



Je ne fay rien  
sans  
**Gayeté**

*(Montaigne, Des livres)*

Ex Libris  
José Mindlin

Vertence esta obra a favor de Antonio da Silva  
da Silva comprada a Antonio Terrá da Silva, sendo a  
este recebido de Manoel Joaz Pinto, como se  
acham esta na caixa de fallecido em 17. de Junho de  
1788. por um favor de claracao. Bahia 20.  
de Junho de 1789. Agostinho da Silva Perceira

Agui esta a  
Formula da Apolice  
do Seguro



PRINCIPIOS  
DE  
DIREITO MERCANTIL,  
E  
LEIS DE MARINHA  
PARA USO  
DA MOCIDADE PORTUGUEZA, DESTINADA AO COMMERCIO:  
TRATADO II.  
DO CAMBIO MARITIMO.  
DE ORDEM

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. II.



LISBOA:  
NA IMPRESSÃO REGIA.  
1812.

---

*Com Licença.*

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

*Cicer.*

## PROLOGO.

3

**O** UNIVERSAL, e tão necessario uso do Contracto de Cambio Maritimo ou *Letras de Risco*, hum dos grandes apoios da Navegação; e a falta de Legislação Patria para a decisão de todos os casos e controversias, que se podem excitar, e frequentemente se movem, sobre a validade e cumprimento dos ajustes que se costumão fazer a este respeito; parece sufficiente para atrahir a benevolencia e indulgencia pública ao presente Ensayo; pois interessa não só aos Comerciantes de profissão, senão tambem a toda a classe de pessoas, que, pelas Leis das Nações, e do Paiz, não são prohibidos de dar o seu dinheiro a algum giro mercantil.

Se este Contracto fosse ainda mais universalisado e protegido do que por ora o he, immensas e incalculaveis seriam as vantagens, que dali em geral resultariam ao Commercio do Genero Humano, e em particular ao da Nação que a frequentasse. Muitos Capitalistas deixão de dar seu dinheiro a juro, e o tem estagnado e amortecido em seus Cofres, por não acharem facilmente recebedores, que possam dar sufficiente caução e segurança, e menos ainda bons penhores e solida hypotheca. Então a opulencia nacional, não tendo toda a circulação activa e rapida, que seria possível em outra ordem de cousas com mais franca Legislação, e se houvesse maior confiança pública no emprego dos cabedaes nas aventuras arriscadas, não só se impossibilita para ter o giro e distribuição competente, mas tambem diminue infinito do seu valor permutual, occasionando-se estagnação e extincção de muitas producções da natureza e industria, por falta de meio que lhe dê vida e movimento. Como, sem vasos maritimos, infinita parte das riquezas da terra seria inutilisada, e logo se não reproduziria, pela impossibilidade do transporte aos convenientes lugares, em que podessem ter bom consummo e pagamento; assim, sem a facilidade de se dar dinheiro e outros valores a risco, innumeraveis e utilissimas viagens maritimas deixariam de se especular e emprehender; inutilisando-se consequentemente grande número de Embarcações, e impedindo-se o progresso da Navegação, e das Culturas e Manufacturas, que esta promove.

A facilidade dos seguros he hum dos mais pungentes e efficazes estimulos, para se aventurarem todas as pessoas, que tem algum fundo a pôllo em circulação, ainda que não tenham a habilidade e molestia de manejallo. O simples expediente de dallo a risco ou Cambio maritimo ao curso da Praca, e fazer segurar a sua importancia, como se pratica, e permite em algumas Nações, subministra a moral certeza do reembolso, ainda no caso de infeliz successo de viagem. Assim, os que se não resolverião a dar seu dinheiro a juro ou interesse de terra, são espontaneamente inclinados a dallo a risco, segurando a respectiva importancia: e munidos de sua Apolice de seguro (que naturalmente obtem no principio a premio muito favoravel) a podem negociar vantajosamente, segundo as circunstancias occorrentes, ou remirem-se de vexames familiares e mercantis, precisando do dinheiro que derão a risco. Desta sorte, dando cada pessoa o seu cabedal a risco, fica com tudo, por assim dizer, guardando-o, e conservando-o no seu cofre, adquirindo aliás hum proveito, que sem isso não teria, sem ser entretanto impedido de fazer transacções em seu beneficio, nas occasiões de urgencia, ou de algum emprego util do seu fundo. O Estado, a Nação, e o Commercio em geral, ganha em que não se paralyse fundo algum, disponível para objectos mercantis, e expedi-

ções marítimas: Os especuladores activos, que não tem fundos proprios, adquirem a oportunidade de lucrarem com os bens alheios, dando as mais convenientes direcções á industria e riqueza publica: Os Capitalistas seguradores tem hum mais vasto horisonte, e bem fundadas esperanças de perceberem grande cumulo de premios; não só porque deveria crescer incomparavelmente mais o numero de segurados; senão tambem porque, estendendo-se, com infinita energia e expansiva força, as especulações e empresas marítimas, e consequentemente o numero de Embarcações, Gentes de mar, Constructores, e outras pessoas interessadas no bom fabrico dos Vasos, e prospero exito da Navegação, a pericia e prudencia nautica: se amplificará por extremo, e se removerião e diminuirião cada vez mais as contingencias, perigos, e sinistros do mar. O Estado augmentaria muito mais as suas rendas com a rapidez do Commercio, e augmento dos redditos interiores do corpo do povo, necessario effeito da extensão do giro e mercado dos productos da terra e industria. A concorrência dos Capitalistas, grandes e pequenos, a pôr em circulação os seus cabedaes, faria descer a quota dos premios do risco marítimo a huma taxa muito razoada, que não gravaria os effeitos circulantes, nem empataria o consumo: a multiplicidade dos seguros seria hum accrescimento de despeza pouco consideravel, mas todavia sufficiente, para animar os seguradores a encarregarem-se arrojadamente de qualquer risco de mar.

Assás pois he manifesta a importancia do Contracto do Cambio Marítimo, e a necessidade de hum Regulamento fixo, liberal, e comprehensivo dos communs casos obvenientes, para a certeza do direito das partes, e credito dos Tribunaes e da Nação na administração da justiça nos negocios da Navegação.

Como a Lei de 18 de Agosto de 1769, e do Alvará 2.º de 16 de Dezembro de 1771, manda nas controversias de Commercio, nos casos omissos das Leis patrias, seguir as Leis, usos, e costumes das Nações civilizadas; por isso ajuntei no fim do presente Tratado, por Appendice as Leis do nosso Reino, as duas Legislações ou Ordenanças de França, e Hespanha, mais acreditadas em toda a Europa. O excellente Codigo Marítimo da Celebre Imperatriz da Russia Catharina II, he substancialmente huma compilação daquellas Ordenanças. A mesma Inglaterra, que tanto se avantajá em Regulamentos e praticas mercantis, nada tem que a este respeito seja mais digno de saber-se ou adoptar-se; como se pôde ver combinando-se com os Estatutos Inglezes que vem na collecção intitulada *Master Ship*, e nas Obras de seus melhores Authores, como Blakston, Moloy, e principalmente de Allan Park, que por ultimo escreveu sobre o Seguro e Cambio Marítimo.

Ainda que muitos Escriptores, que escreverão sobre Direito Civil dos Romanos, tenham illustrado a questão presente, todavia nada por ora ha de melhor sobre o assumpto do que as doutrinas do Senhor Polhier, Emerigon, e Valim. Penso ter delles feito hum extracto do que era mais interessante e instructivo.

He de advertir aos Leitores, que, tendo tomado as Ordenanças de Marinha de França por texto Capital, quando no curso do presente Tratado cito Artigos della sem designar o Livro e o Titulo, deve-se entender sómente do Livro 3. Tit. 5. das mesmas, que ahi se denomina *Contracto de Grossa Aventura*.

Como na origem, e pelo mais frequente costume deste Contracto, se dá a risco o dinheiro, e assim se declara nas Letras respectivas, ainda que, por novação de outros creditos e obrigações legaes, se transformasse o Con-



tracto em Cambio Maritimo, por isso preferi a frase de *quem dá, e quem toma dinheiro a risco*, chamando ás vezes a este o *recedor*; não usando das expressões de *Dador*, e *Tomador*, ou de *Credor*, e *Devedor*, pelas quaes se explicão as Ordenanças estrangeiras, e varios Authores, por serem taes expressões entre nós insolitas na materia sujeita, e de significação mais vaga, e extensa a outros casos; nem tambem dos termos *Mutuatario*, e *Mutuante*, por serem menos entendidas pelas pessoas não letradas, a quem o presente trabalho he especialmente destinado. Tanto mais que as ditas frases são das nossas Leis antigas; e posto est'outra nomenclatura se abone pela qualificação authentica do Alvará de 24 de Julho de 1793 §. 3., he com tudo mais especificamente relativa ao emprestimo de dinheiro a juro, assás distincto do Cambio Maritimo em natureza e effeitos.



# TRATADO II DO CAMBIO MARITIMO.

## CAPITULO I.

### *Do Cambio Maritimo, suas denominações, e natureza.*

O CAMBIO Maritimo he o Contracto, que entre nós se chama *dar dinheiro a risco*: Elle he conhecido desde a mais alta antiguidade entre os povos Commercialtes, e dados á navegação. O Direito Romano o authorizou, estabelecendo as regras capitaes no Digesto e Codice Titulo de *Nautico Foeno-re*. Elle se póde definir hum Contracto literal, pelo qual hum dos contraheñtes empresta a outro certa somma a risco sobre o casco ou effeitos de alguma Embarcação, em alguma determinada viagem ou aventura maritima; com a condição, de que, no caso de perda, por fortuna de mar, ou força maior da mesma Embarcação ou effeitos, sobre que tal somma tinha sido dada, a pessoa que a deo, não terá direito ao reembolso, senão até a concorrência do que restar salvo; e no caso de feliz chegada, o que tiver recebido a mesma somma, será obrigado a satisfazer a quem a houver dado, não só o principal, senão tambem o premio do ajuste, como preço do risco.

Chama-se *Cambio Maritimo*, para se distinguir do *Cambio terrestre*, que tem por objecto o giro das Letras, cujo pagamento, posto se deva muitas vezes fazer depois da chegada do Navio a algum porto, conforme as condições acordadas pelas partes; com tudo, não he dependente de algum risco de mar, e sempre se deve realisar com a apresentação de segunda ou mais vias, ainda que se perdesse o Navio destinado para o porto, onde se deveria verificar o pagamento.

Este Contracto em Direito civil se denomina *dinheiro trajecticio*, *dinheiro nautico*, *usura nautica*. O Author do celebre antigo Livro, intitulado o *Guidon de la Mer*, Capitulo 18 o chama *Bomeria*, e diz que esta palavra he flamenga, que significa *quilha esquipada*; pois sempre tal Contracto tem por objecto a sorte de alguma viagem especifica de qualquer Embarcação, quer o dinheiro a risco tenha sido dado immediatamente sobre a quilha ou casco da mesma, quer sobre os effeitos, quer sobre as suas faculdades ou carregação. Em diversos paizes da Italia he chamado *Contracto de hypoteca*; porque o Navio ou effeitos sobre que directamente se haja tomado o dinheiro a risco, ficão hypotecados, e especialmente obrigados á satisfação do mesmo dinheiro, chegando a salvamento ao lugar do destino.

Os Franzeses chamão a este Contracto *grossa aventura*: porque o que dá o dinheiro, expõe-se ás perdas resultantes dos riscos, e aventura do

mar, e entra em contribuição para as *avarias grossas* nos casos em que ella tem-lugar a respeito dos mais interessados no casco e carga, como no arrijamento, arribada, resgate, etc. Tambem lhe dão o nome de Contracto a *retorno* de viagem; porque, de ordinario, o que deo o dinheiro, corre os riscos maritimos até o feliz retorno do Navio ou Embarcação sobre que foi tomado.

Os Inglezes intitulaõ o Cambio Maritimo Contracto de *Bottomry*, e *Respondencia*: Diz-se de *Bottomry*; porque tem por objecto o *bottom*, isto he, o fundo ou quilha de alguma Embarcação, e he ligado á sorte della, na determinada aventura maritima, que se expoz correr o que deo o dinheiro a risco, na esperanza do premio proporcional á duração e perigos da viagem: Diz-se tambem de *Respondencia*; porque, o que toma o dinheiro a risco em hum lugar, se obriga a responder, e pagar o principal e dito premio em outro, depois de certa viagem, conforme o ajuste especificado na Letra de risco, que passa a favor de quem deo o mesmo dinheiro.

O Senhor Allan Park no seu Tratado dos Seguros, Capitulo 21, faz differença entre o Contracto de *Bottomry*, e o de *Respondencia*, e diz consistir: 1.º em que naquelle, o emprestimo he feito directamente sobre o Navio, ficando hypothecado ao reembolso assim o corpo, como os apparatus do mesmo, para segurança do pagamento, além da obrigação pessoal sempre inherente ao recebedor do dinheiro: neste porém, de ordinario, o emprestimo he directamente sobre os effeitos carregados na Embarcação, e, em falta de pagamento, o que deo o dinheiro a risco, tem recurso unicamente contra a pessoa do recebedor do mesmo dinheiro: 2.º no *Bottomry*, o que empresta o dinheiro sobre o casco, quilha, ou fundo da Embarcação, não corre o risco dos effeitos a bordo; de sorte que, posto estes se percaõ, com tudo, chegando aquella a salvamento ao porto, he vencido o principal e premio: na *Respondencia* ao contrario, se o Navio perece, salvos porém os bens sobre que directamente se havia tomado o dinheiro a risco, o recebedor está na obrigação de satisfazer a somma total com o estipulado interesse. Observa porém o mesmo Author, que ambos estes Contractos são substancialmente identicos no fim, e effeitos, e que por tanto as mesmas regras e decisões, são igualmente applicaveis a hum e a outro.

Toda a pessoa que tem interesse sobre o corpo, ou sobre as *faculdades*, isto he, a carga de hum Navio ou Embarcação, póde tomar dinheiros a risco até a concurrencia do interesse que expõe aos perigos do mar; e toda a pessoa capaz de contratar póde dar dinheiros a risco.

A essencia deste Contracto, e segundo as regras de Direito civil, consiste no risco maritimo, que real e effectivamente corre por sua conta o que deo alguma somma para a especifica viagem ou aventura de mar, nem o Contracto recebe o character de Cambio Maritimo, senão depois do dia em que principia a correr aquelle risco, que, segundo diz Allan Park, he a *base*, e *fundamento* desta transacção.

Por consequencia, se quem tomou o dinheiro, o consome em terra, sem o expor aos riscos de mar, o Contracto fica logo dissolvido e nullo. E pela mesma razão, logo que a Embarcação chega a salvamento no lugar e no tempo aprazado no Contracto, este cessa de produzir o premio ou cambio maritimo; salvo os interesses de terra, havendo demora no pagamento, como se dirá no Capitulo 12.

Do mesmo principio se deduz, que, se o Contracto foi nullo desde o seu principio, não se vence, nem he devido, o premio; visto que jámais o risco maritimo poderia em tal caso ser por conta ou a cargo de quem deo o dinheiro.

Em algumas Praças da Italia se costuma dar dinheiro a risco por modo de aposta sobre qualquer Embarcação. Se esta chega a salvamento ao lugar designado no Contracto, quem deo o dinheiro tem direito ao reembolso do seu capital e premio: senão chega, tudo he perdido para elle, ainda que o que tomou o dinheiro a risco, o não empregasse na Carga ou beneficio do casco da Embarcação, ou para as necessidades da viagem.

As Ord. M. F. Art. 3. e 14, conformarão-se ao Direito Commum, e não authorizão tal prática; antes obrigão a quem toma o dinheiro a risco a justificar que elle tinha por sua conta effeitos na Embarcação até á concurrencia da somma que tomou, ou interesse de co-propriedade na Embarcação, até á mesma concurrencia.

Este Contracto tem sua natureza e caracter particular e distincto de todos os outros, não se confundindo com o Emprestimo, Sociedade, e Seguro, como tem pretendido alguns Authores, posto que muito se assemelhe ao seguro, e se reja em grande parte pelos mesmos principios; visto que, quem dá o dinheiro, faz effectivamente a funcção de Segurador do proprio cabedal, tomando sobre si o risco maritimo de huma especulação mercantil, cujo fructo aliás e interesse, bem como os prejuizos e perdas, pertencem a quem tomou o dinheiro: differindo todavia do Contracto do Seguro em essenciaes circumstancias, sendo licito, no foro externo, e estilo das Praças, a quem deo o dinheiro fazer segurar o seu risco com os Seguradores. As analogias que este Contracto tem com o Seguro, e as suas disparidades, se podem ver em Emerigon Cap. 1. Sect. 4. Trat. 2.

Este Contracto pertence á classe dos Contractos aleatorios, e condicionaes. He *aleatorio*; porque os riscos do mar são avaliados a certo preço, como, por exemplo, o do *lanço da rede*, que póde ser bem ou mal succedido. He *condicional*; porque o que toma o dinheiro a risco, se obriga a respeito de quem o dá, a reembolsar-lhe o seu capital, com o ajustado premio do risco maritimo, debaixo da *condição*; de que não sobrevenha algum accidente de força maior, que cause a perda da Embarcação ou effeitos sobre que foi dado o mesmo Capital.

Ainda que originalmente este Contracto fosse tão sómente de dinheiro dado a risco, com tudo presentemente se costuma dar a risco qualquer importancia e valor effectivo de qualquer cousa estimavel em preço, e que seja materia de commercio legitimo pela Lei das Nações ou dos paizes em que se celebra o Contracto, e onde deve ter sua execução: pois taes cousas são reductiveis a dinheiro; como sendo este o agente universal do Commercio, e o representante de todos os valores de quaesquer generos, mercadorias, e propriedades, fixas ou circulantes, as quaes não menos se medem por alguma quantia pecuniaria; sendo reciproca a representação entre o dinheiro e os objectos, que elle attrahe ou põe em movimento, segundo engenhosamente demonstra Smith na sua sublime Obra das *Riquezas das Nações*. Assim póde-se vender hum Navio ou Embarcação a risco de certa viagem: póde-se igualmente dar fazendas a risco, ou converter-se qualquer outra obrigação, verdadeira e legitima, em fundo que se dê a risco, sendo isso do interesse e accordo das partes contrahentes.

## CAPITULO II.

*Da legitimidade do Contracto do Cambio Maritimo.*

OS Autores antigos, principalmente os Ultramontanos disputarão com muito ardor contra este Contracto, qualificando o de usurario. Deixando esta contenda aos Eruditos, direi sómente, para tranquillizar a consciencia de pessoas de moral apurada, que muito doutos e mui pios Canonistas e Theologos o approvão positivamente, como huma convenção licita e honesta, sem o menor resabio de usura, nem cousa que offenda a justiça; com tanto que as partes contraentes procedão sem fraude; e isto (segundo elles se explicão) pela jústissima causa do perigo maritimo que sobre si toma quem dá o dinheiro ou o valor da Letra, ficando o que o recebe assás beneficiado, pela oportunidade que obtem de poder lucrar com o cabedal alheio na sua projectada especulação mercantil. O premio pois do principal vem a ser não só o preço dos riscos de mar, que são immensos, mas tambem certa racionavel compensação da perda do inteiro capital, que muitas vezes soffre por outras causas o que emprega o seu fundo em tal giro e especie de negocio.

Este Contracto he praticado em todas as Praças de Commercio, e authorizado pelas Ordenanças de Marinha das Nações mais illuminadas e christans. A Lei he prática do nosso Reino e Tribunaes igualmente o authorizão. Senão fosse licito dar dinheiro a risco de mar, com prémios superiores ao juro legal do que he dado a empréstimo com hypotheca, e boas seguranças, he visível que seria insignificante a navegação e o commercio maritimo, que aliás infinitamente influe sobre o trafico de terra, e he essencialmente ligado com toda a economía interior dos Estados, sua agricultura, e manufaciuras.

Se pois a Navegação e Commercio prospéra, manejando em grande parte por dinheiros e valores dados a risco de mar; e por esse meio os industriosos que o recebem, fazem grandes operações a seu proveito e do público; e os que não tendo a capacidade ou vontade de especular nos diversos e innumeraveis ramos do trafico, o não darião aos Empreendedores das especulações mercantis, tomando sobre si os riscos da aventura maritima, sem alguma indemnidade e vantagem proporcional; se a sociedade civilisada ganha na facilidade de taes transacções; não podendo a injustiça produzir senão geral prejuizo, parece fóra de questão, que o Contracto de dinheiro a risco he de si legitimo, sendo dirigido e executado em boa fe.

Allan Park diz, que "Mr. Pothier, e Emerigon tem provado até á demonstração, que ainda Padres da Igreja tem reconhecido não haver neste Contracto cousa offensiva da religião ou boa moral. Quasi todos os Escriptores eminentes concordão quanto a legalidade do mesmo Contracto: e elle he presentemente admittido e praticado em todos os paizes maritimos, e Comerciantes da Europa."

## CAPITULO III.

*Da formalidade do Contracto do Cambio maritimo.*

O Contracto do Cambio maritimo, para produzir effeito em Juizo, deve ser feito por escripto, e jámais se admitte delle prova por testemunhas. Póde celebrar-se por escriptura pública, por letra e assignatura privada; e esta he mais ordinario nas Praças de Commercio. Emerigon porem diz, que não produz hypotheca senão sendo feito por Tabellião ou Notario Público. Pothier he de parecer, que, sendo feito por escripto privado, faz fé, e he obrigatorio tanto a respeito de quem toma o dinheiro, como de seus heredeiros, mas não a respeito de terceiro. Emerigon he de opinião contraria; pois este Contracto he muito favoravel ao commercio; e sem evidente prova de fraude, deve-se presumir ter sido ajustado em regra. As Ord. Mar. Fr. Art. 1.º constituem legal o Contracto quer por escriptura pública, quer por escripto privado, e nisto segue a mesma prática das Apolices de seguro.

O Acto em que se estila passar este Contracto, e que se chama Letra de Risco deve conter: 1.º os nomes de quem dá e de quem recebe o dinheiro a risco: 2.º a somma ou importancia em que foi dado: 3.º o cambio maritimo ou o premio do risco: 4.º o tempo e o lugar dos perigos de mar que sejam por conta ou a cargo de quem deo a dita somma ou importancia: 5.º a declaração se tal somma ou importancia he dada sobre o corpo do Navio ou Embarcação, ou sobre as suas faculdades; isto he, sua carregação, conjuncta ou separadamente: 6.º o tempo do pagamento do Capital e premio: 7.º a expressão de todos os outros pactos, condições, ou clausulas licitas em que as partes se convençionem.

Este Acto tem a natureza de Escriptura pública, não só sendo feito entre Negociantes, que, pelas nossas Leis, nas materias de seu commercio, tem o privilegio de valerem as suas escripturações em Juizo (1), mas tambem em geral entre quaesquer outras pessoas pelo especial privilegio das Letras de risco que se declara no Alvará de 15 de Maio de 1776. Por isso havendo demanda judicial para o pagamento se procede pela acção executiva de assignação de dez dias, que determina a Ord. Liv. 3. tit. 25. Vejã-se o que vai dito no cap. 7. adiante. As Formulas das Letras de Risco, que são triviaes nas Praças, achão-se circunstanciadamente transcriptas nas Ordenanças de Bilbão. Aqui bastará advertir, que, para terem vigor em Juizo, devem as ditas Letras ser feitas em papel Sellado na conformidade do Alvará de 27 de Abril de 1802. §. 26.

## CAPITULO IV.

*Das cousas que podem fazer o objecto do Contracto de risco.*

Tudo que póde formar objecto de seguro, igualmente póde ser materia de cambio maritimo, com tanto que haja real risco maritimo, e o alimento deste risco, e nada se faça ou estipule que repugne á essencia do Contracto.

Póde-se dar dinheiro a risco: 1.º sobre o Corpo ou Casco do Navio, e Embarcação; em cuja clausula presentemente se entendem tambem os seus

(1) Assento da Casa da Supplicação de 23 de Novembro de 1796, Lei de 30 de Agosto de 1770, e de 20 de Junho de 1774. §. 42.

accessorios, isto he, os seus apparatus, e armamentos: 2.º sobre as suas facultades ou Carregação, directa e separadamente: 3.º sobre o total ou sobre parte sómente dos effeitos Carregados: 4.º sobre o Casco e Carga simultaneamente.

Sendo o dinheiro dado a risco sobre as facultades ou Carregação, o Contracto abrange não só as mercadorias carregadas no Navio antes de partida, senão também as Carregadas por conta do recebedor do dinheiro durante a viagem. Se o Contracto he de hida e volta, elle comprehende os retornos carregados por conta do mesmo recebedor no Navio ou Embarcação designados no Contracto, ou Subrogados por necessidade no curso da viagem: visto que então o alimento do risco se achia no Navio ou Embarcação, que teve explicitamente em vista quem deo o dinheiro, ou se presume ter considerado, attendidos os accidentes maritimos que fôrção a mudança de Embarcação.

Sendo o dinheiro dado ao risco sobre a Embarcação, elle não he relativo senão ao Corpo da mesma, e não ás facultades ou Carregação; salvo se, segundo as circumstancias do facto, uso do paiz, e a virtual ou presumida intenção das Partes, se poder igualmente applicar as mesmas facultades ou Carga. Em tal caso o Juiz deve interpretar o Contracto segundo a ostensiva, implicita, ou subentendida vontade dos contrahentes, e, na dúvida, a beneficio do devedor, que tomou o dinheiro; pois que estava no poder do Credor, que deo o mesmo dinheiro, explicar-se mais distinctamente.

Pelas Ord. Mar. Fr. não he permittido dar dinheiro a risco sobre o frete a vencer, nem sobre os esperados proveitos das mercadorias, nem sobre os salarios dos marinheiros, senão em presença do Mestre do Navio ou Embarcação, e em menos da metade dos mesmos salarios.

A razão da prohibição a respeito do frete a vencer consiste, em que, do contrario, quem deo o dinheiro a risco, ficaria á discrição de quem o tomou, que pouco se importaria de adquirir hum frete, de que não lhe resultaria proveito. Valim cõmentando o Art. 4. das Ordenanças ao presente Tit. he de parecer, que he licito tomar dinheiro a risco sobre o frete já adquirido, isto he, para pagar o frete *estipulado a todo o evento*, seja para o transporte das suas mercadorias, seja para a sua passagem. Emerigon porém entende, que o Armador do Navio ou Embarcação não póde tomar dinheiro a risco sobre o frete adquirido a si proprio. Veja-se a especie do caso que elle propõe no Cap. 5. Sec. 2. sub n.º 1.

A razão da prohibição de tomar dinheiro a risco sobre os proveitos esperados das mercadorias he, porque taes proveitos ou lucros são incertos, nem tem consistencia physica ou valor já preexistente e realisado no Navio ou Embarcação.

A razão da prohibição dita a respeito dos salarios dos marinheiros he, por paridade de razão, a identica para não se poderem fazer seguros dos mesmos salarios, a fim de se interessarem com a maior coragem possivel na salvação dos Navios. Além de que seria odoso, e de máo exemplo, authorizarem-se Contractos de dinheiro a risco sobre salarios de marinheiros; porque tal commercio apenas poderia ser feito por taverneiros suspeitos de lesarem as gentes de mar nos seus supprimentos de provisões necessarias.



## CAPITULO V.

*Dos riscos a que he responsavel quem dá dinheiro a Cambio Maritimo.*

O Contracto do Cambio Maritimo he sujeito aos mesmos riscos, que a Apolice de Seguro, salvas as excepções seguintes.

O que deo dinheiro a risco não he obrigado á avaria simples ou damnos particulares, que acontecerem ás mercadorias, senão tendo havido sobre isso convenção expressa. Tal he a decisão das Ordenanças Art. 16.; quando aliás o Segurador responde por taes avarias a não haver estipulação em contrario. (1)

Esta disparidade funda-se, em que o Segurador se obriga a indemnizar o Segurado de todas as perdas e damnos acontecidos por fortuna de mar sobre os effeitos seguros; ao mesmo tempo que o que deo o dinheiro a risco, não contrahe, por via de regra, semelhante obrigação com quem o recebe. E demais: a feliz chegada do Navio fórma a condição essencial e caracteristica do Contracto do Cambio Maritimo: Ora as avarias simples não influem cousa alguma no Comprimento desta obrigação, e consequentemente taes avarias são estranhas a quem dá o seu dinheiro a risco; salvo se se declara responsavel por ellas, em virtude de pacto especial.

As varias grossas, porém, são a cargo dos que dão dinheiros a risco: Aquellas são os resgates, alijamentos, córtes de mastros, ancoras; e os mais expedientes tomados para a salvação commum do Navio e Carga, sendo effectivamente conseguida. Assim o decidem as Orden. Art. 16. He evidente, que, sendo todas estas operações praticadas a bem geral, e utilmente, os que deão dinheiro a risco não poderão com justiça, e bom senso, recusar o contribuir para a avaria grossa. Por isso nem he válido o pacto de que em tal caso não hajão de contribuir para a avaria; pois seria offensivo da equidade natural, e do interesse do mesmo que deo o dinheiro a risco: aliás, em semelhantes accidentes, não terião os Affretadores e Carregadores todo o motivo de fazerem os possíveis esforços de salvarem o Navio. Para que tal Contracto seja legitimo, he necessario que o dinheiro trajecticio, aliás a sua importancia, ou equivalente fixo no Navio ou Carregação, navegue a riscos de quem deo o dinheiro, *periculo creditoris naviget*, como diz a L. 1. ff. de nautic. faenore. Tal he a condição integral de immutavel de semelhante Contracto. Por tanto as clausulas de *livre de avaria*, e *livre de abandono em caso de innavegabilidade*, são nullas a respeito de quem deo dinheiro a risco, ainda que podem ser estipuladas validamente pelo Segurador; pois que este he hum fiador que não he responsavel dos riscos senão relativamente ás condições do seu Contracto, limitando os riscos que affiança, e excluindo aquelles que lhe não fazem conta.

Como em geral os riscos de tal Contracto correm o mesmo paralelo das Apolices de Seguro, por isso quem dá dinheiro a risco não responde senão pelos que provêm dos casos fortuitos, ou fortunas de mar, e força maior no Curso da navegação. Por tanto não responde, bem como também não responde o Segurador, pelas perdas e damnos acontecidos pelo vicio proprio do Navio ou Carregação, ou pelo facto dos Proprietarios, Mestres, Marinheiros, e Carregadores, *senão ha convenção em contrario*. Tal he a disposição das Orden. Art. 12.

(1) Emerigon Cap. 7. Sec. 1.

Pelo que, se a perda acontecer havendo mudança de viagem por Ordem do Proprietario, ou por facto dos Carregadores, barataria do Mestre e Equipagem, quem deo seu dinheiro a risco, por nada disso responde, e tem direito ao seu principal e premio, não tendo havido aquella estipulação.

Em consequencia do que, se as mercadorias se corrompem, se os liquidos se evacuação por defeito das vasilhas, ou por seu natural esvaimento, e os generos seccos fermentão, os sães se liquidassem, e o Navio se constitue innavegavel por velho e arruinado nas suas partes essenciaes; todos esses damnos, perdas, e avarias, não são a cargo de quem deo o dinheiro, huma vez que chegasse o Navio a salvamento ao lugar do destino designado na Letra de risco.

A clausula da dita Ordenança, *senão ha convenção em contrario*, só se deve entender, quando quem dá o dinheiro se obriga a tomar sobre si o risco do vicio proprio das mercadorias, que sobrevem depois da partida do Navio no curso da viagem; mas não quando aquelle vicio já existisse antes da mesma partida. Veja-se a doutrina de Emerigon no seu Tratado dos Seguros Cap. 12. Sec. 9. e 38.

Sendo confiscado o Navio e effeitos por causa de contrabando feito pelo Proprietario, Carregadores, Mestre, ou Equipagem, o damno não he a cargo de quem deo o dinheiro a risco, e tem vencido o Cambio ou premio com o seu principal; pois tal perda não provém de fortuna de mar, mas da avareza, e audacia de quem viola as Leis do paiz. *Non ex marinae tempestatis discrimine, sed ex præcipiti avaritia et incivili debitoris audacia* L. 3. Cod. de naut. faenor.

Alguns Authores dizem que, o que deo o dinheiro a risco, responde pela tomada, se soube do designio, consentio, e tomou sobre si as consequencias. Porém esta doutrina he insustentavel e inadmissivel em Justiça; pois tal estipulação seria illusoria e nulla, como em fraude das Leis: e, em regra geral, ninguem pôde pactear com outro, *que se encarregará de responder pelas faltas que este commetter.*

Se o sinistro proceder de qualquer outra pessoa a bordo do Navio, sem que o Capitão podesse prever, e impedir, deve-se reputar acontecido por fortuna de mar, e força maior, e consequentemente a cargo de quem deo o dinheiro a risco.

O Artigo 12. das Ordenanças na presente materia, he coherente, e deve ser combinado com os Artigos 27, 28, e 29 do Tit. dos Seguros; e são aqui applicaveis ás doutrinas de Emerigon no seu Tratado dos Seguros Cap. 12.

Se no lugar do negocio a que se dirigio ou voltou o Navio sobre que se correo o risco, as mercadorias não achárão venda, ou bom preço, ou forão vendidas a pessoas que fallirão, ou não pagárão; se forão ahí pilhadas, incendiadas, ou damnificadas, todos estes acontecimentos, sendo riscos de terra, e extrinsecos á navegação, não são a cargo dos Credores de Letras de risco, que tem por isso direito ao reembolso do seu principal e premio.

## CAPITULO VI.

*Do tempo dos riscos.*

**P**ODE-se dar a risco o dinheiro, ou qualquer real importancia, e valor, ou por huma viagem inteira ou redonda de hida e volta ao porto da sahida; ou só de hida ao porto ou lugar do destino; ou sómente de volta; ou por hum tempo prefixo; ou por mezes de viagem, segundo for regulado no Contracto por acordo das partes.

Pelas Ord. Mar. Fr. Art. 13. se o tempo dos riscos não he regulado pelo Contracto, quem deo o dinheiro ou valor a risco, o corre, quanto ao Navio ou Embarcação, até ser ancorado no porto do seu destino; e quanto ás mercadorias, elle corre desde que estas são carregadas a bordo, ou nas lanchas ou hotes, que ali as levão, até que sejam desembarcadas em terra.

Porém bem observa Pothier, e Emerigon, que, não havendo na Letra expressa declaração do tempo do risco, a presumpção deve antes ser o ter-se dado o dinheiro ou valor a risco de viagem inteira de hida e volta ao porto da Sahida; pois tal presumpção he analogá á natureza do Cambio Marítimo, que, por via de regra, e prática ordinaria, se entende ser de *retorno de viagem*. Por tanto o premio ou preço dos riscos estipulado na Letra he vencido por inteiro, ainda que não volte o Navio ou Embarcação. Tal he a praxe de julgar nos Tribunaes de Commercio segundo a regra geral, que, desde o momento que começou a correr o risco, quem deo seu dinheiro ou valor equivalente, tem hum direito irrevocavel ao inteiro premio, e lhe he este immediatamente devido, a pezar do rompimento da viagem empreendida, ou ainda que tenha cessado o mesmo risco antes do tempo estipulado; e isto pela identidade de razão do premio do Seguro.

Se no Contracto foi limitado o tempo do risco, passado esse tempo, o premio he logo integralmente adquirido a quem deo o dinheiro, posto o Navio ou Embarcação continue em risco depois do tempo aprazado, ou cesse antes desse tempo; bem entendido, que o curso do tempo não se interrompe pela arribada em algum porto da derrota; pois seja esta voluntaria, seja forçada por temporal, perigo de naufragio, ou preza, he possível, que o Navio pereça por fortuna de mar.

Póde-se limitar e prorogar esse tempo á convenção das partes até certo termo: por exemplo, por tres mezes, e a *pro rata*, não excedendo hum anno a época em que se ajustarem.

Na Italia se dá ás vezes dinheiro a risco por tempo illimitado, e sem designação da viagem. Depende então do arbitrio de qualquer das partes terminar o Contracto, com tanto que não seja em hum tempo inopportuno.

Se no Contracto foi limitado o tempo do risco com designação da viagem inteira, Emerigon he de parecer, fundado na L. 6. ff. de *nautico faenore*; que quem deo o dinheiro, não corre os riscos senão dentro do tempo prefixo, e que tem vencido o principal e premio, se o Navio ou Embarcação se não perdeo dentro daquelle termo, posto percesse depois; salvo se o Contracto contém algum pacto especial a esse respeito. Como este caso he omisso nas Ordenanças, elle entende que se deve decidir pela citada regra de Direito commum. As Ord. Mar. Fr. Tit. dos Seguros Art. 35. determinão, que os Seguradores no dito caso respondão pela perda, se a viagem durou mais do tempo designado, tendo porém o beneficio de vencer hum premio de seguro *pro rata* da maioria do tempo, ainda que esse excesso de premio não tenha sido expressamente estipulado na Apolice.

Se no Contracto se estipular o premio com designação de tempo, e de viagem, e com a clausula e *pro rata* do premio, excedendo a viagem o tempo prefixo; se ou Navio ou Embarcação perece em qualquer tempo que seja, quem deo dinheiro, não tem direito ao principal e premio, nem ainda pelo tempo designado, posto não acontecesse a perda dentro d'elle; salvo se o contrario he expressamente pacteado; porque então se entende haver novo Contracto, e ter principiado daquelle termo, como em prorogação, ou continuação do primeiro.

Se o Contracto tiver sido por huma viagem de sahida e entrada, e a tanto por cento por mez, neste caso o premio só he devido no fim da viagem, e na quota proporcional á duração da mesma. Mas se o Navio se perde, quem deo o dinheiro, nada tem a pertender.

Dando-se dinheiro a risco por viagem de hida e volta, póde-se estipular que, no caso de guerra, quem tomou o dito dinheiro, faça remessa do principal e premio vencido no porto do destino para o porto do retorno em Letra de Cambio. Emerigon approva este pacto; com tanto porém que as Letras de Cambio sejam remettidas a risco de quem deo o dinheiro a Cambio Maritimo; não devendo ser mais aggravada a condição de quem o tomou, que, em tal caso, exerce só o ministerio de Commissario, ou Preposto de quem deo o dinheiro a risco, pagando em boa fé aquelle principal e premio no tempo e lugar em que se terminou o risco.

Póde-se estipular que, sobrevindo a par o premio seja reduzido ao curso do preço, que iguaes viagens tiverem no mez seguinte a noticia da certeza da cessação das hostilidades.

Tem-se feitos Contractos a risco por viagem inteira de hida e volta, com o pacto de vencer quem deo o dinheiro hum premio v. g. de doze por cento nos primeiros seis mezes, de sorte, que vença esse premio, ainda que, passados elles, o Navio ou Embarcação percesse. Emerigon, propondo a questão se será tal pacto legitimo, distingue o caso em que o que tomou o dinheiro póde, ou não, ter lucros, e comprar retornos dentro daquelle prazo. Se póde, por exemplo, nas pequenas viagens de caravana, cabotagem, e escalas a algum ou diversos portos, sendo-lhe permittido desembarcar as mercadorias e vendellas, e pagar o principal e premio ajustado, enviando a sua importancia em Letras de Cambio, ou de outro modo, he aquelle Author de parecer, que o Contracto deve ter o seu vigor: pois na dita hypothese, convem distinguir duas especies de viagens, a primeira de hida, em que se podem realisar os fundos sobre que se corrêrão os riscos, e que chegarão a salvamento no termo prefixo, e outra de volta desde o lugar da escala, e possível venda dos effeitos até o porto do ultimo destino. Porém se o Navio ou Embarcação pereceo depois do termo aprazado, porém antes de que o que tomou o dinheiro podesse tocar a algum porto; e fazer nelle negocio, fica este isento de pagar o principal e premio.

Valim diz, que alguns capitalistas usurarios tem especulado hum meio de se indemnizarem, quando, nas viagens de hida e volta com tempo determinado, o Navio ou Embarcação excede esse tempo, estipulando, que em tal caso adquirirão de mais hum premio de meio por cento ao mez, tanto do principal, como do premio ajustado, e vencido no dito tempo. Emerigon entende, que tal pacto não offende a justiça, nem a natureza do Contracto; pois que aquelle accrescimo he equivalente a hum ulterior Cambio Maritimo, ou novo premio estipulado pela maior duração dos riscos, que sobre si toma quem deo o dinheiro.

## CAPITULO VII.

*Do Lugar dos Riscos, e mudança de Navio.*

Quem deo dinheiro a risco não responde pelas perdas acontecidas fóra dos lugares especificados no Contracto; salvo se a mudança da derrota e viagem foi necessitada por força maior ou fortuna de mar. (1)

Igualmente não responde pela mudança de Navio ou Embarcação feita sem necessidade, isto he, fóra do caso de arribada forçada por perigo de naufragio ou preza, e se condemnar no porto o mesmo Navio por innavegavel, ou ter soffrido varação, ou naufragio. Sobrevindo porém tal caso, quem deo o dinheiro responde pelos riscos do Navio ou Embarcação que se subrogou; e quem tomou o dinheiro, cujos effeitos forão postos em terra, póde carregar a risco de quem o deo, seja os mesmos effeitos, seja os seus equivalentes, productos, ou retornos, em outro Navio ou Embarcação que achar.

Não sendo possivel achallo sem maior frete, a maioria deste será huma avaria grossa, a cargo de quem deo o dinheiro a risco.

Não se achando Navio ou Embarcação que se possa sobrogar ao condemnado por incapaz de viagem, os effeitos sobre que se deo o dinheiro ou os seus productos e retornos, que não poderem ser carregados, ficão desde então na condição de effeitos salvos de naufragio, ou d'outro sinistro de força maior, e o Contracto de risco fica resoluto, e reduzido ao valor dos mesmos effeitos, para por elle ser pago quem deo o dinheiro a Cambio Maritimo. Então quem tomou o mesmo dinheiro, sendo presente (aliás o Capitão do Navio ou Embarcação) se constitue o Mandatario, e Procurador de quem deo o dinheiro, com o poder e obrigação de administrar os effeitos, e dispollos por conta do dito; a fim de que, pela importancia dos mesmos effeitos, se haja de pagar o principal e premio na concurrencia do liquido; do que tudo deve apresentar conta fiel em devida fórma ao Credor.

Sendo os effeitos vendidos a dinheiro do paiz, ou papel moeda, o desconto ou perda he tambem a cargo do Credor.

Em geral toda a doutrina sobre a responsabilidade dos Seguradores, ou sua não responsabilidade no caso de mudança de derrota, de viagem, de Navio, e lugares do risco, he applicavel a quem dá dinheiro a risco. Pelo que se póde ver a Emerigon no Tratado dos Seguros Cap. 13., e o meu Tratado sobre a mesma materia Part. 2. Cap. 10. e seguintes.

Se o dinheiro foi dado sómente para viagem de hida, ou por hum tempo limitado, deve-se pagar o principal e premio no lugar, onde o risco se findou; e estando o devedor em mora o Credor, o póde fazer ahi demandar perante as Justiças da terra. E não havendo ahi pessoa a que se possa fazer o pagamento, o devedor terá a escolha, ou de pôr o dinheiro em deposito em Juizo, recorrendo ao Magistrado do lugar, ou de embarcallo consigo, ou de sacar Letra de Cambio a favor de quem deo o dinheiro a risco. E neste caso será descarregado de pagar interesse algum de terra até a sua chegada; mas o dinheiro ou effeitos que consigo trouxer, serão a seus riscos; e bem assim será por sua conta a Letra de Cambio que sacar, salvo a ter para isso ordem expressa do Credor.

Se houvesse pacto de que tal Letra, aliás sacada por expressa ordem

(1) Emerigon Cap. 8. Sec. 4.  
Tom. II.

deste, fosse por conta do recebedor do dinheiro, seria iniquo, usurario, e contra a natureza do Contracto: porque basta que este pague o principal e premio no lugar do termo do risco, sem que seja licito aggravar mais a sua condição.

### CAPITULO VIII.

*Do dinheiro a risco tomado pelos Capitães ou Mestres dos Navios, e Embarcações por conta dos Proprietarios.*

O Capitão do Navio ou Embarcação não se entende ser preposto por Mestre ou Senhor do Navio ou Embarcação, senão em ausencia dos Proprietarios (ou de seus correspondentes que o representão) e a respeito das cousas que estes não podem fazer commodamente por si mesmos: Em quanto se acha em terra, está ás ordens dos Armadores, que até os podem despedir a seu arbitrio. Por tanto nada podem fazer de essencial senão de concerto e consenso dos Donos dos Navios, ou do seus correspondentes que os representão.

Assim, estando estes presentes, não podem no lugar do domicilio dos mesmos, afretar, fazer reparar o Navio ou Embarcação, comprar seus apparelhos, ou tomar para esse effeito dinheiros a Cambio Maritimo, sem seu mandado e consentimento: do contrario ficão responsaveis tão sómente em seu nome; e por sua pessoa e bens. Nem quem dá o dinheiro a risco, adquire privilegio e hypotheca senão sobre a porção que o mesmo Capitão tiver no Navio e Embarcação, e sua carga, como co-proprietario e carregador: salvo se justificar, que o dinheiro fôra utilmente empregado para as necessidades do Navio ou Embarcação, e a descarga dos Armadores; pois em tal caso, tem lugar a acção, que em Direito civil se diz de *in rem verso*, visto que a ninguem he licito locupletar-se com jactura ou prejuizo alheio.

Porém os Capitães ou Mestres, estando no curso da viagem, são authorisados a tomar dinheiros a risco para *as necessidades do Navio*, ficando o corpo e apparelhos hypothecados a quem deo o dinheiro para pagamento do principal e premio. E isto acontece, quando, por tormenta, ou outros accidentes Maritimos, forão obrigados a arribar a algum porto, e precisão de fazer reparo, costeio, e vitualhas, para proseguir sua viagem ao porto do destino.

As Leis de Direito Romano no Tit. *de Exercitoria Actione*, postó em geral decidão, que os Proprietarios respondem por todos os factos do Mestre no que respeita o Navio e navegação, ainda que aliás este tenha feito abuso dos poderes concedidos, e recebidos, pois do contrario, serião enganados todos que com elle tratassem em boa fé, o que seria contra os interesses do commercio, e muitas vezes o tempo, lugar, e outras circumstancias não permitem maior deliberação; *omnia facta Magistri debet prestare is qui enim propositus: alioquin contrabentes deciperentur; nam interdum locus et tempus non patitur plenius deliberandi consilium*, com tudo, nada a este respeito especificação sobre o recebimento do *dinheiro trajectory*, ou dinheiro a risco.

Mas as Ordenanças de Marinha das Nações modernas Commerciantes tem estabelecido expressamente a legislação nesta materia, com a differença, que fica indicada, de não poder o Capitão tomar, por conta dos Proprietarios, dinheiros a risco no lugar do domicilio dos mesmos (ou estando o Navio em porto e lugar vizinho do termo da Cidade ou Villa em que estes possão commodamente ser consultados, por se dar em tal caso, segundo alguns Autho-

res., paridade de razão) sendo porém authorizados a tomallos, concorrendo cumulativamente as duas circumstancias de ser no *curso da viagem, e para as necessidades do Navio.*

As Ordenanças de Mar. Fr. Tit. do Capitão Artigo 19. requerem todavia, que para isso preceda conselho do Capitão com o Contramestre e Piloto, sendo obrigados a fazerem attestar no seu Diario a necessidade desse expediente. Mas Valim no Commentario a este Artigo diz, que essa formalidade não interessa em cousa alguma ao terceiro, que deo seu dinheiro a risco em boa fé para as notorias necessidades da viagem, nem desobriga da responsabilidade aos Proprietarios do Navio.

Para prevenir toda a futura controversia e suspeita, será prudente, que o Capitão, tendo necessidade de despezas extraordinarias no curso da viagem, que precisem de dinheiros a risco, ou de vender parte da Carregação, recorrer ao Juiz da terra, justificando a urgencia em que se acha, e requerendo faculdade para qualquer desses recursos.

Convém não menos que, em taes circumstancias, se passe o Contracto (1) de Cambio Maritimo por escriptura pública, sendo possível, que Capitães infieis fabriquem de colloio letras de risco de assignatura privada, ou renovem as já feitas para as viagens antecedentes. E para se ter o privilegio da hypoteca, deve-se declarar expressamente no acto da escriptura, que o dinheiro a risco fora tomado *para as necessidades do Navio: ad armandam instruendamve navem, vel navitas exhibendos* L. 1. §. 7. ff. de exercit. act. Assim se determina nas Ord. M. F. Liv. 1. Tit. 14. Art. 16. Liv. 2. Tit. 1. Art. 19.

Não havendo aquella declaração expressa, não se considera ter sido tomado qualquer dinheiro, posto de simples emprestimo, para as necessidades do Navio; e quem o deo não tem acção directa contra os Armadores, nem privilegio sobre o Navio, ainda quando na realidade o dinheiro fosse utilmente empregado para as necessidades da navegação. He assim decidido na L. 7. ff. de exercit. act: *si magister navis pecuniam mutuatus, non cavet se recipere in refectioem navis, non tenetur hac actione exercitor, etiam si pecunia in refectioem navis impensa sit.*

Na verdade, faltando esta precaução, não se mostra que, o que deo o dinheiro, o desse especialmente ao Navio, seguindo antes a fé e segurança da cousa, do que a da pessoa do Capitão e Armadores, como se verifica, havendo a cautela da dita declaração expressa: *quasi in navem crediderit: quasi in navem impensurus*: como se diz na L. 1. §. 11., e L. 7. ff. de exercit. act. Consequentemente, se, pelo resultado da conta com o Capitão, se faz patente, que nada lhe devem os Armadores, quem deo o dinheiro não tem contra estes recursos, nem privilegio sobre o Navio, e só lhe he responsavel o Capitão, com quem contrahio: devendo imputar a si a propria inadvertencia: *in ipsius enim potestate fuit legem apertius dicere.* Este rigor he indispensavel para prevenir as fraudes.

Na opinião de alguns Authores, o Capitão, no curso da viagem, pôde tomar dinheiros a risco para completar a sua carregação, para não voltar vazio, e sem o frete possível. Mas tal opinião he arriscada; e nenhum Capitão prudente deve expor-se á contingencia de ser ou não approvedo o seu procedimento pelos Armadores, que vem assim a correr riscos, que não cogitarão. A regra he; que o Capitão deve cingir-se á letra da sua Carta de ordens, e

(1) Emerigon. Cap. 4. Sec. 5.

não exceder aos limites do mandato. *Quem passa a commissão, perde, e responde pelos successos.*

## CAPITULO IX.

### *Da infidelidade do Capitão, e imprudencia de quem lhe deo dinheiro a risco.*

**P**Osto o Capitão, no curso da viagem, possa tomar dinheiros a risco para as necessidades do Navio e navegação, com tudo o deve fazer com toda a boa fé, e economia, em modo, que as necessidades sejam verdadeiras, o supprimento tomado não exceda ás mesmas necessidades, e faça d'elle o util emprego para que he permittido e destinado, não o dissipando, ou convertendo para seus usos e differente applicação. Aliás he obrigado a pagar o damno por sua pessoa e bens; e as Ord. Mr. Fr. Tit. do Capitão Art. 20, e 29, o declarão além disto indigno do gráo que exerce, e o condemnão a ser bandido do porto. (1)

Mas a infidelidade do Capitão não pode prejudicar ao terceiro, que contractou com elle em boa fé, sendo notoria a precisão do Navio: e por tanto tem este o seu direito resguardado, tanto da acção pessoal contra os Armadores, como o seu privilegio de hypotheca sobre o Navio, com tanto que dêsse o dinheiro a risco para as necessidades notorias do mesmo Navio e sua navegação: pois não he obrigado a seguir os seus dinheiros dados, espiando, e devassando do procedimento do Capitão sobre o util e destinado emprego do mesmo dinheiro. Não sendo presumivel a fraude, elle he fundado a crer, que o Capitão he homem de honra: E demais, não se póde considerar competente para julgar da quantidade de dinheiro necessaria para as necessidades do Navio nas circumstancias em que se acha, sendo preciso ter conhecimentos e prática da profissão das gentes de mar, para julgar das necessidades, e natureza das despezas feitas em semelhantes occasiões.

Por tanto os Armadores, á vista da Letra ou Escriptura de dinheiro a risco dado nas ditas circumstancias, não podem recusar o pagamento do principal e premio a quem o deo em boa fé, e sendo a necessidade notoria, ainda que aliás o Capitão fosse infiel, recebendo mais dinheiro do que era necessario, ou não fazendo o devido emprego; salvo se poderem mostrar, que houvera simulação e colloio entre o mesmo Capitão, e quem se diz ter dado o dinheiro, apresentando seu titulo, cu que sabia que o dinheiro dado era excedente ás reaes precisões do Navio. Mas a prova desta sciencia, e de ter quem deo o dinheiro sido complice da fraude, he só a cargo dos Armadores. Como porém a prova de simulação e fraude he difficil, pois (como bem adverte a nossa Ordenação do Reino Liv. 3. tit. 59. §. ult. in fin. *o engano sempre se faz encubertamente*) ao arbitrio do Juiz pertence decidir, segundo achar presumpções sufficientes de complicitade e colloio, que, dependendo de circumstancias de facto, podem variar a infinito.

Para se prevenirem as fraudes, e se poder obrigar aos Armadores ao pagamento do principal e premio, disputando estes com o fundamento de infidelidade do mesmo Capitão, deve quem deo o dinheiro no curso da viagem para as necessidades do Navio, provar: 1.º que erão notorias as precisões do mesmo Navio; 2.º que procedêta com prudencia, fazendo a ordinaria diligen-

(1) Emerigon Cap. 4. Sec. 7, et 8.



cia para se informar do credito e bom procedimento do Capitão, e racionalmente persuadir-se, de que elle faria do dinheiro o util e conveniente emprego. O Direito Romano requeria essa *notoriedade, diligencia, e sciencia*, para dar acção util contra os Proprietarios do Navio por qualquer dinheiro tomado: *In summa aliquam diligentiam in ea creditorem præstare, creditorem utiliter acturum, si, cum pecunia crederetur, navis in ea causa fuisset, ut refici deberet: si illud quoque sciverit, necessariam refectioem pecuniam esse.* L. 7. ff. de exercit. act. *Si in pretiis rerum emptarum fefellit Magister, exercitoris erit damnum, non creditoris* L. 1. §. 10. ff. eod. tit.

Por estes principios se resolvem as duas questões: se quem deo dinheiro a risco no curso da viagem tem acção: 1.º quando o Capitão tinha ordem dos Armadores para não tomar dinheiros a risco: 2.º quando não podia fazer emprego util no lugar.

Quanto á primeira questão, he indisputavel o direito de quem deo o dinheiro nas circunstancias, e com as cautelas acima expostas, e não podendo os Armadores provar que elle sabia da dita ordem e prohibição de tomar dinheiros a risco. Os interesses do Commercio e navegação, e a fé publica assim o exigem. Todo o Capitão se presume o Mestre, Senhor, e dominador do Navio no curso da viagem, Representante e Procurador authorisado dos Armadores; e por tanto goza do livre exercicio dos poderes, que esta qualidade pública lhe defere. Os que com elle contractão fóra do lugar do domicilio dos Armadores, ou de seus correspondentes, e maiormente no curso da viagem e portos de arribada, muitas vezes em paiz estrangeiro, não são obrigados, nem tem direito de fazer exhibir os seus titulos e carta de ordens; e elle de ordinario os não mostra, e seria, em muitas conjecturas, indiscricção e desacerto fazello, contendo segredos aliàs innocentes do Commercio, e especulação projectada. Emerigon, com muitos outros Authores, he de parecer, que, no dito caso, compete a quem deo o dinheiro a acção pessoal contra os Armadores, e o privilegio da hypotheca, salvo se lhe tinha sido intimada a prohibição dos mesmos, ou ao menos tivesse sido ella pública no lugar do Contracto, segundo se deduz das regras geraes de Direito nas L. 11, e 17, ff. de instit. act.

Quanto á segunda questão, Emerigon he de parecer, que tem lugar a acção dita, não obstante a infidelidade do Capitão, com tanto que se podesse fazer util emprego do dinheiro em outro lugar, e os Armadores não poderem convencer de fraude a quem deo o dinheiro, apresentando este o seu titulo em devida fórma.

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

*Do abono das Letras de risco, direitos, e responsabilidades que dahi resultão.*

**C**ostuma se frequentemente exigir e fazer abonos das Letras de risco. Os que prestão taes abonos, fianças, ou cauções, não são garantes dos riscos do mar, mas simplesmente se considerão obrigar-se a quem deo o dinheiro a responder pela fé, solubilidade do recebedor, quanto ás obrigações que directamente se derivão da natureza do Contracto.

O effeito do abono de taes Letras he que, em geral, o abonador fica *in solidum* sujeito, a respeito de quem deo o dinheiro a risco, ás mesmas obrigações que contrahe o proprio recebedor; salvo se tal abono he por algum

pacto especial, restricto a mera fiança ordinaria e subsidiaria, e modificação em que as partes convierem.

O Abonador pois he obrigado a pagar o *capital e premio*, não só no caso de feliz chegada do Navio, mas tambem quando elle não volte, e além disto o *interesse de terra*, ou juro desta, se o principal devedor se constitue em mora do pagamento. Sendo a sua obrigação solidaria, deve ser considerado como fiador e principal pagador. E por tanto o que deo o dinheiro, tem direito de o demandar directamente pelo principal premio, e interesses, sem que o mesmo Abonador possa ser admittido aos beneficios de divisão e discussão, cujos beneficios de Direito commum e Lei do nosso Reino nas simples fianças de que trata a Ord. Liv. 4. tit. 59, são desconhecidos nos negocios do Commercio.

O abono, quanto á responsabilidade dos abonadores, subsiste sómente com respeito á primeira viagem designada na Letra. Elle immediatamente cessa, e o Abonador fica descarregado de toda a obrigação, se, não precedendo seu consentimento por escripto, quem deo o dinheiro torna a renovar a Letra ao recebedor para differente ou segunda viagem.

A responsabilidade dos Abonadores he igual, quer o recebedor do dinheiro procedesse em boa, quer em má fé. Por tanto, se este não fez util emprego da somma que tomou a risco, ou tomou maior importancia do que foi exposta aos perigos da navegação, não podem os mesmos Abonadores ser admittidos a allegar que não souberão, nem forão participantes da fraude para se exonerarem da obrigação de pagar o capital com os interesses de terra. Tanto mais que frequentemente os Abonadores são interessados com o principal devedor. Tão importante ramo de Commercio, qual he o do Cambio Maritimo, seria extremamente languido e paralytico (havendo em geral pouca confiança nas gentes de mar, que tomão dinheiros a risco) se os abonos ficassem sem vigor por excepções estranhas ao espirito e natureza do Contracto.

Havendo abono de taes Letras feito por mulher que costume negociar, parece que não lhe deve valer o privilegio do Senado consulto Velleano, como não lhe compete em garantias de Letras de risco, e mais negociações mercantis na conformidade do Assento de 2 de Dezembro de 1791.

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

### *Da Negociação ou Endoso das Letras de risco.*

AS Letras de risco são negociaveis, tendo clausula de *serem pagaveis á Ordem de quem deo o dinheiro*. (1) Em tal caso, este tem direito de a endossar e transmittir a Letra a quem quizer; e se podem dahi em diante fazer iguaes endossos, transportes, e traspassos, como nas Letras de Cambio. Bem entendido, que não se póde oppôr (como nestas) ao portador da Letra a compensação de divida do credor primitivo; pois se deve considerar o endosso precisamente, como se no principio logo fosse passada a Letra ao proprio portador.

Não tendo porém a Letra de risco a clausula *pagavel á ordem*, he licito e relevante em Juizo oppôr ao portador, a quem se endossou, não só a dita compensação, senão tambem todas as mais excepções legitimas; deven-

---

(1) Emerigon Cap. 9. Sec. 1.

do ser então o mesmo portador considerado como simples cessionario, que não tem mais direito que o seu cedente. O mesmo tambem procede, se a letra não tem clausula de *valor recebido em dinheiro de contado, ou em mercadorias*; porque, em tal caso, o endosso não vem a ser mais que simples mandato de demanda de pagamento.

O Endossatario de huma Letra pagavel á ordem constituo-se verdadeiro Proprietario da Letra. Por consequencia os riscos maritimos fazem por sua conta, e por tanto lhe pertence o premio ajustado, bem como o direito ao reembolso do capital.

Chegando o Navio felizmente, e achando-se fallido o recebedor do dinheiro, o portador da Letra de risco endossada á ordem tem seu regresso e acção em garantia contra o Endossador, tirando seu protesto, e denunciando-lhe em tempo e fórma a exemplo do que se pratica com as Letras de Cambio. Mas esta garantia deve ser unicamente quanto ao principal, despesas do protesto, e interesses da terra do mesmo principal pela mora, e não pelo premio, visto que o endosso não he propriamente abono e caução do Contracto.

Sobre cessões de dividas em que o cessionario tem privilegio de estrangeiro, ou de Juiz privativo, veja-se o Assento da Casa da Supplicação de 3. de Novembro de 1769, que não dá ao cessionario mais direito que o do seu cedente.

## CAPÍTULO XII.

*Do tempo do pagamento das Letras de risco, e curso do Interesse de terra ou juro da Lei pela demora.*

FINDOS os riscos de mar, e purificada a condição do Cambio Maritimo, o recebedor do dinheiro ou importancia a risco he obrigado a pagar *em dinheiro de contado*, no termo do ajuste, tanto o principal, como o premio estipulado; não se podendo considerar desobrigado, ainda que offereça mercadorias para satisfação; aliás he havido em mora, e começa logo a correr contra elle *ipso jure* o *interesse de terra*, isto he, o *juro da Lei*, segundo a taxa do paiz em que se deve executar o Contracto; e isto tanto do dito principal, como do premio vencido, sem que haja necessidade de estipulação expressa (que todavia he ordinaria nas nossas Letras de risco) nem citação judicial e contestação de lide. Tal he a jurisprudencia e pratica de julgar da França segundo as Sentenças que cita Emerigon Cap. 3. Secção 3. e 4., e Cap. 9. Secção 2.

A razão destas decisões e pratica funda-se nos textos de Direito Civil, que declarão na L. 5. de *nautico foenore* ser o Cambio Maritimo o preço do perigo, ou augmento da sorte ou capital dado, e que por tanto vem a constituir-se parte integrante do total da obrigação, e fazer hum composto unico e indivisivel. Emerigon acha estas razões simplesmente apoiadas nas subtilezas de Direito Romano, e diz ser contra a equidade aggravar a condição do que tomou o dinheiro a risco, forçando a pagar hum novo accessorio do Cambio Maritimo, que já he de si mesmo accessorio ao principal. Pothier o condemna como *interesse de interesse*, ou hum *anatosismo usurario*, que as Leis prohibem.

As razões destes Authores parece que não devem prevalecer ás do senso commum, que talvez sejam de rigorosa justiça. O recebedor do di-

nheiro não se obrigou, pela boa fé do Contracto, a pagar o total e premio no tempo do ajuste? Não satisfazendo a este empenho, não está em mora e falta de palavra? Se tivesse cumprido o seu trato, o credor não poderia dar logo o seu capital, accrescido com o premio, a juro ou a risco, como huma somma inteira, sendo o premio parte homogenea ao todo? Haveria injustiça e usura em exigir o interesse legal e Cambio Maritimo ao curso da Praça deste novo capital accumulado. Póde aquelle primeiro recebedor tolher ao seu credor de boa fé, a justa occasião de novo ganho, e ao commercio, a materia de huma nova transacção util? Póde-lhe ser licito contravir ao proprio facto, tirar a vantagem da sua demora, e imponctualidade, cuja causa (voluntaria ou forçada) he indifferente a quem lhe deo seu dinheiro sob a fé da exacta realisação do ajustado? Não he intoleravel, que o que falta ao seu dever, injurie a quem lhe fornece o capital para a destinada negociação, querendo diffamallo com o labeo de usurario? Se a Justiça authorisasse este ultraje, os Capitalistas seriam descorçoados de darem dinheiro a risco sendo sujeitos a taes dúvidas, e empates de giro? Pague o devedor quando prometteo, e cessaráõ logo todas as controversias.

Ordinariamente nas Letras de risco se declara o tempo do pagamento. Mas, não sendo este especificado, deve-se conceder tempo razoado depois de vencidos os riscos, e purificada a condição de Contracto, para se poderem entre tanto cobrar os fretes, e venderem-se os effeitos, attendida a regra de Direito *nihil peti potest ante id tempus, quo per rerum naturam persolvi possit*. L. 186. ff. de reg. jur. §. 27. Inst. de inut. stipulat.

E ainda que na Letra de risco se expresse, que se fará o pagamento logo depois da chegada do Navio ou Embarcação, este logo sempre se deve entender com o temperamento de algum intervallo, pela outra regra de Direito *Quod dicimus debere statim solvere, cum aliquo scilicet temperamento temporis intelligendum est: nec enim cum sacco adire debet*. L. 105. ff. de Solut. L. 135. §. 2. ff. de verb. obligat. *Quod dixi in continenti, ita accipiendum cum aliquo spatio*. L. 1. §. 8. ff. ad leg. falcid. A Ordenação do Reino Liv. 4. tit. 50. adoptou esta regra dando dez dias extrajudiciaes ao devedor nas obrigações e Contractos ordinarios. No caso sobredito, o Juiz deve fazer hum arbitrio de equidade, concedendo ao devedor, segundo as circunstancias, hum prazo mais ou menos longo, para que, não prejudicando ao credor, possa o devedor ter os meios de encher a sua promessa, o que he conforme as regras de Direito. L. 21. ff. de jud. L. 2. ff. de re judicat. L. 105. ff. de Solut. Mas sempre nesse mesmo caso tem lugar contra o devedor o curso dos juros, desde que se constituiu em mora com a interpelação ou exigencia do credor que não foi satisfeita.

Nas Letras de risco não ha prescripção de divida, como ha nas de Cambio, que, na maior parte dos Regulamentos de varias Nações Commerciaes se devem exigir em tempo breve, pena de prescrever a acção; portanto a prescripção daquellas he de trinta annos, como das mais obrigações.

## CAPITULO XIII.

*Do Premio da Letra de Risco.*

O Premio da Letra de Risco, e a sua superioridade ao interesse ou juro de dinheiro dado para o trafico de terra, funda-se em dous principios: 1.º na grandeza e variedade dos perigos de mar, que até as Sagradas Escripturas considerão impossivel enumerar *pericula maris quis enarrabit?* 2.º na facilidade da navegação, pela opportunidade que adquire quem toma o dinheiro ou importancia a risco de fazer grandes negocios, e em grande numero. A longitude das viagens; a estação della; a qualidade dos portos; o tempo de guerra; o ser a navegação por paragens infestadas de piratas; lotação, e a idade do Navio ou Embarcação, occasionão mil diversidades de perigos, e justificação o ajuste dos premios maiores ou menores.

De ordinario, o premio se estipula a pagar em dinheiro, e a tanto por cento do capital dado a risco, seja por viagem inteira, seja por mez: mas não implica que o seja em qualquer especie de valor, segundo a convenção das partes; e até pode consistir em alguma vantagem estipulada a beneficio de quem dá o dinheiro a risco, por exemplo, *que o capital e premio seja pago em certa moeda.*

Não se estipulando expresamente o premio, ha opinião de que só se deve o juro do dinheiro. Mas Emerigon he de parecer, que elle se vence, e convem regular pelo curso da Praça; pois trata-se de hum Contracto de boa fé, em que a equidade pede se supprão as commissões de erro, ou inadvertencia. A justiça requerer, que os interesses dos contrahentes se equilibrem em racionavel proporção. Como os proveitos da especulação vem a ser em beneficio de quem recebe o dinheiro, submettendo-se quem o deo aos perigos do mar, he-lhe devido hum premio, indemnidade ou cambio nautico adequado e compensatorio.

O premio não he devido a quem deo o dinheiro, se elle realmente não correo o destinado risco de mar, ainda que isso acontecesse por mero facto de quem tomou o dinheiro, como se dirá mais circunstanciadamente no Capitulo seguinte.

A quota do premio he inteiramente da convenção das partes; visto que depende do conceito da qualidade do risco: o qual sendo todo de imaginação, e segundo o character, mais ou menos timido de quem dá o dinheiro, não póde ter outros limites que o mutuo assenso dos interessados.

Alguns Authores dizem que, sendo a estipulação do premio excessiva, o Juiz a póde modificar por arbitrio de equidade, e que nunca no foro da consciencia se póde exigir, ainda que aliás tenha consistencia legal no foro exterior. Emerigon porém muito sensatamente observa, que só não se deve o premio, quando os pactos estipulados repugnão á natureza do Contracto, ou nelle interveio fraude e dolo. Por tanto no mais o Magistrado não póde racionavelmente intervir, devendo-se confiar que as partes, entendendo bein seus interesses, em geral se arranjarão equitativamente, e segundo o curso da Praça.

Sobrevindo a paz ou a guerra, he devido sempre o premio estipulado, verificada que seja a condição do Contracto, salvo se essa circumstancia foi prevista e expressamente se estipulou na Letra, que se diminua o premio no primeiro caso, ou augmente no segundo.

Desde o momento em que o que deo o dinheiro começou a correr o

risco, o premio lhe he devido por inteiro, a pezar que depois se rompesse a viagem, ou esta se abreviasse, e cessase o risco antes do tempo estipulado. Nesta materia corre a respeito delle a mesma paridade ou identidade de razão e disposição das Ordenanças a favor dos Seguradores.

Sendo a viagem de ida e volta; e não tornando o Navio ou Embarcação ao porto da sahida, ou perecendo no curso da navegação, Valim, e Pothier são de parecer, que o premio deve ser diminuido de hum terço, a exemplo do que se practica nos Seguros em caso semelhante. Emerigon porém diz, que esta opinião he contraria á letra e espirito das Ordenanças de Marinha: porque a regra geral he, que, desde o momento em que o que deo o dinheiro começa a correr o risco, he-lhe devido por inteiro o premio; além do argumento que se deduz das ditas Ordenanças Tit. do Frete. Art. 9. Posto as mesmas Ordenanças estabelecessem aquelle desconto em favor dos Seguradores, esta graça, sendo de interpretação estreita, não admite extensão ao Contracto do Cambio Maritimo. Tal he a praxe de julgar na França segundó os arestos que cita aquelle Author.

A mesma jurisprudencia, diz elle, procede no caso de ter sido dado dinheiro a risco sobre a carga do Navio ou Embarcação; com tanto que os effeitos que sobre elle se deo, tivessem sido postos em terra antes do sinistro, e não se podesse traspassallos para outro vaso. Se quem tomou o dinheiro, em lugar de carregat sobre outro vaso os effeitos carregados, ou seus retornos, os dissipa, e dispõe a seu arbitrio, elle deve pagar assim o capital tomado a risco, como o premio estipulado.

Ocorre aqui reflectir sobre a nossa Legislação na presente materia. Protéstando á mais religiosa reverencia ás Leis Patrias, todavia parece que se faz urgente a Reforma ou Declaração Authentica do Alvará de 17 de Janeiro de 1757, pelas observações que, com o mais profundo acatamento, submetto á sabedoria do Governo, e sua tão paternal e esclarecida protecção do Commercio e navegação.

Aquelle Alvará prohibe, debaixo de pena das Leis contra usurarios, o dar-se dinheiro a Cambio Maritimo por Premio de mais de cinco por cento, e por menos de anno, salvo sendo para o Commercio da India Oriental.

Esta Legislação feita no Ministerio do célebre Marquez de Pombal, que estava imbuido dos erros do Systema mercantil de Colbert, e outros Corypheos e Panegyristas das Restricções de Commercio, parece que ora não pôde ter lugar depois das luzes economicas, que tanto se espalhão na Obra do grande Mestre Smith sobre as *Riquezas das Nações*, e que exponho no meu Tratado 8. de Economia Part. 4.

Aquelle Ministro, aliás a outros respeitos restabelecendor da Nação, he censurado pelo dito Author Inglez, por se lembrar de estabelecer Companhias de Colonias, quando já todos os Gabinetes das Nações Maritimas as tinham abolido pela evidencia de seu prejuizo. Deixando franco á Nação tão somente o Commercio d'Asia, quiz que todos os Capitães do Reino, por indirecta força, se dirigissem em virtude daquella policia artificial, para as Companhias de Pernambuco, e Maranhão; e para as mãos de seus Accionistas, permittindo até á Nobreza, e Corporações de mão morta, commercia-rem por meio das Companhias. Não restava aos Capitalistas senão este recurso, não podendo dar dinheiro a Cambio Maritimo por maior premio do juro de terra, nem por menos tempo que o do giro annual das Frotas.

Qual foi o resultado de tão infausta economia? As Companhias commettêrão enormes danos, como era natural, exercendo o monopolio que de

si mesmo dá opporrtunidades e tentação para abusos. Por tanto fallirão, e se abolirão juntamente com as perniciosas Frotas. Os particulares sempre illudirão o rigor da Lei por Contractos e escripturas simuladas, inglobando no capital a maioria prohibida do risco, sendo este estipulado segundo a avença das partes, ou curso da Praça. Todo o mundo sabe desse obvio estratagemã e universal simulação. A boa fé humana, e a lealdade do character nacional, tem feitos raros os exemplos de perfidia das partes recalcitrantes, e refractarias, e dolosas, que resilindo dos termos verdadeiros do trato, o tem reclamado em Juizo por usurario. Commummente se previne o golpe do doloso recebedor do dinheiro, contraveniente á sua palavra e ajuste não fraudulento, antecipando-se quem deo o dinheiro a denunciar-se judicialmente de usura, para evitar a sancção legal, valendo-se do indulto da Ordenação do Reino Liv. 4. Tit. 67. §. 10. Quando acontece tal caso, he geral a detestação contra o reclamador do trato, e o seu credito mercantil se perde para sempre. Tal he a generalidade, e força da opinião pública!

He evidente ser impossivel esperar que o que tem dinheiro, o dê a Cambio Maritimo pelo mesmo premio do juro do dinheiro emprestado, sendo os riscos de mar immensos e variados, e sendo licito exigir o interesse legal no Contracto do mutuo sob boa segurança de penhor, hypotheca, ou abonos, e garantias mercantis, que tranquillisão o credor, e lhe dão a moral certeza do seu reembolso. Luta-se (ao que parece) contra a razão, e natureza, pôr em paralelo os premios de tão differentes Contractos; e a Legislação que insiste em tão impraticavel empenho, só pôde ter o effeito de estragar a moral pública, interromper o curso do Commercio, affugentar o dinheiro da Nação para os cofres dos aventos, forçar aos Cidadãos ao terrivel habito de simulação, e desobediencia ás Leis, e dar ansa aos homens máos de se prevalecerem da arma legal para violarem as proprias convenções, aliás em si licitas e honestas.

No Brasil o Commercio da Costa d'Africa para resgate de escravos; e o da Cabotagem das Colonias, he promovido por dinheiros de risco, que se dá sempre muito além do juro do dinheiro, conforme a differença das viagens, e portos, e concorrência de capitaes empregados. A geral inobservancia das Leis, que o evidente interesse particular quasi necessita, além de trazer carregos de consciencia (pois as Leis do Soberano obrigão tambem em vinculo interno) he de consequencias perniciosas, quer se tolerem as simulações, que são tão sabidas na geral prática, quer se faça executar o rigor da Legislação.

*Formula das Letras de risco da Praça da Bahia na Navegação da Costa d'Africa.*

Bahia de de 1803.

Principal . . . ₧ . . .  
Premio a 5 per cento . . . ₧ . . .

Somma . . . ₧ . . .

A trinta dias vista, depois da chegada a salvamento ao porto desta Cidade, ou a qualquer outro do Brasil, onde faça descarga vindo de volta da Cos-

ta da Mina, ou qualquer porto d'Africa » o Bergantim invocação tal » para onde segue viagem com o Mestre F. pagarei eu F. Senhorio » ou interessado » que sou no casco e carga do mesmo Bergantim, ou quem meus poderes tiver e effeitos receber, por esta minha unica Letra de risco ao Senhor F. ou a quem seus poderes tiver, e esta me apresentar a somma e quantia de . . .  $\Phi$  . . . proveniente de . . .  $\Phi$  . . . recebido do dito Senhor em dinheiro (ou tabaco, e effeitos) para ajuda e augmento da carregação do dito Bergantim; e pelo risco que nella vai correndo de mar, fogo, corsario, e piratas, inimigos, ou falsos amigos, e não de qualquer outra avaria, alijação, e morte de escravos, que isto tomo sobre mim, e lhe dou de avanço a 5 por cento de premio, que nos ajustamos, que junto ao principal faz a dita quantia de » tanto » que pagarei sem dúvida alguma no tempo do seu vencimento; e caso naufrague o dito Bergantim (o que Deos não permitta) ficará esta Letra vencida pro rata; e não satisfazendo no seu vencimento, pagarei do tempo que exceder os juros da Lei até seu real embolso: para o que obrigo meus bens presentes e futuros, dito Bergantim, e sua carregação, etc.

*Firma do Recebedor.*

#### CAPITULO XIV.

*Do Storno ou dissolução e nullidade da Cambio Maritimo por rompimento de viagem, falta, ou fraude de quem tomou o dinheiro a risco.*

**S**Torno significa dissolução ou nullidade de trato. Como o risco de mar e da essencia e condição impreterivel do Cambio Maritimo, he por tanto necessario, que o dinheiro dado para certa viagem especifica seja realmente empregado no objecto para que foi recebido. Senão se effectuou o destinado emprego, nem foi exposta a sua importancia ao risco maritimo, o Contracto não póde subsistir, immediatamente se storna, caduca, dissolve, e annulla; e esta nullidade entra nas regras geraes de Direito que militão a respeito das convenções em que se não guardou o estipulado: *conditio causa data, causa non sequuta*. Em tal caso quem deo o dinheiro, tem sim direito ao reembolso do seu capital, mas não póde pertender o ajustado premio, isto he, o preço do perigo, visto que este não existio. (1)

Por tanto, se o que tomou dinheiro em boa fé, o dissipou em terra, e não quiz ou não pode carregar effeitos no Navio, ou não empregou utilmente no costeiro e vitualhas do mesmo Navio destinado, se reclamou o trato antes da sahida deste, se houve rompimento de viagem antes da partida, ainda por facto de quem tomou o dinheiro, cessa o vigor do Contracto.

Os Authores Italianos são de parecer, que o Storno do Cambio Maritimo só tem lugar, quando se rompe a viagem por força maior, e imprevisto obstaculo, antes de começar o risco, e quem deo o dinheiro não póde carregar no Navio, ou fazer o destinado emprego util a bem do casco e navegação. Porem Valim, Pothier, e Emerigon são de opinião contraria, seguindo a letra e espirito das Ordenanças de Marinha Art. 15, que nesta parte

(1) Emerigon Cap. 6.



se conformão aos principios fundamentaes de Direito Civil, e da Razão, que faz o risco marítimo a essencia e condição virtual do Contracto.

Se quem tomou o dinheiro não quiz ou não pode, por qualquer causa carregar a total importancia no Navio, e para a viagem do destino, e só carregou ou fez util emprego em parte, o Contracto se storna e dissolve quanto a parte que não foi exposta aos riscos; e subsiste na parte que realmente os correio; e em tal caso, o que deo o dinheiro tem direito á parte proporcional do premio, sendo a viagem feliz, e havendo perda, só tem direito ao reembolso da porção que não foi exposta aos riscos.

Havendo feliz viagem, e não tendo quem tomou o dinheiro querido carregar, ou fazer util emprego, no todo ou em parte, fica responsavel ao interesse de terra, ou juro do dinheiro, pela demora do reembolso do principal, desde o tempo que recebeu a somma, ainda que justifique que não esteve da sua parte a falta da carregação e emprego util. Assim se deduz do dito Art. 15.

Valim acrescenta, que se elle por sua falta (e não por força maior ou imprevisto accidente) deixou de carregar, e fazer util emprego do dinheiro, he de mais obrigado a pagar meio por cento do premio a quem deo o dinheiro, se este tinha feito segurar o principal, como he authorizado nas Praças.

O que he dito sobre o rompimento de viagem, procede sómente, quando tal rompimento he feito antes da partida do Navio, isto he, antes de começarem os riscos da viagem destinada. Pois huma vez que elle desferrou do porto, se fez á vela, e começarão os riscos de mar, ainda que logo depois, ou no curso da navegação, se rompese a dita viagem, quem deo o dinheiro, tem vencido irrevocavelmente inteiro premio, na conformidade da regra estabelecida no Cap. 6.

Posto seja livre ao que recebeu o dinheiro a risco não carregar, nem expedir o Navio para a viagem projectada, e por tanto stornar e retratar o Cambio Marítimo; todavia, para declarar o storno a quem deo o dinheiro, e isentar-se de pagar o premio ajustado, he preciso que declare e interpelle a quem deo o dinheiro, *antes da partida do Navio*; para remover a presumpção de fraude, que naturalmente se levanta contra si, justificando que não póde carregar effeitos, e expôr aos riscos a importancia das sommas que tomou.

Pothier porém adverte, que, em geral não se presumindo por Direito a fraude, deve em tal caso ser facilmente attendido o que recebeu o dinheiro nas allegações ou provas que fizer para justificar a sua boa intenção: para o que basta que allegue cousa plausivel. Mas difficilmente póde ser attendido, se propõe o storno depois da sahida do Navio, declarando a quem deo o dinheiro que não teve lugar a expedição projectada. Em tal caso deve justificar a sua innocencia por allegações e provas relevantes. Este rigor he justo: pois, ainda que ninguem deve ignorar a condição daquelle com quem trata, com tudo não soffre a boa fé, e os interesses da circulação mercantil, que esteja no vago arbitrio de quem recebeu o dinheiro, frustrar o ganhò licito do premio marítimo, a que tinha direito quem deo seu dinheiro na boa fé da applicação destinada, e que poderia ser dado a outra pessoa mais activa e constante nos seus negocios.

Quando o Mestre do Navio ou Embarcação, Armador, ou Carregador, toma dinheiros a risco em maior somma do que a importancia da carga, e util emprego no casco para reparo, costeiro, ou vitualhas, se o Navio

ou Embarcação se perde por naufragio, varação, ou preza, o excesso da quantia dá vehemente suspeita de fraude daquelles Recebedores, que de proposito procurárão encalhar e entregar o Navio aos piratas e inimigos, para lucrarem a maioria do cabedal tomado, do que tem havido detestaveis exemplos.

Para obviar taes malfeitorias o Art. 3. das Ordenanças prohibe tomar dinheiro a risco sobre o corpo ou carga do Navio, além do real valor respectivo: sob pena de ser quem o tomou constrangido a pagar no caso de fraude todo o principal tomado, sem embargo da perda ou preza do Navio.

Mas, em tal caso, quem deo o dinheiro não póde exigir premio; pois fica o fraudulento recebedor assás punido pela perda de todo o principal: mas, segundo Emerigon, tem direito ao juro da Lei, em virtude da regra geral, que, declarando-se nullo o Contracto por fraude do recebedor, tem lugar desde a data do mesmo Contracto o curso dos interesses legaes de terra, de que se tratou no Cap. 12.

Se o Navio chega felizmente, o recebedor do dinheiro culpado de fraude por ter tomado sommas em excesso a importancia exposta aos riscos, ou desbaratado a que recebeo, ou dado outra applicação, não se póde eximir de pagar não só o principal senão tambem o Cambio Maritimo ajustado. A excepção de dolo lhe impõe silencio, e não lhe permite vir a juizo allegar a propria malicia.

E se essa fraude foi feita pelo Capitão no curso da viagem, os proprietarios, e Armadores, que respondem pessoal e absolutamente pelos factos do Mestre seu Mandatario e representante, não podem isentar-se de pagar o principal e premio ajustado aos que derão o seu dinheiro em boa fé para as necessidades da navegação, nos termos expostos nos Capitulos 8. e 9; salvo se fizerem o abandono do Navio e frete.

## CAPITULO XV.

### *Do Seguro do Dinheiro dado a risco.*

PELAS Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 6. dos Seguros Artigo 16 e 17 he prohibido a quem tomou o dinheiro a risco, fazello segurar, e a quem o deo, fazer segurar o premio ou Cambio Maritimo, pena de nullidade dos Seguros; e de castigo corporal. Esta Legistação vem a legitimar o seguro em favor de quem o deo *quanto ao principal*, que corre o risco de perder. A razão daquella prohibição he justa; pois não correndo o recebedor risco algum de mar, sendo todos a cargo de quem deo o dinheiro, não póde deixar de ter intenção fraudulenta, se o vai segurar na correspondente quantia.

Esta razão não milita contra o que deo o dinheiro; pois, receando o sinistro do seu capital, não he alheio da razão que procure removello por meio do seguro: tanto mais que não faltará occasiões em que o não possa conseguir senão com total sacrificio do seu premio estipulado no Cambio Maritimo, e talvez ainda com desfalque do principal.

Ainda que quem dá o seu dinheiro a risco seja considerado como segurador do mesmo, essa razão com tudo não obsta que não procure depois pôr o mesmo dinheiro (que vem a ser como outra qualquer propriedade) a abrigo da perda de mar, por via da Apolice de Seguro: bem como, pela prática hoje commum nas grandes Praças, he licito o reseguro, que os Seguradores fazem, removendo o seu risco sobre outros Seguradores mais ani-

mosos, e esperançosos de bom successo. Como a differença dos capitaes, caracteres e circumstancias dos que se empenhão em especulações maritimas, influem em as ditas transacções mercantis, o bem e gyro do Commercio exige que se franqueem estes tratos, sendo feitos em boa fé. E tal he o actual uso e estilo das Praças mais consideraveis da Europa.

Valim commentando o dito Art. 16. diz que o proprio recebedor do dinheiro a risco pôde fazer segurar os effeitos para que recebo o dinheiro, se estes forem de maior importancia do valor que os mesmos dinheiros, recahindo o seguro tão sómente sobre o excedente dessa importancia ou valor. Emerigon, e Pothier são do mesmo parecer, e com evidente justiça.

Na Italia he permitido a quem deo o dinheiro segurar tanto o principal, como o premio, bem como os Seguros e Cambios Maritimos de mera aposta. Porém a boa razão não permite authorisar semelhantes actos, que são suspeitos de fraudulento destino, ou contrarios á natureza do Contracto.

Em Inglaterra he geral a prática dos Seguros do dinheiro a risco. Allan Park transcreve o Estatuto de George II., que impõe pena de morte aos Capitães e Marinheiros, e quaesquer outros officiaes do Navio, que, tomando sommas a risco em mais do valor das cousas que expõe aos perigos de mar, voluntariamente a destruirem, ou ptocurarem fazello perder. Elle por fim accrescenta que, tendo prodigiosamente augmentado o Commercio do paiz, e vindo a ser muito geral o costumé de dar-se dinheiro a risco para as empresas maritimas, os Capitalistas, vendo-se sujeitos a grandes riscos, entenderão ser necessario proteger a sua propriedade por meio dos seguros. Mas, para se poderem estes considerar legitimos, he necessario: 1.º que não excedão a real importancia exposta aos riscos: 2.º que na Apolice se declare que essa importancia procede de dinheiro ao valor á risco: 3.º que chegando o Navio a salvamento, quem deo o dinheiro ou importancia a risco, não receba dous capitaes, a saber, hum do recebedor, e outro do segurador, o que seria enorme fraude, e furto, e contra a Lei dos Seguros, que he simples Contracto de *indemnidade da perda realmente soffrida*.

## CAPITULO XVI.

### *Do Privilegio da hypotheca das Letras de risco.*

As acções derivadas de Contractos não produzem, por si mesmas, *hypotheca* sem expresso ajusté das partes, que se chama *convencional e expressa*, ou por previo estabelecimento de Lei, e que se denomina *legal e tacita*. Fóra destas circumstancias, não ha hypotheca, visto que se trata de prejuizo de terceiro, e materia de privilegio, que he de rigor e direito estreito. E por tanto não admite interpretação extensiva; não se podendo argumentar por consequencias, nem por identidades de razão. E, ainda no caso de haver tal privilegio de hypotheca, extinta a coisa sobre que elle versava, extingue-se logo tambem o mesmo privilegio. A importancia do Contracto do Cambio Maritimo para o bem da navegação motivou, nos Estados modernos commerciantes, huma Legislação favoravel a quem dá dinheiro a risco, para segurança de seu reembolso ou possível indemnisação. Pelas Ord. Mar. Fr. Art. 7. e 8. quem deo em boa fé dinheiro a risco em tempo e fórma por escriptura pública ou privada, adquire o privilegio de hypotheca tacita e real sobre o Corpo e apparatus do Navio ou Embarcação, suas victualhas,

e frete; e, ainda no caso de naufragio, aos restos salvados para o pagamento do principal e premio, e interesses de terra pela mora; quer dêsse dinheiro ao Armador, quer ao Capitão no curso da viagem, nos casos em que este he authorisado a tomallo por conta dos mesmos Armadores (1). E tendo havido sinistro, concede o mesmo privilegio de hypotheca sobre o salvado quanto ao principal e interesses de terra. Aquelle privilegio he adquirido, ainda que se rompa a viagem, ou se faça apprehensão do Navio antes de se fazer á vela; não se vencendo então o premio do Cambio nautico, visto não se ter exposto o Navio aos riscos.

Emerigon he de parecer, que aquella hypotheca sobre o frete não se extingue ou descarrega, ainda que haja para isso pacto especial na Letra de Risco. Posto tal pacto valha entre o Segurado e o Segurador, com tudo elle diz, que não pôde subsistir entre o que deo o dinheiro a risco e quem o recebeo: pois que o seguro he susceptivel de todas as condições honestas, que as partes quizerem convir, e o Segurador tem o arbitrio de limitar os seus riscos e responsabilidade. Mas a natureza do Contracto do Cambio Maritimo sujeita ou obriga a quem deo o dinheiro a risco a todo o sinistro maior; donde se segue, por reciprocidade de razão, que os restos salvados, e os fretes do Navio são inteiramente hypothecados a quem deo o dinheiro sobre o Corpo do mesmo Navio: pois, sem o socorro do seu dinheiro, não se poderia executar a empresa maritima: donde segue-se, que o pacto que dispensa o frete da contribuição vem a ser opposto á equidade natural, e em alguns casos faria o naufragio proveitoso a quem recebeo o dinheiro. Demais, o frete se considera accessorio e parte civil e legal do Navio, e por tanto pertence tambem integralmente a quem deo o dinheiro, havendo mercadorias salvadas em todo ou em parte.

Sendo o dinheiro dado ao Capitão no lugar do domicilio dos Proprietarios (ou seus correspondentes) sem seu consentimento, o privilegio da hypotheca não compete senão sobre a porção que o Mestre tiver no Navio e frete. Mas os que concorrêrão para os seus reparos, costeo, estando o Capitão notoriamente authorisado para isso, tem privilegio sobre a totalidade do Navio.

O dinheiro a risco dado a alguns dos Socios ou *Quiratarios* do Navio, não produz hypotheca senão sobre a sua porção de interesses; salvo sendo o Caixa da Sociedade, ou da expedição, e ter tomado os dinheiros nessa qualidade.

Tendo-se dado dinheiros a risco por viagem de hida e volta, os retornos da Carregação de conta de quem recebeo estão sujeitos á mesma hypotheca (2). Se este porém carregou mais da importancia tomada a riscó, elle pôde no curso da viagem descarregar em terra o accrescimo das mercadorias, deixando no Navio o alimento do risco até á concurrencia da somma recebida; e quem deo o dinheiro, não tem por isso razão de queixa. Mas este só corre risco das mercadorias até a concurrencia da somma dada, que se achava no Navio ao tempo do Sinistro.

Dando algum dinheiro a risco conjunctamente sobre o Corpo e Carga do Navio, este Corpo e Carga formão a respeito delle como huma só massa. E por tanto elle goza de hum privilegio solidario da hypotheca dita sobre as importancias respectivas, para se poder pagar por qualquer destes dous objectos.

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 2.

(2) Emerigon Cap. 12. Sec. 2.

Este privilegio comprehende não só o principal, mas também o premio e interesses de terra, visto nascerem da mesma causa e do mesmo Contracto.

Quem deo o dinheiro a risco não he obrigado, no concurso de terceiro, provar o util emprego que o recebedor fez do dinheiro, basta que apresente o seu titulo em regra.

## CAPITULO XVII.

### *Da perda do Navio ou Embarcação, e prova do carregado.*

A Perda do Navio ou Embarcação por sinistro, força maior, e fortuna de mar, por si só não liberta a quem tomou o dinheiro de pagar o principal; he também necessario que prove o util emprego do mesmo dinheiro, justificando ter interesse de sua conta no Navio, ou em reaes effectos, ou em valores do costeiro e vitualhas, até á concurrencia da somma tomada, e que effectivamente forão expostos aos riscos maritimos. Tal he a determinação do Artigo 14 das Ordenanças. Incumbe-lhe o ónus desta prova, e não a quem dá o dinheiro; que não tem mais obrigações para legalisar a sua acção e demanda que apresentar a Letra ou Contracto de Risco do recebedor do dinheiro ou seus Procuradores.

Não he porém necessario que o recebedor justifique ter feito emprego de sua conta á importancia tomada a risco antes da partida do Navio, bastando que mostre tello feito no curso da viagem na escala ou caravana intermediaria, onde esperasse fazer hum emprego mais util.

Tambem não precisa que justifique ter empregado o dinheiro em tal ou taes effectos: basta que mostre que, antes do sinistro, elle tinha no Navio para alimento do risco quaesquer valores reaes até á concurrencia da somma tomada.

Alguns Authores tem querido sustentar, que he licito tomar dinheiros a Cambio Maritimo sobre effectos, que já estão em riscos de mar; e que, para ser o recebedor exonerado de pagar o principal, acontecendo o sinistro, basta provar que, ao tempo em que aconteceu a perda, se achava no Navio o alimento do Risco.

Porém Emerigon impugna este parecer, e com justa razão, dizendo, que os Seguradotes podem tomar Seguros sobre Navios e effectos, já correndo a sorte da navegação, sendo licito a quem expoz o seu cabedal, remover a todo o tempo em boa fé os riscos por meio das Apolices de Seguro. Mas não milita o mesmo respeito do dinheiro trajecticio ou dinheiro dado a risco; pois he de sua natureza destinado a contribuir ao armamento ou Carregação do Navio, ou para os reparos e necessidades delle durante a viagem. A natureza do Contracto e a boa fé não permite, que, sem causa legitima, se prejudique aos que derão em tempo seu dinheiro a risco pela introduccão de hum novo concurrente, nem os Seguradores por hum novo extemporaneo fornecedor do dinheiro, que, pelo que toca ao capital, os excluiria do concurso dos effectos salvados. A opinião contraria, além de offender direitos já adquiridos de terceiros, seria sujeita a abusos, fraudes, e simulações, difficéis de se desapprovarem.

## CAPÍTULO XVIII.

*Do Concurso dos Credores na preferencia intentada contra quem deo dinheiro a risco sobre o Corpo do Navio.*

CONSTRUINDO alguém ou comprando a credito hum Navio ou Embarcação, fazendo-lhe o costeiro e preparos para a expedição, tomando além disto dinheiro a risco sobre o Corpo, tem acontecido ser o Navio penhorado antes ou depois da partida da viagem projectada.

No primeiro caso, quem deo o dinheiro, na opinião de Emerigon, não tem preferencia aos que concorrerão com seu trabalho e materiaes, apparelhos, e fornecimentos para a construcção, e expedição, e nem ainda ao vendedor; mas deve ser graduado em lugar posterior, depois de estarem estes pagos: pois o Contracto do Cambio Maritimo não vem a ser verdadeiramente tal, senão desde o momento da partida do Navio: antes disso o dinheiro dado não he dinheiro trajecticio. L. 1. ff. de naut. foenor. Pelas Ord. Mar. Fr. Liv. 1. Tit. 14. Art. 16. deve ser posposto a todos que vem aqui enumerados.

A regra geral em materia de privilegio e preferencia de Credores he que, deve ser primeiro graduado o que tem mais contribuido para conservar a cousa.

No segundo caso, o que deo o dinheiro a risco tem, pelo seu direito de hypotheca, preferencia sobre todos os Credores, que não tem superior privilegio ao seu, declarado expressamente pela Lei do paiz, ou Lei geral das Nações Commerçiantes, e isto para cobrança do seu principal e premio e interesses de terra, tanto no valor do Navio, como na importancia do frete.

A ordem, em que no dito caso he graduada a preferencia dos Credores dos Proprietarios de Navios he: 1.º As gentes de mar pelos seus salarios: 2.º Os que no curso da viagem fornecerão as vitualhas, sem as quaes o Navio não poderia voltar; e os carregadores, cujas mercadorias forão vendidas no curso da mesma viagem pelas necessidades do Navio: 3.º Os que emprestarão dinheiro para reparo, costeiro, vitualhas, e equipamento antes da partida do Navio: 4.º Os que fornecêrão os apparelhos: 5.º Os obreiros da construcção e reparos: 6.º Os que derão dinheiro a risco para a viagem: 7.º Os carregadores, cujas mercadorias não se achárão no Navio: 8.º Os Seguradores sobre o corpo para paga do seu premio: 9.º O que deixou dinheiro em poder do que recebeu a risco na viagem antecedente para renovação do Contracto: 10.º O vendedor do Navio, cujo preço he ainda devido. Os quatro primeiros Credores são contemplados expressamente pelas citadas Ordenanças da Marinha; e os tres ultimos devem tambem ter lugar segundo a doutrina de Emerigon Cap. 12. Sect. 3. e 4.

Deve-se notar a justiça com que he preferido no concurso o que deo dinheiro a risco para a viagem ultima, ao que o deo para as antecedentes, e deixou a sua importancia em mão do recebedor, seja para renovação do Contracto para as viagens que espera fazer, ou por outra causa, e por confiar delle. O credito, que faz ao recebedor, não pôde prejudicar a hypotheca especial do novo credor que deo o dinheiro para a ultima viagem. As Ord. Mar. Fr. Art. 10. excluem expressamente do concurso os creditos daquelle dinheiro não cobrado em tempo, e parados em mão do devedor.

O que se diz do corpo do Navio, procede a respeito do frete, como

já se indicou no Cap. 16; pois o frete he o accessorio e fructo civil do Navio; e sendo este, pelo commum privilegio, hypothecado a quem deo o dinheiro, o frete tambem vem a constituir parte da hypotheca legal; pois em Direito o accessorio do penhor faz parte do mesmo penhor: *quod accedit pignori, pignus est*. Donde se infere, que todo que tem privilegio sobre o corpo do Navio, o tem igualmente sobre o frete. Assim he expresso nas Ord. Mar. Fr. no Liv. Tit. Art. 7. dos Contractos de Grossa Aventura ou Cambio Maritimo, Art. 2. Tit. dos Proprietarios. Art. 6, e 19. Tit. do Ajuste ou Matricula da Equipagem, Art. 20. Tit. do Frete, Art. 11. Tit. das Cartas Partidas ou Affretamento, Art. 4. Tit. das Avarias, Art. 7. Tit. do Alijamento.

Pela Legislação patria, os Salarios, e soldadas das Gentes de mar são isentos de todo o concurso de Credores para lhe serem pagos precipuamente em virtude do Alvará de 16 de Março de 1775. Na verdade sem elles o Navio não poderia vir a bom porto.

Os Credores de Letras de Risco são graduados no concurso de preferencia na conformidade do Alvará de 15 de Maio de 1776, que declara o terem taes Letras a força de escripturas públicas.

Estas disposições devem ser combinadas com a Lei de 20 de Junho de 1774. §. 30, e seguintes, e Alvará de 24 de Julho de 1793.

## CAPITULO XIX.

*Do concurso de Credores sobre os restos salvados, tanto do Navio que fez naufragio, como da sua carregação e frete.*

**A** Contecendo naufragar o Navio, ou sendo condemnado por innavegavel (o que vem a ser de effeito identico) e havendo porções delle salvadas do seu producto, devem ser pagos os Credores na graduação seguinte: 1.º Os que concorrerão para a salvação: 2.º as gentes de mar pelas suas soldadas: 3.º os que derão dinheiro a risco, e os mais Credores do Navio segundo a ordem exposta no Cap. 18. (1).

As Ord. Mar. Fr. Art. 18. do Cambio Maritimo determinão, que, havendo este Contracto, e do Seguro sobre a Carregação, quem deo o dinheiro a risco seja preferido aos Seguradores sobre os effeitos salvados do naufragio, porém só quanto ao seu principal. Emerigon, para justificar esta preferencia, assigna a razão de que, o que deo dinheiro a risco contribue directa e physicamente para a existencia dos effeitos postos em risco, e o Segurador não vem a ser mais que simples garante, fiador, e comprador do perigo, e que tomando-o sobre si inspira a coragem para a expedição maritima, sem procurar nem fornecer as mercadorias, que se carregarão no Navio. Por isso o que deo o dinheiro adquire hum privilegio real de hypotheca sobre a cousa exposta ao risco. Este privilegio e direito de hypotheca não poderia ser aniquilado pela alienação e cessão que o Segurador faz por via do abono aos Seguradores *„a cousa passa sempre com o seu encargo„* como he principio certo em Direito civil, adoptado na Ordenação do Reino Liv. 4. Tit. 3.

Conforme estes principios até parece que o que deo o dinheiro, deveria ter preferencia aos Seguradores, não só quanto ao principal, mas tam-

(1) Emerigon Tratado dos Seguros Cap. 17. Sec. 9. e 11. e Trat. 2. Cap. 12. Sec. 5.

bem quanto ao premio ou Cambio Maritimo. Mas a citada Ord. Mar. não o concede; o que parece ter sido suggerido por hum arbitrio de equidade; para que o Segurador, que tambem concorreo para o bem da navegação, não fique em todo frustrado do seu premio do Seguro.

Emerigon adverte, que a anterioridade das datas dos Contractos, e a authenticidade, ou falta della, não são circumstancias que se considerem para derogar o dito privilegio e preferencia; salvo o caso da fraude, competentemente provada.

Este privilegio procede ainda nos Contractos de Cambio Maritimo passados em paiz estrangeiro.

Valim no Commentario ao Art. 7. das Ordenanças ao presente Tit., diz que este privilegio sobre o frete comprehende tambem o frete ganhado a todo evento antes da partida do Navio; e por tanto se o Proprietario fizer abandono d'elle, he preciso tambem abandonar esse frete.

Como se póde dar o dinheiro, ora sobre o Navio e seus apparelhos, vitualhas, armamento etc., e ora só sobre as faculdades ou carregação, o privilegio da hypotheca segue a designação especifica dos Contrahentes; de sorte que no primeiro caso he só restricto ao Navio, e no segundo, só recae o privilegio sobre os effectos carregados.

## A P P E N D I C E I.

### DAS LEIS DO REINO SOBRE CONTRACTO DE CAMBIO MARITIMO, OU LETRAS DE RISCO.

*Collecção I. das Leis extravagantes ás Ord. Liv. I. Tit. 51.*

*Alvará de 14 de Fevereiro de 1609.*

**E**U ElRei faço saber aos que este Alvará virem, que desejando atalhar com remedio conveniente aos grandes damnos e inconvenientes, que se considerão a meu serviço, e ao bem commum de meus Vasallos, de tomarem os homens do mar dinheiro a risco das ditas Náos, e Navios da navegação da India: Hei por bem e mando que nenhuma pessoa, de qualquer qualidade, e condição que seja, possa dar dinheiro, nem mercadorias de qualquer sorte, a risco das Naos, e Navios de qualquer qualidade que forem para as partes da India, ou vierem dellas para este Reino, aos homens do mar, e Officiaes. que nellas forem, ou vierem, sob pena, que a pessoa, que der o tal dinheiro, perderá ametade para quem o tomar, e receber; e a outra ametade para quem o accusar; e se for accusador a pessoa que o receber, haverão os captivos a outra ametade, e que a pessoa que der o tal dinheiro, incorra mais em pena de quatro annos de degredo para hum dos lugares de Africa sem remissão, e se livrará da Cadêa, e lhe não poderá ser concedido Alvará de fiança para o fazer solto, e concedendo-se-lhe será nullo, e



de nenhum effeito ; e nas mesmas penas incorrerá a pessoa , que receber o dito dinheiro , e o não descobrir. E este se publicará na minha Chancellaria , e terá força de Lei , e se registará nos livros das Relações , das Casas da Supplicação , e do Porto , e nas das partes da India , aonde tambem se publicará ; e mando a todos os meus Desembargadores , Corregedores , Ouvidores , Juizes , Justiças , Officiaes , e pessoas destes Reinos , e das ditas partes da India a que pertencer , assim o cumprão , e guardem , e fação inteiramente cumprir e guardar , sem dúvida , nem embargo algum. E este valerá como Carta , sem embargo da Ordenação do 2.º Liv. Tit. 40 , que dispõe o contrario , e se passou por quatro vias. *João Tavares* o fez em Lisboa a 14 de Fevereiro de 1609.

REI.

*Alvará de 23 de Agosto de 1623.*

**D**Om Philippe por graça de Deos Rei de Portugal , e dos Algarves , d'aquem e d'além mar , em Africa Senhor de Guiné , e da Conquista , Navegação , Commercio da Ethiopia , Arabia , Persia , e da India , etc. Faço saber aos que esta minha Lei virem , que tendo eu consideração aos grandes damnos , e inconvenientes que resultavão a meu serviço , e bem commum de meus Vassallos , tomarem os homens do mar dinheiro a risco das Náos e Navios da navegação da India , mandei passar o anno de 1609 huma Lei , porque prohibi tomar-se dinheiro a risco das Náos , e embarcações da India ; e porque o tempo tem ora mostrado convir muito ser esta Lei geral , de maneira que comprehenda todas as outras Náos e Navios , e mais embarcações , que navegarem para quaesquer Portos do mar , assim do meu Serviço , como de particulares , por quanto do dito anno de 1609 a esta parte se tem tomado muitos Navios , Caravellas , e outras embarcações das que navegação para as outras partes , e Portos das Conquistas deste Reino , e rendidos aos inimigos , sem se defenderem delles , como poderão fazer , e se tem por causa certa , que a causa disto era de os homens do mar tomarem dinheiro a responder a risco dos ditos Navios , e embarcações , e cascos delles ; e para evitar estes inconvenientes , e os mais que se podem seguir : Hei por bem , e me praz , que a dita Lei do anno de 1609 , porque prohibi tomar-se dinheiro a responder a risco das Náos e Navios da navegação da India , seja geral , de maneira que comprehenda , e se pratique em todos os homens do mar deste Reino , Navios , Náos , Caravellas , e mais embarcações , que navegação para os Portos das Terras ultramarinas , e outras partes , e Conquistas do dito Reino , e fóra delle ; e se dê á execução , assim , e da maneira , que nella se contém , como se especial , e declaradamente para elles fóra passada , e logo para isso dirigida. E será esta impressa junta , e incorporada na outra , e se publicará em todos os lugares , Portos de mar deste Reino , e de todas as Conquistas delle , e nas mais partes necessarias. E mando se cumprão e guardem como nellas se contém ; e o Regedor da Casa da Supplicação , Governador da Casa da Relação do Porto , e da do Estado do Brasil , e aos Desembargadores della , Ouvidores geraes , Corregedores da minha Corte , e a todos os mais Desembargadores , Corregedores , Provedores , Ouvidores , Juizes , Justiças , Officiaes , e pessoas de todos os meus Reinos , e Senhorios cumprão , e guardem , e fação inteiramente cumprir e guardar esta minha Lei , e a que refere passada no dito anno de 1609 ; assim , e de maneira que nellas se declara , sem dúvida , nem embargo algum ; e ao meu Chancel-

Tom. II.

K

ler mór, que a faça publicar na minha Chancellaria mór, estando a gente que a ella vai presente: e para vir á noticia de todos, enviará logo Cartas com o traslado das ditas Leis, sob meu Sello, e seu signal, aos Corregedores das Comarcas, Ouvidores, e Provedores deste Reino, Ilhas, e Ouvidores Geraes das Terras Ultramarinas, e Conquistas delle, para que as façõ registrar e publicar nos lugares de suas jurisdicções; e do dia da publicação em diante se darão á execução assim em todo este Reino, como nas Terras Ultramarinas, e mais conquistas delle. E esta Lei com a que refere serão registadas nos Livros de minha Chancellaria, e da Meza do Desembargo do Paço, e nos das Relações das ditas Casas da Supplicação, Porto, e Estado do Brasil; e as proprias se porão na Torre do Tombo, para constar de como assim o houve por bem. Dado na Cidade de Lisboa. *Pedro Alvares* a fez a 23 de Agosto de 1623. *Manoel Fagundes* a fez escrever.

REI.

*Alvará de 11 de Maio de 1655.*

**E**U EIRei faço saber aos que este meu Alvará virem, que considerando o damno, que se me representou recebe minha Fazenda Real, e os homens de negocio, em razão do dinheiro, que tomão ao risco os Mestres de Navios, que navegão para as partes do Brasil, e mais Conquistas deste Reino; e para evitar cousa tão prejudicial, que meus Vasallos não sejam em suas grangearias frustrados por meios tão illicitos, como a experiencia tem mostrado: Hei por bem, e mando, que hum Escrivão da Mesa grande da Alfandega desta Cidade tenha hum Livro, no qual se assentem todos os Navios, Caravellas, e embarcações, que deste Porto de Lisboa quizerem fazer viagem para qualquer parte ultramarina desta Coroa; e cada vez que a tal embarcação se preparar para fazer viagem, seja avaliada por tres avaliadores eleitos cada tres annos, diante do Provedor da Alfandega por votos dos Mercadores que nella assignão; e na avaliação se declarará que se avalia para effeito, de que até aquella quantia se poderá tomar sobre a tal embarcação dinheiro a responder, e mais não; a qual avaliação se ha de escrever no dito livro, no titulo de cada embarcação, e depois todo o dinheiro que se tomar a responder se ha de registrar no mesmo titulo, não valendo o escripto, e nem outro instrumento da obrigação, se nelle não certificar o dito Escrivão que fica registado; e que tambem o mesmo Escrivão vendo, que se vem registrar dinheiro além da quantia da sua avaliação, o não registre. E porque as embarcações ordinariamente são de terceiras pessoas, e os Mestres tem nellas a menor parte, e muitas vezes nada; mando que nem até á quantia da avaliação possam tomar dinheiro, sem consensimento especial, para cada partida, de todos os donos da embarcação, ou de seus bastantes Procuradores. E para se saber quaes, e quantos são os donos, devem elles fazer-se registrar no mesmo titulo do Navio, com pena de que não estando registados, perderão toda a acção da parte, que tem; e para mais abundante remedio, mando o Juiz de India e Mina *ex officio* (porque se preguntará em sua residencia) tire devassa de cada Navio, que se souber que se perdeu, ou foi tomado por inimigos, procurando averiguar se foi por culpa, descuido, ou impericia de alguém, principalmente dos Mestres, e Pilotos, pronunciando a devassa como lhe parecer, havendo em todo o caso appellação, e agravo para os Juizes dos Feitos de minha Fazenda; e o Mestre, ou Piloto, que a primeira vez

se perdeo, ou foi tomado, poderá tornar a navegar com certidão de como não foi culpado na devassa; e sendo segunda vez tomado ou perdido, posto que na devassa não sahisse culpado, já não poderá tornar a navegar, sem minha licença pelo Conselho da Fazenda. E acontecendo-lhe o mesmo terceira vez, ainda que sem culpa, lhe não concederei a tal licença, e totalmente ficará inhabil para ser mais Piloto, Mestre, ou Capitão; e para constar do sobredito, e se saber os Pilotos, e Mestres, que estão capazes todas as vezes que sahirem deste Porto, devem mostrar ao Provedor da Alfandega, e aos Officiaes de Belém, e naquella Torre, certidão do dito Juiz de India e Mina, de como não tem impedimento na fôrma apontada; e fazendo os ditos Mestres, e Pilotos viagens, estando impedidos com os ditos cargos, incorreráõ em pena de quatro annos de degredo para hum dos lugares de Africa, e quinhentos cruzados, a terça parte para o accusador, e as duas para minha Fazenda. E nos Portos fora desta Cidade, Hei por bem, e mando se observe tudo acima dito, assim dos registos, como das devassas, fazendo nelles os Juizes das Alfandegas o que aqui se encarrega ao Provedor, e Juiz de India e Mina; o que assim Hei por bem, e mando se cumpra tão inteiramente como neste se contém, que valerá como Lei, e se registará, e publicará em minha Chancellaria, e Alfandega desta Cidade, e nas mais do Reino, e se fixará o traslado nas partes públicas, e costumadas para vir á noticia de todos. *João Pereira* o fez em Lisboa a 12 de Maio de 1655 annos. *Fernão Gomes da Gama* o fez escrever.

R E I.

*Alvará de 16 de Janeiro de 1757.*

**E**U El Rei faço saber aos que este Alvará com força de Lei virem, que sendo-me presentes as excessivas usuras que algumas pessoas costumão levar do dinheiro que emprestão a juro, e a risco para fóra do Reino, com os affectados pretextos de lucro cessante, damno emergente, Cambio Marítimo e outros semelhantes, de que resulta grave perjuizo ao Commercio interior, e externo dos meus fiéis Vasallos, e ao bem commum dos meus Reinos, que tanto procuro proteger; sem que as repetidas Leis incorporadas nas Ordenações do Reino, e Extravagantes, que até agora se publicárão sobre esta materia, fossem bastantes para extirpar tão illicitas, e perniciosas negociações; e querendo occorrer aos gravissimos damnos que dellas resultão; com o parecer de muitos Ministros do meu Conselho, e de outras pessoas doudas, e zelosas do serviço de Deos, e meu, que houve por bem consultar sobre esta materia, mandando-a examinar com o mais serio e exacto cuidado: Sou Servido ordenar, que nestes Reinos e seus Dominios se não possa dar dinheiro algum a juro, ou a risco para a terra, ou para fóra della, que exceda o de cinco por cento cada anno; prohibindo igualmente o abuso praticado entre alguns homens de negocio de darem, e tomarem dinheiro de emprestimo com o interesse de hum por cento cada mez. O que tudo prohibo, não só debaixo das penas estabelecidas pela Ordenação do livro quarto, titulo sessenta e sete contra os usurarios, mas tambem de que os Tabelliães, que fizerem Escripturas, em que se estipule interesse maior que o referido, de cinco por cento, incorreráõ no Perdimento de seus Officios, sendo Proprietarios; ou na estimação, e valor delles, sendo serventuarios; e serão degradados por seis annos para o Reino de Angola. No mesmo degredo incorreráõ tambem cumutativamente as pessoas que derem dinheiro contra o

estabelecido nesta Lei, ou seja por Escriptura pública, ou por escripto particular, ou ainda por convenção verbal. E de todos os sobreditos Tabelliães, e pessoas que transgredirem esta prohibição, se poderá denunciar em público, ou em segredo; nesta Corte perante o Desembargador Juiz Conservador Geral da Junta do Commercio; e fóra della, perante qualquer Juiz Criminal dos meus Reinos, e Senhorios, com aggravo, ou Appellação para os Juizes dos Feitos da Fazenda. Aos denunciantes públicos ou particulares pertencerá ametade das penas civéis; applicando-se a outra metade para as despesas da Relação, onde as causas forem sentenciadas em ultima instancia.

E para que esta Lei se nao fraude debaixo dos maliciosos pretextos, que se costumão maquinar contra semelhantes prohibições: Estabeleço, que pessoa alguma, que emprestar dinheiro a juro, a risco, ou a qualquer outro interesse, para Commercio Maritimo, não possa emprestallo por menos tempo de hum anno, contando continua, e succesivamente do dia da obrigação. Della não poderá resultar acção para o mesmo dinheiro emprestado ser pedido antes de se achar completo o referido anno, nem menos se poderá fazer pagamento algum, que seja valido, ainda no caso de ser feito depois de se haver findado o anno do emprestimo, senão na mesma Praça, onde o dito emprestimo se houver celebrado; nem entre as pessoas que derem, e tomarem dinheiro a juro, para se applicar ao mesmo Commercio Maritimo, se poderá fazer Contracto de seguro para dentro do Reino, ou para fóra delle: tudo debaixo das mesmas penas, que deixo ordenadas: Nas quaes incorrerão em cada hum dos sobreditos casos não as partes contrahentes, mas tambem cumulativamente, in solidum todos, e cada hum dos Procuradores, e Comisarios, que cobrarem, receberem, endoçarem, ou por qualquer modo intervierem nos referidas fraudes.

Porém as sobreditas prohibições não haverão por ora lugar no Commercio que se faz destes Reinos para a India Oriental: e senão poderão executar as penas estabelecidas para a sua observancia, em quanto não voltarem para este Reino as primeiras Frotas, e Esquadras, que della partirem para os Portos do Brasil.

E para que tudo se observe, e execute na maneira acima declarada: Hei por bem derogar de Meu Motu proprio, certa Sciencia, Poder Real pleno, e Supremo, todas as Leis, Disposições de Direito Commum, e Opiniões de Doutores em contrario; ficando aliás sempre em seu vigor.

Pelo que, mando etc. Dado em Belém aos 16 de Janeiro de 1757.

R E I.

*Alvará de 15 de Maio de 1776.*

**E**U ElRei: Faço saber aos que este Alvará de Declaração, e Ampliação virem: Que sendo me presente em Consulta da Junta do Commercio destes Reinos, e seus Dominios: Que achando-se estabelecidas pela minha Carta de Lei de 20 de Junho de 1774 as mais claras, e positivas Regras para a decisão das preferencias no concurso, ou labyrintho dos Credores, desde o paragrafo trinta e hum até o paragrafo quarenta e quatro della: E não podendo duvidar-se de que, havendo se em beneficio da navegação, e do Commercio no paragrafo trinta e cinco da referida Lei contemplado para a preferencia dos mais Credores, aquelles que houvessem concorrido com os materiaes, ou com o dinheiro para se fazerem Navios ou outras quaesquer Em-

barcações ; com igual razão devião ser contemplados aquelles Credores, que dando dinheiros a risco para o Commercio da Africa e da Asia, tem constituido hum dos mais importantes ramos do dito Commercio: Para por este principio, não só não serem preferidos por outros Credores, que não fossem da mesma natureza, mas tambem para lhe serem havidas as suas respectivas Letras de Cambio, e de Risco, conforme a prática geral de todas as Nações Commerciantes, como Escrituras publicas, e para não entrarem na regra da exclusão das Sentenças de Preceito, determinada no paragrafo quarenta e tres da dita Lei, aquellas sentenças obtidas pelos sobreditos Credores Mutuantes; sendo ellas Confessorias, e Declaratorias da validade, e legitimidade das referidas Letras de Cambio, e de Risco, que constituem as melhores; e as mais indubitaveis provas dos seus Creditos. E para obviar as porfiosas discussões e disputas de intelligencia da sobredita Lei; e as repugnantes, e contradictorias Sentenças que sobre identicos casos se podem preferir: Declarando, e Ampliando a sobredita Lei: Sou Servido Ordenar aos ditos respeitos o seguinte:

I. Declaro, e Ordeno que os Credores de Letras de Cambio, e de Risco, que em beneficio do Commercio, e que pela identidade da razão, ordenada pelo paragrafo quarenta e hum da mesma Lei, se devião entender exceptuados, o fiquem expressamente, assim como todos os outros Credores, nos differentes casos que se achão expressos desde o paragrafo trinta e quatro até o paragrafo quarenta: Para serem graduados em primeiro lugar no concurso dos outros Credores de differente condição, e natureza; a respeito das mercadorias que forem transportadas pelos Navios, em beneficio de cujas Carregações, e Navegações se houverem passado as Letras de Cambio, e celebrado os Contractos de Risco: Ficando todos os outros casos debaixo das Disposições das Minhas Leis: De sorte que os sobreditos Mutuantes hajão os seus pagamentos pelas mesmas fazendas, ou pelos productos dellas, pertencentes ás referidas Negociações, Carregações: Com tanto porém, que as mesmas fazendas, ou productos se achem ainda em separação da massa dos outros bens dos seus respectivos Devedores.

II. Declaro, e Ordeno, que as Sentenças de Preceito, que se houverem obtido, e obtiverem por effeito das referidas Letras de Cambio, ou de Risco nos sobreditos casos, tenham a mesma validade das outras Sentenças havidas em Juizo contencioso; como preferidas sobre a validade, e legitimidade das sobreditas Letras; as quaes ficarão tendo todo o vigor, e força de Escrituras publicas com clausula hypothecaria, e especialissima a respeito das sobreditas mercadorias, na maneira acima declarada.

Pelo que mando etc. Dado em Salvaterra de Magos em 15 de Maio de 1776.

R E I.

*Abvará de 24 de Julho de 1793.*

§. III. **E** Quanto a questão excitada, e discutida em outro Assento: Se o mutuuario do dinheiro a risco, que carregou em o Navio de seu cabedal proprio maior porção do que a somma mutuada, tendo descarregado, e vendido no curso da viagem, e nas differentes escalas parte dos effeitos da cargação, fica desobrigado do pagamento da divida com a perda do Navio. Sou servida declarar, na conformidade do que me foi presente pelo Assento, e dos usos, e estilos do Commercio mais bem fundados: Que

*Tom. II.*

L

o mutuatario fica desobrigado com a perda do Navio, mostrando, e provando que tinha a bordo, ao tempo do naufragio, porções equivalentes á somma mutuada; e que neste caso de ficarem a bordo essas porções equivalentes, não tem o mutuante regresso ao producto do excesso, que se descarregou, e negociou no curso da viagem.

Pelo que mando etc. Dado no Palacio de Quéluz em 24 de Julho de 1793.

PRINCIPE.

*Alvará de 27 de Abril de 1802.*

§. XXVI. **A**S Letras da Terra, as Letras de Risco, e as Letras Segundas, não excedendo a cem mil reis, são obrigadas ao Sello de quaréнта reis: as que passarem de cem mil reis, e não excederem a duzentos mil reis, pertencem a Sello de sessenta reis: as que forem de duzentos até quatrocentos, serão obrigadas ao Sello de oitenta reis: as que excederem o valor de quatrocentos mil reis até a hum conto de reis, competirá o Sello de duzentos reis; a todas as que valerem de hum conto para cima será imposto o Sello de duzentos e quarenta reis.

# APPENDICE II.

## ORDENANÇAS DE MARINHA DE LUIZ XIV.

### REI DA FRANÇA.

LIV. 3. TIT. 5.

COM AS NOTAS DO SEU ILLUSTRE COMMENTADOR VALIM.

#### ARTIGO I.

**O**S Contractos de dinheiro a risco, ditos de *grossa aventura*, e a *retorna de viagem*, poderão ser feitos por escriptura publica em Nota de Tabelliães, ou por escrito particular.

#### ARTIGO II.

**O** Dinheiro a risco poderá ser dado sobre o Corpo o quilha do Navio, seus aprestos, e aparelhos, armamento, vitualhas, conjuncta, ou separadamente, e sobre toda ou parte da carga, por huma viagem inteira, ou por hum tempo limitado. (1)

(1) Se o dinheiro he dado a risco sobre o Corpo do Navio ou Embarcação, entende-se destinado para pagamento das despesas dos reparos e costeios do Navio: o que comprehende o pagamento das madeiras, e outras cousas necessarias a este fim e serviço, e igualmente os jornaes e salarios dos Carpinteiros, Calafates, e outros obreiros.

Se o dinheiro he dado a risco sobre os aparelhos do Navio, entende-se destinado á compra de velame, cordualha, vergas, roldanas, e outros utensis do Navio.

Se he dado sobre o armamento, he limitado sómente ás peças de artilharia, e outras armas, e quaesquer munições de guerra, como polvora, etc.

Se he dado sobre as vitualhas, entende-se destinado ás comedorias da Tripolação, Passageiros, e quaesquer provisões de bocca.

Havendo differentes Contractos do Cambio Maritimo, huns sobre o Corpo do Navio, outros sobre seus aparelhos, outros sobre o armamento e vitualhas, naufragando o Navio, os que derão dinheiro a risco, não podem pertender privilegio, senão relativamente aos objectos que lhe forão especialmente declarados e hypothecados. Como porém isto causaria embaraço e prejuizo no concurso de preferencia de Credores, a prudencia dicta, e se costuma hoje nas Letras de risco dadas sobre Navio, comprehender simultanea, e copulativamente o Corpo, aparelhos, armamento, vitualhas.

He porém muito ordinario em taes Contractos não dar o dinheiro sómente sobre o Navio, sem ajuntar e comprehender a carregação, no todo ou em parte; e dallo sobre a carregação no todo ou em parte, sem ajuntar e comprehender o Navio. O mesmo se practica nos Seguros. No 1.º caso, tanto o que deo o dinheiro a risco, como o Segurador, não correm o risco senão ás perdas do Navio, e no 2.º caso só o correm da perda da Carregação ou parte designada.

Neste ultimo caso porém he de notar, que, tanto o Dono do Navio, como os Carregadores, podem tomar dinheiros a risco pela carregação especifica de seu respectivo interesse.

## ARTIGO III.

**P**rohibimos tomar dinheiro a risco sobre o Corpo, e quilha do Navio, ou sobre Mercadorias da sua Carga, além do seu real valor, pena de ser constringido, no caso de fraude, ao pagamento das sommas inteiras, não obstante a preza ou perda do Navio. (1)

## ARTIGO IV.

**P**rohibimos tambem debaixo de igual pena o tomar dinheiros sobre o frete a vencer do Navio, e sobre o proveito esperado das mercadorias, e ainda sobre as soldadas dos Marinheiros, a não ser em presença, e por consentimento do Mestre, e abaixo da metade da soldada. (2)

## ARTIGO V.

**P**rohibimos além disto a todas as pessoas o darem dinheiro a risco aos marinheiros sobre as suas soldadas, e viagem, não sendo em presença e por consentimento do Mestre, pena de confisco do dinheiro, e de cinquenta libras de multa.

## ARTIGO VI.

**O**s Mestres ficaráõ responsaveis em seu nome do total das sommas tomadas por seu consentimento pelos marinheiros, se excederem a metade de suas soldadas, e isto não obstante a perda ou preza do Navio.

Se na Letra de risco não se declara o Navio, nem por isso se annulla o Contracto: porém, para ter seu effeito, he necessario que se produzão provas de que a somma tinha sido realmente dada sobre tal Navio e sua carregação.

Dando-se dinheiro a risco sobre o Navio sem declaração conjuncta de ser sobre as mercadorias, subsiste o Contracto, ainda que o recebedor do dinheiro não tenha interesse no Navio, mas se mostre tello na carregação até a concurrencia da somma tomada.

(1) A pena desta Lei he justa: pois, o que deo o dinheiro em boa fé sobre a declaração do recebedor, que julgava sincera, he natural, que, se soubesse da fraude, não dêsse dinheiro algum a este, mas sim a outro, que fizesse uso legitimo do mesmo dinheiro.

He porém de notar, que o valor do interesse que o recebedor do dinheiro tem no casco ou carga, para se considerar se excede ou não a somma tomada, deve-se haver respeito ou ao tempo do Contracto, ou ao tempo do principio dos Riscos. E como sobre isso poderia haver engano innocente, por isso a Lei não castiga senão em caso de fraude *legalmente provada*, isto he, clara e manifestamente.

Entende-se haver fraude, se o recebedor já tinha dado preço ao seu Navio, ou tinha em seu poder as facturas dos effeitos carregados, e accumulando-se todos os dinheiros que tomou a risco seja patente que elle excedeo o valor do total.

O Artigo acima só declara a pena no caso de se ter dado dinheiro sobre o Navio. Valim acrescenta, que a mesma sancção deve proceder por identidade de razão, se foi dado sobre as mercadorias, e estas forem perdidas. E não será livre da pena, posto offereça pagar o excedente do valor das cousas perdidas ou aprezadas. Não se provandõ porém fraude, o recebedor do dinheiro deve ser descarregado á proporção do valor dos effeitos perdidos ou aprezados, e não deve pagar senão o excedente respectivo do premio, segundo o curso da praça, a exemplo e na conformidade do Art. 13 e seguintes.

A pena no caso de fraude he só quanto ao reembolso do principal, e não do premio: assás punido fica o doloso recebedor do dinheiro com a pena de pagar o principal, não devendo quem o deo receber premio de huma viagem infeliz.

(2) Sobre este Artigo fica dito o que basta no Capitulo 4.



## ARTIGO VII.

O Navio, seus aprestos, apparelhos, e vitualhas, e ainda o frete, serão hypothecados privilegiadamente pelo principal e interesse do dinheiro dado sobre o corpo e quilha do Navio para as necessidades da viagem; e a carregação o será também para pagamento dos dinheiros tomados a fim de fazella. (1)

## ARTIGO VIII.

OS que derem dinheiro a risco ao Mestre no lugar do domicilio dos Proprietarios sem o seu consentimento não terão hypotheca, nem privilegio mais do que sobre a porção que o Mestre puder ter no Navio e no frete, ainda que os Contractos tivessem sido feitos por causa do concerto, e vitualhas do Navio. (2)

## ARTIGO IX.

Serão todavia hypothecados ao pagamento dos dinheiros tomados pelos Mestres para concerto, e vitualhas as partes, e porções dos proprietarios, que tiverem recusado fornecer o seu contingente para pôr o seu Navio em estado de Navegação. (3)

## ARTIGO X.

OS dinheiros deixados para renovação ou continuação não entrarão em concurrencia com os dinheiros actualmente fornecidos para a mesma viagem. (4)

## ARTIGO XI.

Todos os Contractos de risco ficarão nullos pela perda inteira dos effectos, sobre os quaes se tiver dado a importancia, com tanto que ella aconteça por caso fortuito nos tempos e nos lugares dos riscos. (5)

(1) Veja-se o que fica dito nos Capitulos 8 e 9.

(2) Este Artigo he tão claro, e de huma justiça tão evidente, que não precisa de explicação. Não he senão na viagem, ou quando o Navio he esquipado em hum lugar, onde os Proprietarios não tem seu domicilio ou dos seus correspondentes, e Commissarios, que he permittido ao Capitão ou Mestre do Navio ou Embarcação hypothecar o Navio e frete por hum emprestimo a risco para as necessidades do Navio, isto he, seu concerto e vitualhas. Este emprestimo então obriga ao mesmo Proprietario, e seus Cointeressados, salvo o seu recurso contra o dito Capitão ou Mestre, que não fez bom uso do dinheiro recebido. Ainda naquelle caso, se no Contracto não se declara ter sido recebido o dinheiro para as ditas necessidades do Navio, elle não obriga senão a parte que o Mestre tiver no mesmo Navio e Carregação, como se determina nas Ordenanças Liv. 1. Tit. 2. do Capitão Art. 17, 18, e 19.

(3) Valim diz que neste caso tanto o Mestre, como qualquer dos Armadores não poderão tomar dinheiro a risco sem primeiro notificar judicialmente os interessados, e se os mesmos não quizerem ainda depois da notificação concorrer com as suas quotas.

(4) Veja-se o que fica dito no Cap. 18.

(5) Valim diz que isto he o Direito commum das Nações de Europa. Quanto á perda inteira he de advertir, que, sendo a perda da metade ou do terço, o Contracto he redutivel á proporção respectiva, segundo o Artigo 17 e seguinte. A razão quer que aquelle que he obrigado a supportar toda a perda, quando ella he absoluta e inteira, a supporte em parte, quando he proporcionalmente menos.

Quanto ao *caso fortuito* entende-se as perdas e damnos que acontecem por tempestade, naufragio, varação, preza, pilhagem, etc. segundo a enumeração que se faz nas Ordenanças Tit. dos Seguros Artigo 26.

## ARTIGO XII.

**N**ão será reputado caso fortuito tudo o que acontece pelo vicio proprio da cousa, ou pelo facto dos Proprietarios, Mestres, e Carregadores, salvo havendo diversa convenção. (1)

## ARTIGO XIII.

**S**e o tempo dos riscos não he regulado pelo Contracto, elle correrá a respeito do Navio, seus aprestos, apparelhos, e virtualhas desde o dia que se fizer á vela até o em que for ancorado no porto do seu destino, e amarrado no lugar competente: e quanto ás mercadorias logo que ellas tiverem sido carregadas no Navio ou nas Barcas para serem conduzidas a bordo, até que ellas sejam entregues em terra. (2)

## ARTIGO IV.

**O** Carregador, que não tiver tomado dinheiro a risco sobre mercadorias, não será livre do Contracto pela perda do Navio e de sua carregação, se elle não justificar que tinha por sua conta effeitos até á concurrencia de igual somma. (3)

## ARTIGO V.

**S**e com tudo aquelle que tomou dinheiro a risco, justificar não ter podido carregar effeitos no valor das sommas que tomou, o Contracto, no caso de perda, será diminuido á proporção do valor dos effeitos carregados, e não subsistirá senão pelo excedente, de que o receptor pagará o juro pelo curso da Praça, onde o Contracto tiver sido passado até o effectivo pagamento do principal: e se o Navio chegar a bom porto, não será tambem devido senão o juro, e não o proveito maritimo do que exceder o valor dos effeitos carregados. (4)

## ARTIGO XVI.

**O**s que derão dinheiro a risco contribuirão a descargo dos recebedores as avarias grossas como resgates, composições, alijamentos, córtes de mastros e apparelhos para salvação commum do Navio e mercadorias, e não as avarias simples ou damnos particulares que lhes possam acontecer, senão ha convenção em contrario.

(1) Veja-se o Capitulo 5.

(2) Isto he, no lugar da descarga do costume.

(3) Valim observa que em tal caso o receptor do dinheiro não se póde dispensar do pagamento: pois nada tendo perdido pelo naufragio, não póde ter direito de lucupletar-se com o alheio. Se fez carregação sómente da metade, a obrigação se extingue tambem pela metade, e a outra metade será sujeita ao reembolso com o premio estipulado.

(4) Veja-se o Capitulo 14.

## ARTIGO XVII.

Serão todavia em caso de naufragio os Contractos de risco reduzidos ao valor dos effeitos salvados.

## ARTIGO XVIII.

Havendo Contracto de risco, e de seguro sobre huma mesma Carregação, quem dea dinheiro a risco será preferido aos Seguradores sobre os effeitos salvados do naufragio, mas sómente quanto ao principal. (1)

## APPENDICE III.

## ORDENANÇAS DO CONSULADO DE BILBAO.

## CAPITULO XXIII.

*Dos Contractos do Dinheiro ou Mercadorias, que se dão á grossa aventura ou Riscos do Navio; e fórma das Escrituras.*

## N.º I.

Por ser usual no Commercio o dar e tomar dinheiro e effeito á grossa aventura, ou risco de Navio por certos interesses ou premios sobre cascos de Navios, Apparelhos, Munições, e Armamentos, e mais aprestos para huma viagem ou viagens, ou sobre Mercadorias ou Effeitos carregados nelle para quesquer Portos e Navegações, com condição de que, chegando os Navios aos de seu destino, hajão de ficar livres os que derão taes quantidades para cobrança dos seus principaes, e premios nos tempos ajustados: Ordena-se, que em taes casos se fação escrituras ou Contractos perante Escrivães públicos, entre as mesmas Partes, por meio de Corretor, ou sem elle, segundo se tem costumado e costuma; com os pactos, clausulas, circumstancias em que se convierem e ajustarem; e que a humas e outras se dê inteira fé e credito.

## II.

Quando alguma ou algumas pessoas tomarem dinheiro a risco sobre Navio, e seus Apparelhos, ou sobre Mercadorias, que ahi se carregarem: Ordena-se, que, além da obrigação geral da pessoa e bens do recebedor, se

(1) Valim entende que este Artigo procede na especie do caso, quando sobre huma parte da Carregação se tomou o dinheiro a risco, e se fez seguro da outra. Este Author não acha racionavel a preferencia que dá tal Ordenança; sobre o que fez a Dissertação, e amigavel controversia, que elle expõe ter tido com Emerigon; sobre o que já se disse no Capitulo 19. Bastará advertir que quem dá o dinheiro a risco, desembolsa logo o seu Capital; entre tanto que o Segurador lucrando logo o premio, não tem desembolso senão acontecendo o sinistro. Sendo assim mais gravosa a condição daquella, parece da equidade que seja preferido a este,

deveráõ hypothecar, especialmente em favor de quem deo o dinheiro, o mesmo Navio, Apparelhos, e Fretes, que ganhar, ou as Mercadorias sobre que elle se der, ou as que se comprarem com tal dinheiro; expressando-o assim na Escritura, Contracto, e Apolice que a esse respeito se fizer.

## III.

Por nenhum motivo se poderá tomar a risco sobre o corpo e quilha do Navio mais quantidade que as tres quartas partes do seu valor, avaliando-se por peritos nomeados pelo recebedor, e dador; sob pena de que, fazendo-se o contrario, e reclamando-se sobre isso o trato por qualquer delles, não serão ouvidos, nem admittidos em Juizo.

## IV.

Tambem não se poderá sobre as Mercadorias carregadas tomar dinheiro a risco, que exceda o valor que tiverem no porto em que principiarem a correr o risco; sob pena de que, se se justificar o contrario, o recebedor pague as quantias principaes, e seus premios, ainda, que sobrevenha a perda das ditas Mercadorias.

## V.

Igualmente não se poderá tomar dinheiro ou effeitos a risco de Navio sobre Fretes, nem sobre soldadas dos Marinheiros, quando forem em viagens ajustadas por mezes, porém se poderá dar aos Capitães, Officiaes, e Marinheiros, que navegarem á pesca das Baleas e Bacalhãos, precedendo pelo que toca aos Marinheiros intervenção e consentimento de seus Capitães.

## VI.

E bem assim Ordena-se, que nenhuma pessoa dê, nem entregue dinheiro a risco a Capitão ou Mestre de Navio no lugar em que se acharem, ou residirem os Donos proprietarios delle sem consentimento destes *por escrito*, ainda que seja para reparo ou concerto necessario, ou compra de virtualhas, ou outra cousa de seu beneficio; sob pena de que, se, fazendo o contrario, se reclamar a despeza, ou resultarem contendas sobre a cobrança; quem deo o dinheiro não terá recurso algum á hypotheca do dito Navio, Apparelhos, e Fretes; porém no caso de que algum, ou alguns dos taes Donos, e Interessados do Navio, ou cousa, ou parte, repugnarem a contribuir com o seu contingente, quando se necessita para o dito reparo e seu aviamento, se poderáõ dar as quantidades precisas, constando do requerimento que deve preceder aos taes Donos, e de sua renitencia; e havendo este requisito, ficará para segurança hypothecado o Navio e seus Fretes.

## VII.

Quando alguma pessoa, que deo dinheiro a risco, concluida a viagem, ou o prazo do ajuste, não o cobrar por omissão sua, ou outros motivos, deixando-lhe por mais tempo para o mesmo fim; e depois para outra ou outras viagens derem outra, ou outras pessoas novas quantidades ao mesmo recebedor: Ordena-se que, pelo que respeita á sua cobrança, sejam preferidas taes pessoas, que derem o dinheiro posteriormente aos que havião dado para a viagem, ou viagens antecedentes.

## VIII.

Se as Mercadorias sobre que se tiver dado dinheiro a risco paderem damno por vicio proprio dellas, ou por negligencia, e causa dos Mestres, Proprietarios, ou Mercadores, Carregadores, chegado o Navio ao Porto do seu destino, não será tal damno a cargo de quem deo o dinheiro, e deverá o recebedor sem embargo disso pagar-lhe o inteiro Capital e seus premios; salvo se na Escritura do trato houvesse con-

venção de correr tambem risco em quaesquer damnos, e avarias da qualidade referida.

## IX.

Attendendo a que todo o alijamento, resgate, composições de Navios, Córtes de Mastros, e Cordualha para bem commum do Navio e carga, e todas as mais que se comprehendem em avaria grossa, resulta sempre em beneficio dos que houverem dado dinheiro a risco: Ordena-se, que deverão estes contribuir em taes casos a paga e indemnisação *pro rata* dos que lhes tocar, mas não as avarias simples; salvo havendo convenção em contrario.

## X.

Não se prefixando no Contracto o tempo desde que devão correr os riscos: Ordena-se que, quanto ao Navio, Enxarcias, Apparelhos, e Vitualhas, será visto começarem a correr desde o dia em que se fizer á vela, até 24 horas depois de se ancorar e amarrar no porto do seu destino: e quanto ás Mercadorias, começarão a correr desde que se der principio a carregarem só suas lanchas, ou outras embarcações menores para os Navios até que sejam entregues em terra no dito porto do destino.

## XI.

O Carregador que houver tomado o dinheiro a risco sobre Mercadorias, terá obrigação, no caso de perda das mesmas, de justificar que as tinha com effeito carregadas por sua conta até a concurrencia ou *somma* do dinheiro que tomou, para poder ficar livre do comprimento do Contracto.

## XII.

Quando algum tomar quantidade de dinheiro ou Mercadorias a risco, e se vir impossibilitado a carregar, ou interessar-se até á *somma* do total que tomou, e que tinha projectado, será obrigado a participallo em tempo a quem deo o dinheiro (antes que o Navio se faça á vela) para que se annulle o trato feito, ou se extinga quanto áquella parte que não tiver podido carregar, fazer emprego, ou tomar interesse, para que fique só subsistente na porção empregada e carregada: e precedendo o dito aviso em tempo, e em fórma, quem deo o dinheiro será obrigado a conformar-se sem excusa, ou demora, e a receber a parte do dinheiro ou Mercadorias que se quizer devolver, sendo na mesma especie que lhe entregou: sob pena de que obrando o contrario, ainda que de facto não o queira receber, nem receba, não fique o recebedor obrigado a satisfazer-lhe mais do que constar, e justificar ter carregado e empregado, ou ser interessado, sem que o que deo o dinheiro ou mercadorias o possa demandar pelo resto.

## XIII.

Acontecendo naufragio do Navio ou Mercadorias sobre que se deo parte de seu valor a risco; e salvando-se o todo, ou porção delle, ou dellas, neste caso ordena-se, que deverão entrar ao rateio do salvado tanto os que o derão, como os demais interessados, segundo as quantidades que tiverem, como participantes e companheiros nas mesmas, e no seu producto, descontadas as custas, e despezas em proporção a perda e enganho, como em conta de companhia.

## XIV.

Sempre que succeder tal naufragio ao Navio e Mercadorias, e sobre parte delle ou dellas, se tiverem feito seguros em tempo e fórma, o que deo

dinheiro a risco será preferido aos Seguradores para seu pagamento no producto do que se salvar até á concurrencia da quantidade principal que houver dado, sem incluir os premios, em virtude de sua especial sujeição, responsabilidade, e hypotheca.

## XV.

Todas as Escrituras, e Contractos de dinheiro ou mercadorias dadas a risco se haverão por extinctas, acontecendo perda inteira de huma e outra cousa, ficando o recebedor livre da obrigação contrahida, sem que o que deo o dito dinheiro ou mercadorias tenha recurso algum contra elle ou seus bens.

# I N D I C E.

Prologo.

Pag. 3.

## T R A T A D O II.

<b>C</b> APITULO I. <i>Do Cambio Maritimo , suas denominações , e natureza.</i>	5
CAP. II. <i>Da legitimidade do Contracto do Cambio Maritimo.</i>	10
CAP. III. <i>Da formalidade do Contracto do Cambio Maritimo.</i>	11
CAP. IV. <i>Das cousas que podem fazer o objecto do Contracto de Risco.</i>	ib.
CAP. V. <i>Dos Riscos a que he responsavel quem dá dinheiro a Cambio Maritimo.</i>	13
CAP. VI. <i>Do tempo dos Riscos.</i>	15
CAP. VII. <i>Do Lugar dos Riscos , e mudança de Navio.</i>	17
CAP. VIII. <i>Do dinheiro a risco tomado pelos Capitães ou Mestres dos Navios , e Embarcações por conta dos Proprietarios.</i>	18
CAP. IX. <i>Da infidelidade ao Capitão , e imprudencia de quem lhe deo dinheiro a risco.</i>	20
CAP. X. <i>Do abono das Letras de Risco , direitos , e responsabilidades que dahi resultão.</i>	21
CAP. XI. <i>Da Negociação ou Endosso das Letras de Risco.</i>	22
CAP. XII. <i>Do tempo do pagamento das Letras de Risco , e curso do Interesse de terra ou juro da Lei pela demora.</i>	23
CAP. XIII. <i>Do Premio da Letra de Risco.</i>	25
<i>Formula das Letras de Risco da Praça da Bahia na Navegação da Costa d' Africa.</i>	27
CAP. XIV. <i>Do Storno ou dissolução e nullidade do Cambio Maritimo por rompimento de viagem , falta , ou fraude de quem tomou o dinheiro a risco.</i>	28
CAP. XV. <i>Do Seguro do Dinheiro dado a risco.</i>	30
CAP. XVI. <i>Do Privilegio da hypotheca das Letras de risco.</i>	31
CAP. XVII. <i>Da perda do Navio ou Embarcação , e prova do carregado.</i>	33
CAP. XVIII. <i>Do Concurso de Credores na preferencia intentada contra quem deo dinheiro a risco sobre o Corpo do Navio.</i>	34
CAP. XIX. <i>Do Concurso de Credores sobre os restos salvados , tanto do Navio que fez naufragio , como da sua carregação e frete.</i>	35
APPENDICE I. <i>Das Leis do Reino sobre Contracto de Cambio Maritimo , ou Letras de Risco.</i>	36
<i>Collecção I. das Leis extravagantes ds Ord. Liv. 1. Tit. 51.</i>	ib.
<i>Alvará de 14 de Fevereiro de 1609.</i>	ib.
<i>Alvará de 23 de Agosto de 1623.</i>	37
<i>Alvará de 11 de Maio de 1655.</i>	38
<i>Alvará de 16 de Janeiro de 1757.</i>	39
<i>Alvará de 15 de Maio de 1776.</i>	40

<i>Alvará de 24 de Julho de 1793.</i>	41
<i>Alvará de 27 de Abril de 1802.</i>	42
APPENDICE II. <i>Ordenanças de Marinha de Luiz XIV. Rei da França. Liv. 3. Tit. 5. Com as Notas do seu illustre Commetador Valim.</i>	43
APPENDICE III. <i>Ordenanças do Consulado de Bilbao.</i>	47.
CAP. XXIII. <i>Dos Contractos do Dinheiro ou Mercadorias que se dão á grossa aventura ou riscos do Navio ; e fórma de suas Escripturas.</i>	ib.

F I M.







