de boa

preza , seráo obrigados os que as fizerem , a pagar os Direitos estabelecidos para as Mercadorias que se importaõ nestes Reinos , e seus Dominios , ficando por esta parte isentos , e livres de outro algum Tributo , ou alcavala : Havendo porém Mercadorias prohibidas , deveráo depositallas no Porto Franco , para serem dalli reexportadas por sua conta para fóra do Reino.

VII. Prohibo a todos os Meus Subditos o tomarem Commissões de outros alguns Reis ; Principes , ou Estados Estrangeiros para armar Navios em guerra , e correr o mar debaixo de suas Bandeiras , salvo se for com licença Minha , sob pena de serem tratados como Piratas.

VIII. Haõ de ser de boa preza todos os Navios pertencentes a Inimigos , ou mandados por Piratas Corsarios , e outra gente que cursa o mar , sem Commissão de algum Principe , ou Estado Soberano.

IX. Attendendo aos grandes damnos , que recebem Meus Vassallos , e Confederados de tantos Corsarios , e Piratas , como andaõ no mar infestando-o : Declaro , e Ordeno que as Prezas que se tirarem aos inimigos , e Piratas , que constarem haver estado em seu poder vinte e quatro horas , em qualquer parte que seja , seráo boas Prezas ; e que todo o Navio que pelejar debaixo de outra Bandeira , que não for daquelle Estado de quem trouxer Patente , ou Commissão , será tambem de boa Preza ; como tambem trazendo Commissões de dous Principes , ou Estados differentes ; e se este tal Navio andar armado em Corso , seus Capitães , e Officiaes seráo castigados , como Piratas.

X. Tambem haõ de ser de boa preza os Navios com suas carregações , em que se não acharem Livros de Carga , Conhecimentos , Passaportes , e mais papeis pertencentes á carregação , e governo do Navio. E prohibo a todos os Capitães , Officiaes , e Marinheiros dos Navios de Corso , que occultem qualquer dos ditos Papeis , sob pena de castigo corporal.

XI. Se algum Navio de Vassallos desta Coroa se restaurar de seus inimigos , depois de haver estado em seu poder vinte e quatro horas , será boa preza ; e se se recuperar antes de vinte e quatro horas , se restituirá o Navio a seu dono , menos o terço , que se repartirá por quem o aprezar.

XII. Qualquer Navio , que recusar arrear as vélas , depois de lhe houverem advertido os Navios desta Coroa , ou de Corsario della armados em guerra , o poderáo obrigar com Artilheria , ou de outro modo ; e caso que se ponha em resistencia , e peleja , será de boa preza.

XIII. Prohibo a todos os Capitães Corsarios que detenhaõ , ou embarguem os Navios dos Vassallos amigos , e Alliados desta Coroa , que tiverem arreado suas vélas , e apresentado seus Passaportes correntes ; e que tomem , nem soffraõ que se tome aos ditos Navios cousa alguma , sob pena de serem severamente castigados , conforme as Leis.

XIV. nenhuns Corsarios Estrangeiros , ou Navios apreçados por Capitães , que tenhaõ Commissão Estrangeira , poderáo entrar nos Portos dos Meus Estados , e Dominios , salvo se as ditas Prezas forem feitas contra Inimigos da Minha Coroa ; ou nos casos em que o Direito das Gentes faz indispen-

savel a Hospitalidade. E neste ultimo caso se não consentirá a venda das ditas prezas, ou das suas Mercadorias, nem que ellas se demorem mais tempo do que do necessario, para evitar o perigo, ou conseguirem os innocentes soccorros, que em taes casos lhe forem necessarios.

XV. Logo que os Navios armados em guerra se houverem apoderado de alguns Navios, recolherão, e guardarão as Licenças, e Passaportes, Conhecimentos, Livros de Carga, e mais Papeis pertencentes á Carga dos ditos Navios, apoderando-se da mesma sorte das Chaves, Cofres, e apesentos delles, fazendo fechar as Escotilhas, e mais partes onde vierem Mercadorias.

XVI. Prohibo com pena de morte a todos os Officiaes, Sbdados, e Marinheiros que mettaõ a pique os Navios apreizados, e que desembarquem os Marinheiros em Ilhas, ou Costas remotas, e desertas para occultarem a Preza,

XVII. Succedendo que os Navios apreizadores não possaõ carregar com o Navio apreizado, nem com a sua Marinhagem, lhe tirarão somente as Mercadorias; e relaxando-o debaixo de algum ajuste, serão obrigados a apoderar-se dos Papeis, e trazer consigo ao menos os dous Officiaes do Navio apreizado, com pena de serem privados do que lhes podia tocar da Preza, e ainda de castigo corporal, se o caso o pedir.

XVIII. Prohibo o fazer-se abertura nos Cofres, Fardos, Toneis, e outras quaesquer partes, em que possaõ estar alguns generos, como tambem que se traspassem, ou vendaõ algumas Mercadorias da Preza; e todas as pessoas que as comprarem, ou occultarem, antes que a Preza esteja julgada, e que sobre ella se tenha disposto por Justiça, ficarão sujeitas á pena da restituçãõ da importancia quatropegada, e castigo corporal.

XIX. Assim que for levada a Preza a algum Porto, ou Surgidouro de Portugal, o Capitaõ que houver feito a dita Preza, e em sua falta o Official que fizer as suas vezes, será obrigado a informar ao Governador, ou outro qualquer Official de Guerra, e Justiça a que tocar, e apresentar em suas mãos os Papeis, e Prizioneiros, e declarar-lhe o dia, e hora em que foi apreizado o Navio; em que paragem, e altura; e se o Capitaõ recusou arrear as vélas, e mostrar sua Commissão, e Passaporte; se o dito Navio apreizado o accommetteo, ou se se defendeo; que Bandeira trazia; e todas as mais circumstancias da Preza, e viagem.

XX. Depois de feita a referida Declaraçãõ, passará logo em continente o dito Governador, ou Justiça ao Navio apreizado, ou tenha dado fundo em alguma Bahia, ou entrado no Porto; e formarão Processo verbal da quantidade, e qualidade das Mercadorias; e do estado, em que se acharem as Camaras, Camarotes, Escotilhas, e mais paragens do Navio, que logo farão fechar, e sellar com o Sello que for estillo; e porão guardas para ter sentido, e impedir que se divirtaõ os effeitos.

XXI. O Processo verbal do Governador, ou Justiça se há de fazer em presença do Capitaõ, ou Patraõ do Navio apreizado; e na sua ausencia, na

dos Officiaes principaes, ou Marinheiros d'elle juntamente com o Capitaõ, ou outro Official do Navio aprezador; e ainda tambem em presença dos que puzerem demanda á tal Preza, e em caso que se apresentem, ou se achem presentes; e o dito Governador, ou Justiça ouvirá aos Commandantes, e Officiaes principaes de ambos os Navios, e alguns Marinheiros, se necessario for.

XXII. Se acaso se trouxer alguma Preza sem Prizoneiros, Passaporte, Conhecimentos, e mais Papeis, os Officiaes, Soldados, e Marinheiros do Navio, que tiver feito a Preza, serãõ examinados separadamente sobre as circumstancias da dita Preza; e porque razaõ veio o Navio sem Prizoneiros, o qual com suas Mercadorias será visitado por pessoas expertas, para reconhecer, se for possivel, contra quem se fez a Preza.

XXIII. E se do Exame referido não resultar conhecimento certo de quem houvesse sido a tal Preza, se fará Inventario de tudo; e avaliando-se, se porá em boa, e segura arrecadação, para se restituir a quem pertencer, se o requer dentro do anno, e dia; e se não, se repartirá como bens que não tem dono, depois de dar a terceira parte aos Armadores, e o mesmo se entenderá dos Navios que se acharem desertados.

XXIV. As Mercadorias, cuja duração correr risco, por evitar o perderem-se, se venderãõ a requerimento das Partes interessadas; e rematando-se a quem mais der, em presença do dito Governador, ou Justiça, depois de feitos os Pregões, postos Editaes públicos, e mais circumstancias costumadas, a sua importancia se porá em boa arrecadação, para se dar a quem tocar.

XXV. E tendo consideração ao muito que convem animar os Corsarios: Hei por bem que o conhecimento de suas Causas, e Controversias, tocante ao Corso, se vejaõ, e julguem pelas Justiças Ordinarias dos Portos, em que entrarem com as Prezas; remettendo-se porém os Processos ao Meu Conselho do Almirantado, para alli se julgarem em ultima instancia: tendo entendido as referidas Justiças Ordinarias que haõ de attender com grande cuidado, e vigilancia ao breve despacho das Partes; e que se se experimentar o contrario, as mandarei suspender de seus lugares, fazendo-os juntamente satisfazer todas as perdãs, e danos, com todas as mais penas que merecer a intelligencia de seus descuidos.

XXVI. E porque o principal motivo que houve para conceder licença a que pudesse haver Corsarios, foi alimpar-se as Costas deste Reino dos Piratas, que continuamente as infestaõ, com grande damno, e prejuizo dos Meus Vassallos: Ordeno que nenhum Corsario possa passar ás Conquistas deste Reino, Indias, nem Ilhas dos Açores, sem expressa Ordem Minha.

XXVII. A todos os Governadores, e Justiças referidas prohibo que possam tomar a si *directè*, nem *indirectè* os Navios, Mercadorias, e outros quaesquer Effeitos, que pertenciaõ ás ditas Prezas, sob pena de lhes confiscar o que se achar terem das ditas Prezas, e suspensão de seus Postos.

XXVIII.

XXVIII. Aos Capitães, e mais Officiaes, que andarem embarcados a fazer Corso, seus serviços serãõ reputados, como se os houverem feito em Minha Armada Real; e aos que peijando se assintalarem, e forem os primeiros que abordarem, e renderem Navios de Guerra, ou quaesquer outros de Inimigos, tomando Estendartes, ou obrando cousas relevantes, mandarei premiar, tendo particular attençaõ a que seja conforme á honra, com que se houverem nas taes occasiões.

XXIX. Toda a gente de Mar e Guerra que navegar nos ditos Navios, que andarem a Corso, e Armadores, gozarãõ de todas as preeminencias, e liberdades, de que goza a gente que anda em Minhas Armadas.

XXX. Antes de sahir algum Navio de Corso, será examinado pelo Governador do Porto de que sahir, se vai bem preparado de Munições, Armas, e gente competente á grandeza do Navio; e levará Capellaõ, e Cirurgiãõ, por ser huma, e outra cousa necessaria para remedio das almas, e dos corpos.

Pelo que: Mando ao Meu Conselho do Almirantado, á Junta da Fazenda da Marinha, e a todas as Pessoas, a quem pertencer o conhecimento deste Alvará de regimento, o cumprãõ, e guardem, e façãõ cumprir, e guardar taõ inteiramente, como nelle se contém, naõ obstantes quaesquer Leis, Alvarás, Regimentos, Decretos, ou Ordens em contrario, porque todas, e todos Hei por bem derogar para este effeito sómente, como se dells fizesse individual, e expressa mençaõ, ficando aliã sempre em seu vigor. E este valerá como Carta passada pela Chancellaria, ainda que por ella naõ ha de passar, e que o seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo das Ordenações em contrario, registando-se em todos os lugares, onde se costumaõ registrar semolhantes Alvarás: e mandando-se o Original para a Torre do Tombo. Dado no Palacio de Queluz aos sete de Dezembro de mil setecentos noventa e seis.

P R I N C I P E.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho

Ap.

Appendice á Parte I. Cap. 41. 42. e 43. N. 3.

EU A RAINHA Faço saber aos que este Alvará de Declaração, e Ampliação virem: Que havendo-me representado em nome de todo o Conselho de Justiça do Almirantado o Presidente daquelle Tribunal, Meu Conselheiro de Estado, e Ministro e Secretario de Estado da Marinha, e Dominios Ultramarinos, as difficuldades, que podião encontrar-se na intelligencia do Alvará de Regimento de sete de Dezembro de 1796. que Fui servida dar a respeito das Prezas, feitas aos inimigos da Minha Real Coroa, ou pelas Minhas Embarcações de guerra, ou pelos Corsarios, e Armadores Meus Vassallos, e igualmente a necessidade que havia de occorrer com novas providencias a casos, que não haviam sido previstos, e que podião facilmente sobrevir, resultando graves inconvenientes de se não acharem já previamente determinados: Entendo mandado ouvir sobre tão interessantes pontos outros Ministros do Meu Conselho, conformando-me com o seu parecer, e declarando, e ampliando o sobredito Meu Alvará em beneficio da melhor defeza dos Meus Estados, e dos maiores favores, que he necessario conceder a todos os que se empregão na Minha Marinha Real, e na Mercante: Hei por bem determinar aos ditos respeitos o seguinte.

I. Ampliando, e declarando o Artigo primeiro do sobredito Alvará de Regimento, Determino, que ao Conselho do Almirantado pertença tambem o revogar as Patentes, ou Cartas de licença para corso, que elle houver antes concedido a Armadores particulares contra os inimigos da Minha Real Coroa, logo que houver justas queixas contra o Armador, que tal licença houver conseguido, e ficará elle sujeito ás penas de pirata, se continuar o corso, depois que esta suspensão lhe for intimada.

II. Declaro, que ao Conselho do Almirantado fica pertencendo o determinar a Bandeira, e outras distincções, de que poderão usar os Armadores Portuguezes, de maneira que venhão a distinguir-se estes Corsarios seja das Embarcações de Guerra, seja dos Navios Mercantes Portuguezes.

III. Ampliando, e declarando o Artigo V. do sobredito Alvará de Regimento, Determino, que das oito partes, em que se ha de dividir toda a Preza feita por embarcação de Guerra, huma seja para o Commandante da Esquadra, da qual a embarcação aprezadora faz parte; ou quando o não houver, para o Commandante da Embarcação aprezadora; duas partes para os Capitães das Embarcações, que estiverem em vista, ou ouvirem o canhão no momento da Preza; ficando porém entendido, que o Commandante da Embarcação aprezadora terá huma parte destas duas, quando houver Commandante da Esquadra; e as outras cinco partes se distribuirão, como fica determinado no mesmo Artigo V.: e Declaro novamente, que o Conselho do

do Almirantado poderá explicar, e interpretar este Artigo no caso de dúvida, sem que para esse fim seja necessario consultar-me, dando-lhe para o mesmo objecto todos os poderes necessarios. Igualmente Ordeno, que os Corsarios, ou Armadores Portuguezes, que ao momento de fazerem alguma Preza, se acharem em vista de Embarcações de Guerra da Minha Armada Real, deverão dar huma oitava parte da Preza para se distribuir entre os Marinheiros, e Soldados, que guarnecerem as Embarcações de Guerra, que se acharem em huma tal situação, e de quem poderão receber soccorro.

IV. Para que não fique dúvida alguma sobre a intelligencia do Artigo IX. do sobredito Alvará de Regimento, Sou servida ampliá-lo, e declará-lo na maneira seguinte: As Prezas, que se tirarem aos inimigos, em cujas mãos houverem estado mais de vinte e quatro horas, sejaõ boas Prezas; mas tendo as mesmas pertencido ou aos Meus Vassallos, ou aos das Potencias Minhas Alliadas; Ordeno que a respeito das mesmas se pratique o seguinte: Se a Preza for pertencente a Vassallo Meu, e for retomada por qualquer das Minhas Embarcações de Guerra, a mesma se restituirá ao seu Proprietario Portuguez, tanto o Navio, como a sua Carga, mas o mesmo Proprietario ficará obrigado a dar logo a oitava parte do seu total valor para os Aprezadores, entre os quaes se dividirá, segundo se acha estabelecido. Se a Preza for pertencente a Vassallo Meu, e for retomada por Corsario Portuguez, armado por conta de Particulares, será igualmente restituída a Preza ao seu Proprietario; mas este ficará obrigado a dar a quinta parte do valor do Navio, e Carga ao dono do Corsario Aprezador, para que elle depois a divida com os seus cooperadores, conforme o ajuste que tiver feito antes de principiar o corso. Se a Preza tiver ficado muito tempo nas mãos de inimigos, e tiver até mudado de natureza, passando de Navio, ou Embarcação Mercante para Corsario, ou Embarcação armada em guerra, entãõ só poderá o Proprietario reclamar, e pertender as duas terças partes do que provar que o Navio tem em ser da Embarcação, ou effeitos, com que se achava ao tempo que foi aprezado. Se a Preza retomada for algum Corsario Portuguez armado em guerra, e que já o era quando foi aprezado, entãõ o seu Proprietario poderá rehavello, dando a oitava parte aos Aprezadores, se forem da Minha Marinha Real; e a quinta, se forem Corsarios, ou Armadores particulares. Se a Preza retomada for pertencente a Vassallos de Potencia Alliada: Ordeno, que nesse caso se ponha em execução a seu favor o Direito da inteira reciprocidade, e que em todo o caso sejaõ elles tratados como tratarẽ aos Meus Vassallos em casos semelhantes, seja que a Preza fosse tomada por Embarcações de Guerra da Minha Real Armada, seja que o fosse por Corsarios, e que assim se julgue em semelhantes casos. Tambem Ordeno, que tudo o que acabo de determinar para as Prezas, que se tirarem aos inimigos de Navios, e effeitos pertencentes a Vassallos da Minha Coroa, se entenda ordenado a respeito de Navios Portuguezes, que se restaurarem a si mesmos dentro, e depois das vinte e quatro horas de estarem em poder do inimigo, abolindo, e revogando expressamente tudo o que contra

esta Resolução, e a este respeito se acha disposto no Artigo XI. do sobredito Alvará.

V. Sendo necessario estabelecer huma norma para se julgarem os effeitos dos inimigos, que forem achados a bordo de Navios Neutros. Ordeno, e determino, que os Principios absolutos do Direito das Gentes se modifiquem, segando praticarem os inimigos da Minha Real Coroa, ficando os Vassallos das Potencias Neutras na intelligencia, que Eu Ordeno que se use a respeito de seus Navios, e dos effeitos inimigos, que puderem achar-se carregados nelles, os mesmos principios, e systemas, que as Potencias em guerra com Minha Coroa usarem a seu respeito; e que Ordeno, que se ponhaõ em execucao, e sigão nos julgados, que se derem os Principios de huma perfeita reciprocidade para com os inimigos da Minha Real Coroa: Determinando outro sim, que se as Nações Neutras fizerem respeitar o seu Pavilhão, em maneira que os seus Navios sejaõ respeitados pelos inimigos da Minha Real Coroa, o mesmo tratamento que houverem das Potencias inimigas se fique desde logo praticando em Meus Dominios a seu respeito.

VI. Declaro, e Determino, que daqui em diante não será licito a nenhum Commandante de Navio de Guerra, ou de Corsario particular, o relaxar (recebendo qualquer premio, ou contratando algum ajuste) Preza, que for de Navio retomado, e que pertencesse a Vassallos da Minha Real Coroa.

VII. Todo o Navio Portuguez retomado antes de ter tocado em Porto inimigo, e que for posto em liberdade pela Embarcação de Guerra, ou Corsario Aprezador, poderá proseguir a viagem, que havia principiado; e este facto lhe não servirá do menor embaraço, tendo os seus Papeis, e Despacho na fórma conveniente, a fim que justifique não haver fraude no seu procedimento.

VIII. Tendo acontecido que alguns Mestres de Navios Portuguezes, apreçados pelos inimigos da Minha Real Coroa, fundando-se em pertendidas Doações feitas pelos Aprezadores, se querem appropriar os Navios apreçados, com notorio abuso da confiança, que delles fizeram os Donos dos mesmos, quando lhos confiaraõ: Declaro nullas, e de nenhum effeito semelhantes Doações, que nunca por Direito podião ser válidas: E inhabilito os Mestres, Officiaes, e Equipagens dos Navios Portuguezes apreçados para poderem acceitar taes Doações feitas a seu favor; podendo sómente fazer com os Aprezadores aquelles ajustes, que julgarem convenientes para resgatar o Navio a beneficio do Dono delle.

IX. Declarando, e ampliando o Artigo XXIX. do sobredito Alvará, e tendo em vista conservar, e proteger a boa ordem, e obediencia, que devem existir a bordo dos Corsarios armados em guerra, durante as suas expedições, e curso contra os inimigos da Minha Real Coroa: Determino, e Ordeno, que o Commandante do Corsario tenha em todo o tempo que durar o seu Armamento o mesmo poder que concedo aos Officiaes Commandantes das Embarcações da Minha Armada Real; e que toda a Gente embarcada no mesmo Corsario lhe preste toda a devida obediencia; ficando porém obri-

gado a dar parte de tudo o que houver praticado ao Conselho do Almirantado. logo que voltar a qualquer Porto dos Meus Dominios, a fim que, sendo necessario, se mande proceder a huma sevéra Devassa, e se declare livre de toda, e qualquer Imputação de crime o Commandante do Corsario, ou se entregue aos Meus Magistrados Criminaes, para ser por elles julgado, no caso de se conhecer que o Commandante excede os poderes, que aqui lhe concedo. Se o Porto, em que entrar o Corsario, for o desta Capital, então pertencerá o conhecimento deste factio ao Auditor Geral da Marinha, que o Conselho do Almirantado nomeará para o mesmo fim, e quando seja em outro Porto, o Conselho do Almirantado nomeará o Corregedor da Comarca, em que estiver o mesmo Porto. *Art. X.* Os Commandantes dos Navios, que dão Comboi, ou levo Ordens, não são prohibidos de darem, e de abandonar as Comissões, de que são encarregados, salvo se assim o exigir a segurança do Comboi, que tem a seu cargo, e ficarão sujeitos a serem julgados em Conselho de Guerra, e punidos como por crime da mais grave desobediencia, se contravierem a esta Minha Real Determinação, e sendo-lhes tambem confiscada a parte que tiverem na Breza que fizerem a favor do Hospital Real da Marinha. *Art. XI.* Os Capitães dos Navios Mercantes, que desobedecerem ao Commandante da Embarcação, ou Embaixações de Guerra, que lhes dá Comboi, ou que abandonarem o Comboi, serão julgados severamente pelo Conselho de Justiça, e poderão ser condemnados a multas até ao valor de quatro mil cruzados a favor do Hospital da Misericordia da Marinha Real; e a huma igual pena ficará sujeito o Dono do Navio, que der semelhantes ordens ao Capitão do seu Navio. Pelo que Mando ao Meu Conselho do Almirantado; a Junta da Fazenda da Marinha; e a todas as Pessoas, a quem pertencer o conhecimento deste Alvará de Declaração, e Ampliação, o cumprado, e guardado, e a fazer cumprir, e guardar tão inteiramente, como nelle se contém, não obstante quaesquer Leis, Alvarás, Regimentos, Decretos, ou Ordens em contrario, porque todas, e todos Hei por bem detogar para este effeito sómente, como se delles fizesse individual, e expressa menção, ficando aliás sempre em seu vigor. E este valerá como Carta passada pela Chancellaria, ainda que por ella não ha de passar, e que o seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo das Ordenações em contrario; registando-se em todos os lugares, onde se costumão registrar semelhantes Alvarás; e mandando-se o Original para a Torre do Tombo. Dado no Palacio de Queluz em 9. de Maio de 1797.

P R I N C I P E,

D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

Appendice à Parte I. Cap. 41. N. 4

SEndo-me presentes as criticas circumstancias da Europa , e o quanto convem para a tranquillidade dos Meus Dominios , e Vassallos , que em quaesquer acontecimentos , que possaõ occorrer para o futuro , hajaõ regras fixas , e determinadas , que sirvaõ a manter o inviolavel systema de Neutralidade , que Me tenho proposto observar. Sou servida Ordenar que acontecendo (o que Deos não permitta) a seitar-se Guerra entre Potencias Mithas Alliadas , e Amigas , os Corsarios das ditas Potencias Belligerantes não sejaõ admittidos nos Portos dos Meus Estados , e Dominios , nem as Prezas que por elles , ou por Náos , Fragaças , ou quaesques outras Embarcações de Guerra se fizerem , sem outra excepção que a dos casos , em que o Direito das gentes faz indispensavel a hospitalidade ; com a condição porém , que nos mesmos Portos se lhes não consentirá venderem , ou descarregar as ditas Prezas , se a elles as trouxerem nos referidos casos , nem demorar-se mais tempo do que o necessario para evitarem o perigo , ou conseguirem os innocentes soccorros , que lhes forem necessarios ; Instaurando assim , e pondo em todo o seu vigor a observancia do Decreto de trinta de Agosto de mil setecentos e oitenta , pelo qual se determinou a mesma materia. O Conselho de Guerra o tenha assim entendido , e o faça executar , expedindo logo as Ordens necessarias aos Governadores , e Comandantes das Provincias , Ilhas , Fortalezas , e Praças Marimas , nesta mesma conformidade. Palacio de Queluz em dezesepte de Setembro de mil setecentos noventa e seis.

Com a Rubrica do PRINCIPE N. SENHOR.

tia do Seguro, sem que preceda a Contribuição, e Liquidação do damno, que soffreo a cousa segurada. Quanto ao segundo: Que os Seguradores são responsaveis pela innavegabilidade do Navio, todas as vezes que esta procede da fortuna do Mar, ou outra força maior: E para remover as duvidas, que podem occorrer sobre a qualidade das provas, se assentou, que estas se deviaõ resolver, e decidir pelas Regras seguintes: Que o Segurado como Author, he obrigado a provar que o damno foi fatal, e causado pela fortuna do Mar: Que no caso do Navio ter sido visitado antes de fazer-se á vela, e julgado em estado de navegar, tem o Segurado a sua intenção fundada, e huma presumpção legal a seu favor, de que o damno he causado pela fortuna do Mar, e os Seguradores são obrigados a pagar a perda, emquanto não provarem o contrario: Que a prova da parte dos Seguradores deve consistir, em fazerem constar que a innavegabilidade procede de vicio intrinsicõ, e anterior; e que o Navio antes de partir já se achava arruinado nas suas partes essenciaes, e incapaz de seguir viagem, não bastando per si só o exame posterior, pelo qual o Navio se julgou innavegavel, todas as vezes que assim, e expressamente o não declararem os Peritos no mesmo Acto da Vestoria. E para que mais não venha em duvida esta materia, se tomou este Assento, que o Excellentissimo Senhor Marquez Presidente assignou com todos os mais, que nelle votáraõ *Marques P. Carvalho. Mello Breynner. Leal Arnaud. Soeyra. Gama e Freitas. Doutor Jorge. Ribeiro. Godinho. Doutor Vandelletti. Castel Branco. Bandeira. Jorge. Telles. Rebellos* assim se assignou e se votou.

E attendendo a que para ter inteira observancia o dito Assento, e se praticar como Regra fixa, e invariavel, exigia por isso que fosse authorizado com a Minha Real Approvaçãõ: Hei por bem roborar, e firmar o sobredito Assento, ordenando, como ordeno que com authoridade, e força de Lei se cumpra, e guarde, para que não venhaõ em duvida as Questões nelle decididas. T

Pelo que: Mando á Meza do Desembargo do Paço; Presidente do Meu Real Erario; Regedor da Casa da Supplicação; Conselho da Minha Real Fazenda, e do Ultramar; Real Junta do Commercio, Agricultura, e Fabricas, e Navegação destes Reinos, e seus Dominios; Governador da Relação; e Casa do Porto, ou quem seu lugar servir; e a todas as Pessoas, e a quem pertencer o conhecimento, e execução deste Alvará, que o cumprãõ, e guardem, e façãõ cumprir, e guardar taõ inviolavelmente, como nelle se contém, sem dúbida, ou embargo algum, qualquer que elle seja. E ao Doutor José Alberto Leitaõ, do Meu Conselho, Desembargador do Paço, e Chanceller Mór destes Reinos, Ordeno que o faça publicar na Chancellaria; registando-se em todos os lugares, onde se costumaõ registrar semelhantes Alvarás, e guardando-se o Original deste no Meu Real Arquivo da Torre do Tombo. Dado no Palacio de Queluz em doze de Fevereiro de mil setecentos noventa e cinco.

PRINCIPAL

PRINCIPAL

José de Seabra da Silva

Ap.

Appendice à Parte II. Cap. 12.

Vide Ordenação do Reino Liv. I. Tit. 78. Collecção 2. num. 1. e Collecção 3. num. 1.

D E C R E T O,

Em que se mandou tomar Assento sobre a dúvida, se nas causas de Seguro, que fazem os Homens de negocio, havia de ter lugar a clausula depositaria. Liv. I. da Supplicação fol. 4.

POr parte dos Seguradores desta Cidade se Me fez presente, que na causa, que lhes moveo João Baptista Casado, na Ouvedoria da Alfandega desta Cidade, sobre o Seguro que havia feito de hum Pataxo, que da Ilha da Madeira fazia viagem para a Bahia, se proferiraõ huys Acordãos na Casa da Supplicação, pelos quaes se mandou, que os ditos Seguradores depositassem em Juizo, antes de serem ouvidos, tudo o que importára o dito Seguro, e não o prêmio sómente, que haviaõ recebido, como requeriaõ. E porque esta decisaõ parecesse manifestamente contra a disposiçaõ da Lei promulgada em 18. de Janeiro de 1614. pela qual se manda que, em virtude da *clausula depositaria*, não seja ninguem obrigado a depositar mais que o que houver recebido: o Regedor da Casa da Supplicação torne a mandar ver estes Autos em Meza grande com os Ministros de melhor supposiçaõ, que não serão menos de onze; e o que for acordado pela maior parte delles, se dará á execuçaõ, e se mandará fazer Assento, porque não venha mais em dúvida a interpretaçaõ da dita Lei. Lisboa 11. de Março de 1695.

ASSENTO.

Liv. II. da Supplicação a fol. 38.

A Os 14. dias do mez de Abril de 1695. annos, em presença do Senhor Conde Val de Reis, do Conselho de Sua Magestade, e seu Regedor das Justiças, pelos Desembargadores abaixo assignados, sendo proposto o Decreto de Sua Magestade sobre se havia de ter lugar a *clausula depositaria* nos Seguros, feitos na Casa dos Seguros pelos Homens de Negocio, se assentou, que a dita *clausula depositaria* tinha lugar nos Seguros feitos pelos Homens de Negocio, sem embargo da Lei sobre os Depositos de 18. de Janeiro de 1614. que se acha no Liv. IX. das Leis Extravagantes fol. 23. por não comprehender a Apolice geral da Casa dos Seguros, aonde se fazem os contractos por forma publicamente dada; e que devem os Seguradores depositar, para serem ouvidos, toda aquella quantia, que assignárao; e este Assento se tomou em virtude do dito Decreto, etc. Lisboa 14. de Abril de 1695. O Conde Regedor. Almeida. Vieira. Sardinha. Ribeiro. Freitas. Barros, etc.

ALVARÁ,

Sobre a *clausula depositaria* de 31. de Maio de 1774.

D. JOSE por graça de Deos Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Faço saber aos que esta Carta de Lei virem: Que sendo-me presentes, em Consulta da Meza do Desembargo do Paço, os abusos que se tem feito no Foro das *clausulas da negação de Audiencia sem deposito* . . . tendo servido sómente de sustentar convenções dolosas, e de impedir ás partes illudidas e enganadas os recursus ás Minhas Justiças, não podendo usar delles, destituidas de meios para depositos exorbitantes, e ficando assim sujeitos sem remedio aos perniciosos effeitos da iniquidade, e da cubiça . . . Sou servido ordenar o seguinte.

Que a sobredita *clausula* se não torne mais a praticar em outros alguns casos, que não sejaõ: Primeiro: o das Ordenações Liv. I. Tit. 51. §. 3. Liv. I. Tit. 52. §. 12. e geralmente em todas as causas sobre fretes: Segundo: nas *Apolices dos Seguros na conformidade do Assento da Relação do anno de 1695*: Terceiro: nas transacções, em que os transigentes pertenderem impugnallas, e proseguir o negocio principal em todo, ou em parte, quando nellas se acharem lésas enormissimamente: com tanto que neste terceiro caso hajaõ de refundir, antes de serem ouvidos, o que por effeito das transacções impugnadas houverem recebido, etc.

Appendice à Parte III. Cap. 2. e 4. e Vide Appendice à Parte I. Cap. 41.

A L V A R Á

De 22. de Novembro de 1774. dando providencias sobre prevençãõ
de contrabando, declara o seguinte.

§. 2. **E**Xceptuo porém daquella geral prohibiçãõ o caso do naufragio, ou de necessidade extrema, que pelo direito da humanidade são exceptuados em todas as Nações, para que em qualquer delles se possa nas referidas Alfandega tomar a conta, e arrecadaçãõ devida ainda daquellas fazendas, cujo despacho por este Alvará lhes fica prohibido; enviando-se depois, no primeiro dos referidos casos, as fazendas que se houverem salvado dos naufragios á Alfandega, debaixo de guias, e competentes fianças, para nella se sellarem, e se arrecadarem os Direitos que se merecerem.

No Alvará de 12. de Agosto de 1797. dá-se a seguinte providencia.

§. 17. He da obrigaçãõ dos Intendentes da Marinha mandar assistir com a possivel brevidade ás Embarcações da Minha Real Coroa, que se acharem em perigo em qualquer parte da vizinhança do Porto, com tudo quanto lhes for requerido, ou entenderem necessario; para cujo fim terãõ sempre promptas no Arsenal algumas ancoras, e ancorotes enxiados com as competentes amarras e viradores; e da mesma fórma assistirãõ a todos os Navios Nacionaes, ou Estrangeiros, que se acharem em iguaes circunstancias, pagando elles todas as despezas do valor dos generos consumidos, e os salarios das gentes que empregar em seu auxilio.

Appendice à Parte III. Cap. 17.

A Os 7. de Fevereiro de 1793. em Meza Grande da Casa da Supplicação o Illustrissimo e Excellentissimo Senhor José de Vasconcellos e Sousa, Conde de Pombeiro, do Conselho de Sua Magestade, Capitão de sua Guarda Real, e seu Lugar Penitente no de Regedor da Justiça, propoz aos Desembargadores abaixo assignados, que por Aviso da Secretaria de Estado dos Negocios do Reino, na data de 11. de Novembro do anno proximo, fora a mesma Senhoria servida ordenar, que se fixasse por Assento a intelligencia do §. 3. do Alvará de 21. de Agosto de 1791. pelo qual se authorizão os 24. Artigos, que no restabelecimento da Casa dos Seguros se formárao para a regulacão della; e que havião sido approvados pela Resoluçãõ de 15. de Julho de 1758. em Consulta da antiga Junta do Commercio, visto que se havia decidido com variedade a questãõ excitada em diversos processos de ser, ou não competente, e privativo o Juizo de India e Mina para o conhecimento e decisãõ das duvidas, que occorrem entre Segurados, e Seguradores, e nos termos da dita Ordenaçãõ do Liv. 1. Tit. 51. §. 3. e do Assento de 17. de Março de 1792. ou se o conhecimento e decisãõ das causas sobre seguros eraõ absolute e indistinctamente privativos á dita Casa em conformidade dos ditos Artigos; e mandando o dito Senhor Regedor que se votasse sobre a referida questãõ, se venceo a pluralidade de votos que depois da publicacão do dito Alvará de 21. de Agosto de 1791. se deviaõ julgar privativos á dita Casa dos Seguros o conhecimento e decisãõ das duvidas occurrentes entre Segurados e Seguradores sobre a legalidade, e observancia dos contractos do Seguro, e bem assim sobre a fórma de processar, e de decidir as mesmas duvidas; pois que pelo referido §. 3. do dito Alvará, em attencãõ á boa fé, e seguranca dos taes contractos, e a causa publica do Commercio, se havião authorizado os ditos Artigos com força de Lei sem distincãõ alguma, e com derogacão de tudo o que lhes pudesse obstar, quando antes sómente havião sido approvados pela dita Resoluçãõ particular; o que com tudo se não devia entender a respeito daquellas causas, que já estavaõ propostas ao dito Juizo de India e Mina ao tempo em que se publicou o dito Alvará, e para não vir mais em duvida, se fez este Assento, que o dito Senhor Conde Regedor assignou com os Ministros que nelle votáraõ. *Conde Regedor. Ganhada. Azereda. Coutinho. Telles. Vidal, etc.*

F I M.

