

PRINCIPIOS
DE
DIREITO MERCANTIL,

E
LEIS DE MARINHA,

PARA USO

DA MOÇIDADE PORTUGUEZA, DESTINADA AO COMMERCIO;

TRATADO VI.

DA POLICIA DOS PORTOS, E ALFANDEGAS.

DE ORDEM MINISTERIAL, 22 DE JUNHO DE 1819.

DE

SUA ALTEZA REAL,
O PRINCIPE REGENTE NOSSO SENHOR.

POR

JOSE' DA SILVA LISBOA,

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

TOM. VI. PART. I. E II.



LISBOA:
NA IMPRESSÃO REGIA.
ANNO 1819.

Com Licença.

Valim no Commentario ao citado Art. 2. he de parecer, que os Coproprietarios de hum Navio não devem ser admittidos a reclamar as suas partes, se, tendo sido vendida a totalidade por hum dos Consocios, elles não se oppuzerão, e consentirão ao Navio fazer huma viagem completa de longo curso.

CAPITULO VII.

Da Sociedade de Navio, ou Embarcação.

Sociedade em Commercio, que entre nós tambem se chama *Companhia*, e *Parceria*, he hum contrato, que se faz entre duas, ou mais pessoas, pelo qual elles se ligão, para tratarem por conta commun em algum genero de tráfico, ou industria, a fim de repartirem os lucros, ou perdas, segundo certas condições racionaveis entre si ajustadas. Vid. Ordenação do Reino Liv.

4. Tit. 44.

A Sociedade pôde ter por objecto tudo, que he susceptivel de fructo natural, e civil, e pôde entrar na circulação da riqueza do Estado. Assim pode-se fazer sociedade para a cultura de terras, para o estabelecimento de fabrícias, para pescarias, para obras particulares, ou publicas, para construcção de Navios, ou Embarcação de qualquer lote, para qualquer emprego de fundos em algum projecto de Commercio terrestre, ou maritimo, que haja de ser exercido em grosso, ou retalho.

A Sociedade pôde ser geral, ou particular: a *geral* he a que se faz de todos os bens dos Socios; a *particular* he a que se faz em certa especie de bens, ou negocio.

A Sociedade entre Commerciantes he de tres sortes: Sociedade collectiva; Sociedade em commandita; e Sociedade anonyma, ou momentanea.

Sociedade collectiva he a que se faz entre douis, ou mais Negociantes, trabalhando todos igualmente nos negocios da Sociedade, para o bem commun do Corpo social, sobre os projectos, a que he destinada, debaixo dos seus nomes collectivos, que ordinariamente são os appellidos, como quando se diz, *a Sociedade, ou Casa de Commercio* de F. e F., ou de F. e Comp.

A Sociedade em commandita he a que se faz entre duas pessoas, das quaes huma entra na Sociedade unicamente com os seus fundos, e a outra sómente com a sua industria, e agencia; de sorte, que aquelle, que ostensiva, e notoriamente fornece o capital para a Sociedade, não faz alguma função, ou acto de Socio; e o outro, cujo unico nome apparece em todos os negocios, e transacções Sociaes, he o encarregado de todas as dependencias, e operações da Casa Social, nos objectos de negociação, sobre que versa, e se constituiu à Sociedade; conservando todavia o Socio, que entrou com o dinheiro, ou fundos, huma preponderancia notavel em todos os negocios, que o outro comprehende. A Sociedade em commandita differe das outras Sociedades, em que nestas todos os Socios são solidariaamente obrigados pelos tratos sociaes de cada Interessado; e o Socio commanditario não o pôde ser senão até á concurredia da somma, que metteo na Sociedade.

Esta sorte de Sociedade he util ao Estado, e ao publico; pois por ella muitas pessoas, que alias, por sua profissão, ou por não quererem ter a molestia de dirigir por si só operações de Commercio, tem a ávantagem de lucrarem pela industria de outros, e de fazer entrar seus fundos em circulação, que alias permaneceriao infructiferos sem aquelle expediente: e os que não

tem fundos proprios, tem os meios de darem util emprego a seus talentos mercantis, e pessoal actividade. As *Sociedades anonymas* são as que não tem nome conhecido, mas que existem realmente em segredo; e mutua confidencia dos Socios, seja por convenção verbal, seja por escritos privados, ou clarezas, que entre si passem reciprocamente para servir-lhes de titulo. Em taes Sociedades os Socios, posto negoçiem, e trabalhem *apparentemente* em separado, e a beneficio particular, com tudo dão-se contas de suas operações a hum tempo ajustado. Chamão-se tambem as taes Sociedades *momentaneas*, porque de ordinario são de curta durada, e muitas vezes não tem outra mais que a da operação, ou especulação, que a motivou. Taes Sociedades são sempre suspeitas de se dirigirem os contrabandos, e objectos reprovados, e defraudo dos Crédores.

Em todos os Actos de Sociedade, tanto collectiva, como em commandita, deve-se declarar o capital, com que entra cada Socio a partes iguaes, ou desiguais, a partilha dos lucros, e prejuizos, a proibição a cada hum dos Socios do negociar fóral della por sua conta particular, segundo os objectos, ou natureza, e extensão da Sociedade, a continuação, ou fim da mesma, por falecimento de algum dos Socios, e em fim todas as convenções, e pactos particulares, em que hajão acordado, tudo com a maior especificação, e clareza para evitar futuras duvidas, e processos, que sempre acabão pela ruina dos mesmos Socios.

Postas estas observações geraes, e remettendo ao Leitor para o meu Tratado dos Contratos Mercantis, onde mais circunstanciadamente se estabelecem as regras do Contrato da Sociedade, e Companhia, limiteremos por ora a presente discussão sobre o que ha de particular na Sociedade de Navios. Nas Sociedades de Navios, ou Embarcações, cada Socio tem a sua parte *pro indiviso* no casco, e seus apparellhos, de sorte que não ha fisicamente assignavel a qualque delles hum lugar determinado, que exclusivamente lhe pertença, e por tanto qualquer frete que lucre o Navio, deve ser a proveito commum, proporcionalmente ao interesse dos Cöproprietarios.

Na Sociedade de Navios, e Embarcações, pode entrar qualquer pessoa, a quem não obste proibição da Lei para commercial directa, ou indirectamente. Os Capitães de Navios podem também ser Socios nos mesmos, que commandão, ficando porém sujeitos a ser despedidos do commando pelos Cöproprietarios, nos termos que se exporão no Cap. 9.

Cada Socio pode ceder parte do seu interesse a qualquer outra pessoa, sem sciencia, e consentimento dos mais Socios, porém semelhante transacção fica de conta absolutamente particular entre o Socio cedente, e seu Cessionario, de sorte que este nenhum direito tem a demandar directamente os lucros da Sociedade ao Caixa della, nem tão pouco pode ser compellido pelos mais Socios a concorrer para os encargos, e perdas da mesma, pois o Socio cedente ha o que unicamente entra activo, e passivamente nos commodos, ou incommodos da geral associação, e só particularmente responde pela parte cedida áquelle, cuja fé seguiu, e quiz dar partilha de seu interesse na Sociedade.

Não tendo havido Acto de Sociedade expresso por Escriptura publica, ou escrito privado, na dúvida entende-se, pelas regras geraes da Sociedade, que cada hum dos Associados entra em partes iguaes. Não constando expressamente da especifica convenção Social, os lucros, ou perdas da Sociedade, se devem repartir proporcionalmente aos fundos, com que se mostraram cada hum entrado para a Caixa.

Não repugna a Direito, que hum dos Socios do Navio, ou Embarcação entre só com a sua industria para a construcção do mesmo Navio, ou Embarcação, e bem assim para a sua expedição, e direcção das viagens sociaes; porque pôde, nas circumstancias, tal industria valer mais que o capital do outro Socio.

A prova da Sociedade de Navios, e Embarcações se faz do mesmo modo, que a da propriedade respectiva, como vai declarado no Cap. 5.

A prudencia dicta, que jámais se deixe de reduzir a escripto o Acto da Sociedade, para constar com individuação dos termos della, e a evitarem-se frequentes duvidas, que depois se excitão sobre a existencia, e qualidade do interesse social, tempo de sua duração, etc.: a falta desta cautela dificulta por extremo, se não impossibilita, a prova, e liquidação das Sociedades meramente confidenciaes, e verbaes.

Valim no Commentario ao Liv. 2, Tit. do Capitão Art. 16 pag. 404, aponta a este respeito os Excellentes Regulamentos da França, relativamente á navegação para as Coloniás, pelos quaes o Armador do Navio, ou quem faz a expedição, he obrigado a declarar perante o Almirantado, se lhes pertence a propriedade do Navio em todo, ou em parte, ou quem seja lo seu legitimo Senhorio; e no caso de ter nelle só parte, que especifique os nomes dos mais Socios, ou Coproprietarios, e suas respectivas porções. A isto he que se chama *a declaração da propriedade do Navio*. Muitas pessoas, por falta de ato feito com sinceridade, se tem achado mal, e sem recurso, quando tratão de cobrar seguros, maiormente feitos em tempo de guerra, por não poderem apresentar clara prova de que o Navio segurado lhes pertença.

Feita huma vez em regra a declaração da Propriedade, e Sociedades, fica ella valendo tanto para a primeira viagem, como para as subsequentes, em quanto não sobrevem alguma mudança de Coproprietarios; pois então he indispensavel nova declaração relativamente ás mudanças: alias o Navio se reputa pertencer aos mesmos Interessados antecedentemente declarados.

He questão, se hum Socio em Navio, ou Embarcação pôde vender sua parte a quem bem lhe parecer, sem sciencia, e consentimento de seus Consocios? Vulgarmente entende-se, que lhe he livre fazello, e na practica se observa frequentemente esta incivilidade. Mas o senso commun dicta, que depois da associação voluntaria, hum dos Socios não possa introduzir Interessado estranho contra a vontade de seus companheiros, que, em admittirem á Sociedade, approvárão a sua determinada pessoa, e não podem com boa razão ser constrangidos a soffrer talvez hum Socio difícil, de que não cogitarão na época do contrato.

Esta materia não se acha decidida nas Ordenanças de Marinha de França. Porém as antigas Ordenanças da Hansa Teutonica dão preferencia aos Socios para comprarem, pelo seu justo valor, segundo a estimação de Peritos, a parte de hum dos Socios, que, por malignidade, e má fé, vende a sua porção a hum estranho, por hum preço simulado, e alén do verdadeiro valor, tendo na realidade sido o ajuste por muito menos do que apparentemente se inculca.

O Sr. Valim no Commentario ás Ordenanças M. F. Liv. 2, Tit. 8. Art. 4, citando aquella disposição de Hansa Teutonica, diz, que ella lhe parece tão justa, que entende deyer servir de regra para o effeito de dar o direito de preferencia aos Coproprietarios de Navio, ou Embarcação para toda a venda dos Consocios ainda fóra do caso de suspeita de fraude do vendedor, a fim de se evitar o desagrado de se ter forcadamente hum Socio estranho, que

de mau humor. Elle affirma ter-se assim julgado nos Tribunaes, e ser o costume da Normandia.

Ainda que deste direito de preferencia, poder-se-hia recorrer, que o Coproprietario resolvido a vender o seu interesse por motivo legitimo, não achasse comprador, que lhe pagasse a sua parte por justo preço, ou na incerteza de ficar firme a compra, o que por tanto seria deixado à mercê, e disponção de seus Counteressados, não tendo direito de requerer a licitação em Praça das respectivas porções, segundo o Artigo 6.º das sobreditas Ordenanças, com tudo, como observe o dito Sabio Companhador, este inconveniente cessaria, se estivesse elegida a regra: 1.º que o Socio, que pretender vender a sua parte, o primeiro a offereça a seus Consocios, se os quiserem pelo justo preço, e segundo a avaliação de Peritos, destinados a tais actos, e que prefirão testes a qualquer Comprador estranho, querendo pagar o preço da estimação official; não o querendo, porém, seja livre ao Socio vender a sua parte a quem bem entender; 2.º que preferindo este a offertar, e fazendo a venda a estranho, tenham os Consocios direito de recusar o resembolso do preço que houver pago, *requerendo a estimação por Peritos*. Se casos os Socios não quiserem tomar a dita parte nos termos desta, permaneça a venda irrevocavelmente feita.

Sobre o tempo, que deve durar a Sociedade de Navios, quando no Acto da associação os Coproprietarios não preverão com expressa cláusula tão essencial, circunstancia das Ordenanças da Marinha de França dão huma provisão rigorosa, pois fazem em tal caso a Sociedade indefinida, isto é, sem termo, e em que devia acabar, em quanto existir o fundo, ou casco do mesmo Navio em estado de navegar, como se deduz do Livro 2.º Tit. 8.º Art. 6.º, que se expõrá no Cap. 8.º As desavenças tão frequentes entre Socios fazem muito incommodo árigida observância de semelhante regra, que he singular, e não só contraria as regras de Direito comum, que não admite sociedade perpetua contra a vontade do Socio, senão também do bem do Commercio; o qual assim como exige tâes associações para facilidade do trânsito marítimo, também sofre consideravelmente das discordias, que resultam dos Counteressados nos Navios, quando se não ajustam nos projectos das viagens, e operações dependentes, ficando ás vezes por capricho as Embaraçações inertes no porto, e expostas á sua total ruina, só pela controvéria sobre a escolha de Mestres, &c. Por isso em alguns Paizes he taxado o tempo da duração destas Sociedades, quando alias não he privado pelos Socios, no Acto Social, o Locennio de Jure maritimo Liv. 3.º Cap. 6.º n.º 4.º diz, qd que em varios Paizes do Norte não he permitido vender hum Navio, senão depois de hum certo tempo, como em Dinamarca, e Hamburgo, depois de dez annos, em Lubec, depois de sete, em Stralsund, depois de seis, bien Dantzic, depois de tres, &c. Seria conveniente que a Lei de cada Estado fixasse as regras nestas matérias, para excluir as duvidas, e prejuízos, que a continuação de Sociedades de Navios, e Embarações como Socios mal affectos costuma produzir.

Artigo 13.º que determina a indemnização do mesmo Capitão, quando é removido, ou não é mais útil, ou que se vê obrigado a não poder seguir viagem, quando o mesmo Navio lhe penhorado, e arrematado, veja-se o que nota Valim sobre as Ordenanças Liv. 1.º Tit. 14.º Art. 13.º que determina a indemnização do mesmo Capitão, quando é removido, ou não é mais útil, ou que se vê obrigado a não poder seguir viagem, quando o mesmo Navio lhe penhorado, e arrematado, veja-se o que nota Valim sobre as Ordenanças Liv. 1.º Tit. 14.º Art. 13.º que determina a indemnização do mesmo Capitão,

202 o que o escrivido CA PELTUELO VIII.º d'El. restando que os

Do reciprocos direitos dos Socios de hum Navio, ou Embarcação.

As Navegação de longo curso obriga a fazer despesas tão consideráveis, assim na compra do casco, e seu apparelho, como também muitas vezes na festiva para a carga, que ha poucos Negociantes em estado de formar por si sós empregos capazes de a sustentar, ainda que houvessem muitos de tão grandes fundos, que os pudessem empregar no esquipamento de Navios, a prudencia exigia antes repartir os seus riscos sobre varios; do que entregar talvez toda, ou grande parte da sua fortuna a hum só, expondo-o aos inumeráveis perigos daquele he sujeito o Commercio marítimo. Daqui nasce não só a conveniencia, mas até a necessidade de construir, equipar, e carregar Navios em commun, e Daqui também por consequencia nasce a necessidade de se estabelecer huma regrá para utilidade commun dos Socios, Interessados, e Coproprietários de Navios, na fim de que o capricho, ou espírito de contradição degalgun, não faça malograr projectos mercantis úteis á Sociedade, ou por taes considerados pela maior parte dos Socios, ou pelo maior Interessado relativamente aos outros. Liv. 2. Tit. 8. fixo nesta materia as seguintes regras.

Art. 1º. Em tudo que he concernente ao interesse commun dos Proprietários, seguir-se-ha o parecer de maior numero, e sera reputado o maior numero dos Interessados, que tiverem a maior parte no Navio. Art. 2º. Art. 6º. Ninguem poderá constranger o seu Socio a proceder á Arrestação do Navio commun, salvo, quando se dividirem igualmente os patrões sobre a empreza de alguma viagem.

A primeira disposição he fundada na regra de Direito Civil obque se ve na Lei et 9.º de Admunicipalem, e Letult. Cod. qui bonis cedere possint. Esta regra, é evidentemente conforme à boa razão, pois do contrario, não havia termo ás disputas dos Coproprietários de qualquer Embarcação, ou sobre o partido, que se pertencesse tomar a bem da Sociedade. Sendo os Interessados Socios em igual parte, é justo que o negocio controvértido se decida á pluralidade de votos, e se dia alguns, ou ainda hum só, cujo interesse excede ao de todos os outros, he natural de presumir, que sendo o seu danno maior, haverá desacerto nas resoluções da Sociedade, o seu voto tenha sempre preponderancia, e decisiva preferencia ás dos outros, e não sendo crivel que alguém lance fôra, ou queira de boamente, e por mero capricho, perder o que ha n'seu. Enainda que podem haver Coproprietários que tenham a maior parte no Navio, que insistam em resoluções absurdas, e de que com probabilidade se deva recuar málconsequencia á Sociedade, com tudo o quanto a ordinaria prudencia dos homens os façam tanto mais cautelosos, e circumspectos, quanto de maior o seu interesse, o perigo de erro, e ou desvicio do maior numero, ou mais forte Interessado em alguma occasião muito rara, não ondeye tolher o geral beneficio da Navegação, que resulta da generalidade, e firmeza da sobredita regral, qual igualmente procede nos Compromissos, ou Indúcias Créditorias, quando se trata do interesse commun dos Crédores a respeito do seu devedor; cuja regra se acha também a este respeito adoptada na Ord. do Reino Liv. 3. Tit. 78. §. 8., e Liv. 4. Tit. 74. §. 3.

Em virtude da exposta regra o numero dos Socios, que tiverem a maior parte no Navio, ou o mais forte Interessado relativamente aos outros no mesmo, tem o direito de regular a empreza, e o destino da viagem, navegando-o

por sua conta, ou affretando-o, escolher, ou despedir o Capitão, e Equipagem, fixar as suas soldadas, fazer à Carta de Ordens, ou de instruções convenientes á viagem do destino, segurar o casco, e seus apparelhos; obrigar aos outros Interessados a fornecer o seu contingente para o concerto, costeio, armamento, e o mais necessário para a expedição; e no caso de o recusarem, tomar dinheiros a risco por conta dos mesmos, depois de os notificar para isso judicialmente.

He de notar, que Valim no Commentario ás ditas Ordenanças Art. 5º diz, que para ser o maior numero dos Socios, ou o mais forte Interessado, autorizado a tomar em tal caso dinheiros a risco, he necessário que obtenha para esse efecto sentença do Juiz contra o Socio, ou Socios, que recusarem contribuir com a sua quota parte. Mas penso, que bastaria a simples notificação judicial, e que preste caução o Notificante, sem ser necessário esperar-se pela decisão definitiva do Juiz, no caso de que a parte se opponha, e reduza o facto a processo ordinario; pois, do contrario, poderia difficultar-se o exito do negocio, pelas delongas costumadas do foro; e entretanto não só damnificar-se o Navio parado no Porto, mas tambem passar a monção de partida, ou perder-se a viagem projectada, e com ella a opportuna occasião de ganho, pela maliciosa oposição do Consocio, que por este modo indirectamente fraudaria a Lei, e dita regra, a qual he de utilidade publica, e bem da navegação; visto que o Estado interessa, em que as Embarcações girem, e não estejão paradas nos Portos sem necessidade. Os Navios são feitos para navegarem, como se diz na L. 12. §. 1. ff. de usufruct. "*Navis ad hoc paratur, ut naviget,*" e por isso o partido do maior numero dos Socios, que tem o maior interesse no Navio, ou do mais forte interessado nello, deve prevalecer, e ser assistido pela Justiça por todo o genero de meios proprios á sua expedição.

Nesta materia ocorrem tres questões.

1.º Se o maior numero dos Socios do maior interesse, ou o mais forte Interessado relativamente a todos os outros, pertender fazer huma viagem de especulação temeraria, e absurda nas circumstancias do tempo, e lugar para onde destinão o Navio, como v. g. em hum tempo notoriamente tempestuoso, e contra monção, ou para hum Porto bloqueado, empestado, ou infestado de Corsarios, onde seja quasi certa a perda, poderá o menor numero com justica impugnar, e embargar a partida?

2.º Se o dito maior numero, e mais forte Interessado, não quizer fazer navegar o Navio, poderá o menor numero obrigar, a que este seja expedido para alguma viagem, que julgar opportuna?

3.º Poderá o maior numero, ou o mais forte Interessado, obrigar ao de menor interesse, não só a concorrer com as despesas do armamento, e expedição do Navio, senão tambem com a parte da carga respectiva ao mesmo interesse; e no caso de recusação ser-lhe-ha licito carregar as porções, que lhe tocão, e fazer navegar o Navio *a falso frete*, isto he, sem a carga correspondente á porção dos recusantes, ficando a parte vazia por conta destes, sem que tenham direito de perceber o frete proporcional á carregação introduzida, ou procurada pelos outros?

Quanto á primeira questão parece indisputável, que deve prevalecer a regra acima proposta, estando sempre a presunção da Lei a favor dos Interessados, ou do Interessado, na maior parte do Navio, de que não pertendem sacrificar os seus interesses a vãos caprichos, segundo a regra de Direito, que "*Nemo censem velle jactare suum,*" Porém em toda a circunstancia he

Tom. VI. Part. I.

excluído o caso da fraude, ou de huma temeridade, e extravagancia notoria; segundo a opinião commun da Praça, bem entendido, que nestas circunstâncias os Interessados na menor parte, sem que possão impedir a viagem, tem com tudo direito de protestar pelo seu prejuizo, para serem indemnizados em caso de se perder o Navio, ou se malograr a viagem, e a especulação projectada; pois a cautela do protesto, sendo em geral util para remover, e salvar danno futuro, funda-se nas regras de Direito Civil, que se vêm nas Leis do Digesto Tit. de *damno infecto*, e he concedido pela Ord. do Reino no acima citado Liv. 3. Tit. 78. §. 8., e Tit. 74. §. 3., sendo, por semelhança de razão, applicavela especie proposta, vista a generalidade dos termos, ibi.

"Porem, se a mais pequena parte dos Crédores discordantes sentisse que a concordia da maior parte era fundada em evidente engano, ou mali- cia por algum ganho seu, ou danno da parte mais pequena, esta mais pe- quena parte poderá protestar pelo acordo feito pela maior parte, declaran- do na protestação o engano, e calunia evidente, em que se fundou a maior parte a fazer a concordia. E se depois da protestação assim interposta, for innovada alguma cousa, ou attentada, será tudo pelo Juiz restituído, e tornado ao primeiro estado; e assim em qualquer outro acto semelhante, que pertença, ou baya de ser feito por muitos; porque, ainda que o acor- do da maior parte haja de ser firme, e valido, e prevalecer sobre o acor- do da outra parte mais pequena, todavia se a mais pequena sentir que a maior he fundada em algum engano, ou calunia evidente, pôde appellar do acordo assim feito pela maior parte."

Isto lie tambem conforme á decisão de Direito que se vê na Lei 36. §. 1. ff. *de revindicatione*, onde se qualifica de culpa, e se constitue em responsabilidade para indemnização do prejudicado, o que expedio para alguma via gem o Navio em máo tempo no caso de naufragar *"Culpae reus est . . . qui navem a se petitam adverso tempore navigatum misit, si ea naufragio perempta est."* Vide L. 13. §. 2. ff. *locat.* Instit. §. 7. 8. de Leg. Aquil. L. 6. Cod. de Off. *rector. prov.* L. 3. Cod. de naufrag. L. ult. Cod. de navicul.

Quanto á segunda questão os Authores de Direito Maritimo não são unanimes. Alguns sustentão, que, no caso de discordia dos Socios, devem prevalecer ainda os votos do menor numero ao dos Interessados na maior parte, quando o menor he de parecer que o Navio navegue, e o maior numero que não: pois o voto de navegar he mais de utilidade publica, e conforme ao natural destino do Navio; e que por tanto neste caso não he o menor numero obrigado a receber, e seguir a Lei do maior, ou do mais forte Interessado, e que antes se pôde fazer autorizar pela Justiça para dispôr a navegação do mesmo Navio, salvo não tendo boa Equipagem. Apoião esta opinião com a Lei 12. §. 1. ff. *de usufructu et quemadmodum* *"Navis usufructu legato, navigandum mirendum puto, licet naufragii periculum immineat; navis enim ad hoc paratur ut naviget,"* e a L. 16. ff. *de revind.* §. 1. *"Culpa non intelligitur, si navem petitam tempore navigationis trans mare misit, nisi minus idoneis hominibus eam commisit."*

Esta opinião não soffre duvida, se o Navio, ou Embarcação tem dous Socios em partes iguaes; ou ainda que tenhão mais, quando ha empate de votos dos igualmente interessados. Em tal caso procede com justiça o Artigo 59. da antiga Ordenança da Hansa Teutonica, e a opinião dos principaes Escriptores desta matéria, que dão preferencia ao voto do Interessado que inten ta fazer navegar o Navio; sendo em geral mais util que as Embarcações naveguem, do que fiquem ociosas nos Portos. Porem, se o que impugna a via-

gem ; he o mais forte Interessado , ou o numero dos Interessados na maior parte do Navio , o caso não deixa de ter dificuldade .

Valim , commentando a Ordenança de que se trata , lie de parecer , que se deve seguir o rigor , e generalidade da dita Lei : pois a presunção sempre está a favor daquelle , ou daquelles que tem o maior interesse no Navio ; devendo-se crer , que he por boas , e justas considerações que tem tornado a resolução de deixar o Navio no Porto , até que o tempo seja mais favorável á navegação ; como bem pôde acontecer v. g. no rigor do Inverno , monções contrarias , tempo de guerra , e notoria infestação dos mares , em que o perigo he imminente , e os seguros não valem o esperado proveito da viagem . A questão he , se fazer navegar o Navio he negocio do interesse *communum* dos Coproprietarios ? Sendo-o , como na realidade o he , o parecer dos , ou do mais Interessado , he o que se deve seguir nos termos da Ordenança .

O mesmo Valim accrescenta , que , ainda no caso de se costumar affretar o Navio , se os Cointeressados , ou o Cointeressado na maior parte repugnassem affretallo , não podião os Socios na menor parte constrangellos ao affretamento ; devendo-se presumir , que aquelles terião boas razões para se opôr a isso ; tanto mais que o affretamento expõe o Navio ainda a maiores perigos , sendo a Equipagem escolhida pelo Affretador . O que por mais forte razão teria lugar , quando se tratasse de hum armamento em corso , ou de viagem de navegação de longo curso para Paizes remotos , mares , e portos perigosos ; pois , diz aquelle judicioso Escriptor , seria de muito perniciosa consequencia autorizar iguaes emprézas da parte do menor numero ; não sómente por causa das perturbações , e desordens , que seguir-se liião ás Sociedades de Navios , se não também porque dar-se-hia occasião aos desacertos de algum Socio temerario , que apehás tivesse hum modico interesse no Navio , e que por tanto se embarcaria pouco de expôr os Cointeressados aos riscos de perdas , que a prudencia manda evitar . Pelo que conclue dizendo , que em nenhuma circunstancia se deve dar attenção aos projectos do menor numero , nem ainda á offerta que fizessem de garantir o maior numero , ou o mais forte Interessado dos inconvenientes , e prejuizos , que pudessem resultar da viagem .

Quanto á terceira questão , o mesmo Author decide , que os Interessados , ou o Interessado na maior parte , não pôde constranger aos Socios da menor a carregar o Navio com carga propria , ou alheia , para a expedição projectada ; e que sem embargo disso , tem estes o direito de perceberem , proporcionalmente ás suas porções , o frete da carga , que os mais fortes Interessados metterem de sua conta , ou diligenciarem de quaesquer Carregadores .

A primeira parte desta decisao he incontestavel : por quanto o Artigo da Ordenança , que manda seguir o parecer , ou acordo dos mais fortes Interessados , *no que be concernente ao interesse communum da Sociedade do Navio* , tem sómente por objecto directo a sua navegação , e não a sua carregação ; pois esta nada tem de essencial , e necessariamente conexo com a mesma navegação , nem com a natureza de tal Sociedade , a qual pôde subsistir , sem que os Socios entrem jámais com carga alguma propria , e com tudo façam constantemente expedir o Navio a frete com carga alheia . Pelo que toda a obrigação dos Interessados na menor parte se limita a concorrerem com o seu contingente para os reparos , custeio , e esquipamento do Navio , a fim de pollo em estado de navegar ; e este he o unico empenho , que contrahe por Direito cada associado em Navio , ou Embarcação , se outra cousa não he expressa no Acto Social , ou tacitamente se subentende pelo uso da Praça , e circumstanças particulares do negocio , e expedição .

A segunda parte da decisão parece á primeira vista menos evidente: com tudo a sua justiça não pôde entrar em duvida racionavel. Por quanto

1.º O frete he sempre, e necessariamente devido ao Navio, seja a carga de conta de quem quer que for. Se ella pertence aos Coproprietarios, elles não figurão em tal caso senão como Carregadores, e tem consequentemente os direitos respectivos para serem indemnizados das avarias pelo casco, e frete, e nesta qualidade, são devedores do mesmo frete á Sociedade em commum, sem haver diferença entre ser o Carregador estranho, ou Interessado no Navio.

2.º Segundo a regra de Direito, o que participa dos encargos, riscos, despezas, e incommodos, deve tambem participar dos commodos, e proveitos. E como o menor, ou menores Interessados, contribuindo para as despezas do armamento, correm os riscos da navegação da sua parte, devem necessariamente entrar em partilha da totalidade do frete das mercadorias existentes a bordo.

3.º Sendo o Navio huma propriedade absolutamente indivisivel, não he assignavel precisamente lugar algum delle, que se possa com verdade dizer, que pertença a este, e não áquelle Interessado: tal sociedade, bem como a da casa herdada em commum, sendo indivisa, tem a natureza de hypotheca, que está toda no todo, e toda em qualquer parte.

4.º He evidentemente iniquo, que o menor Interessado, em cima de ser constrangido a contribuir ao armamento de huma viagem, que talvez pense indiscreta, e mal concertada, seja tambem compellido a concorrer para a carregação, de que tenha mais receio de perda, que esperança de lucro; e que por não querer, ou por não poder carregar no correspondente á sua parte, não possa com tudo lucrar o frete proporcional, do que for carregado, ficando-lhe em pura perda todas as despezas do costeio, e expedição do Navio, e até supportando sem alguma indemnidade o damnificado, que este sofre necessariamente na viagem da ida, e volta, ainda sendo feliz.

5.º Se o maior numero dos Socios, ou o mais forte Interessado, tem tão boa opinião da sua empreza, que não só faz navegar o Navio, senão que introduz, ou procura carregar correspondente ás porções, que nelle tem, he-lhe livre carregar tambem na parte do menor Interessado, e lucra com isto o frete respectivo ao seu maior interesse, pagando porém a parte, que diz respeito a seu Consócio; mas não ha Lei, nem razão, que o authorize a obrigar a seu Counteressado a metter carga no Navio, para o que talvez não tenha possibilidades, e nem ainda correspondencia alguma no lugar do destino, e justamente não queira entregar-se á discreção de hum Socio, ou Socios, que reputa inconsiderados.

Tanto mais, que o mais forte Interessado, por isso mesmo, que lhe pertence a maior parte do Navio, deve naturalmente achar mais facilidades, e créditos mercantis, para fazer completa a carregação, se ella he possível no lugar: e como comprehende a viagem na idéa, que lhe será avantajosa, he claro, que só por espirito de malicia, e singularidade, pôde recusar tomar a frete a porção de seu Associado.

Dir-se-ha, que talvez as suas faculdades não lhe permittão carregar elle só o Navio. Mas tambem o menor Interessado pôde achar-se na mesma importancia de carregar pela sua porção. E, como o que tem a principal parte, e toda a direcção da viagem, está em melhores circumstâncias para negociar com alguém, tomar interesse na carregação, e fazer navegar o Navio á carga inteira; se o não quer, he affectação maligna; e se não acha pessoa que com elle se associe, para aquelle effeito, vem logo ao espirito a natural sus-

peita, de que elle he hum homem difficil, com que ninguem quer ter contas, e por tanto a resistencia do Socio constitue-se legitima. Pelo que se deve ter em regra, que o mais forte Interessado não pode obrigar a seu Socio a carregar pela parte do seu interesse, nem dispensar-se de trazer á collacão o frete das mercadorias, que mette a bordo, para ser repartido entre elle, e o seu Coproprietario, segundo o interesse de cada hum no Navio, salvo a relle o carregar o mesmo Navio por enchoe, no caso de recusar osseu Associado a contribucao para a carregacao, sem que este depois seja admitido a metter a carga de sua conta (caso mude de parecer).

Tudo o que se tem dito procede unicamente no caso, de que os Socios no Acto Social não tivessem ajustado alguma causa de particular, sobre a direccao das viagens, carregacao, e destino do Navio, etc.: porque o que for tratado, deve ser cumprido sem embargo da regra da citada Ordenanca, assim o exigindo a boa fe das convencões humanas; bem entendido que las clausulas, ou pactos sociaes sejam licitos, e não se opponham as Leis essenciaes do Contrato da Sociedade, pois fica em tal caso cessando a providencia da Lei, quando os Socios tem provido ás duvidas, e interesses futuros. As condicões da Sociedade huma vez reguladas, não podem ser derogadas em parte alguma, senão por consentimento de todos; visto, que ninguem contrahe obrigações, e menos em negocio de tanto melindre, e consequencia, como he o de Navios, senão sobre a fe, inviolabilidade, e execucao do convencionado no Acto da Associação. Pelo que se se ajustar que ate o menor numero em quantidade de interesse seja o que de a Lei em tudo, o que respeita ao interesse commun da Sociedade, tal sendo o conceito da industria, e pericia, que mereca aos Consocios, isso mesmo se deve guardar.

Quanto a segunda regra da Ordenanca acima transcripta, a qual prohibe, que hum Socio possa fazer licitar, e arrematar o Navio social contra a vontade do outro Socio, valido no caso de serem os pareceres igualmente divididos sobre a empreza de alguma viagem, ainda que pareça hum pouco dura, e contraria a disposição de Direito, que não admite sociiedades perpetuas, nem obriga a ninguem a permanecer em Sociedade com outro, constrangidamente, com tudo, como bem observa o Sr. Valim, commentando aquella Ordenanca, o bem do Commercio exigia, que se derogasse nesta parte o Direito Commun, pois elle requer, que se facilitem as Sociedades nos Navios, não so porque, ainda aos que tem grandes fundos, não he prudente aventurar muita somma em hum só Navio, mas dividir os seus riscos por varios, a fim de que o bom exioto de huns repare os maos sucessos de outros, senão tambem porque, importando ao Estado multiplicar as expedições maritimas, e fazer florecer a navegação, cumple consequentemente promover os meios adequados a esse fim, e por tanto he conveniente, que os que tem menos facultades, ou pouca intelligencia no negocio de mar, para comprehenderem por si só a construcção, e direccao do Navio, o possam fazer por via de Sociedades dos mais opulentos, ou experimentados, ora o Legislador, que teve em vista todas estas considerações, não conseguira o seu objecto, se fosse permitido a cada Associado requerer, e obrigar o Consocio á licitação, ou arrematação do Navio commun, quando bem lhe aprouvesse.

Os inconvenientes serião sem numero, e de pessimas consequencias, se cada Socio tivesse semelhante faculdade, ou direito, pois que hum Socio talvez estimulado de não se ter seguido o seu parecer em negocio da Sociedade, ou por outro motivo caprichoso, e fraudulento, poderia requerer a licitação tão fóra de tempo, e de todo o proposito, que tornaria abortiva a em-

prezaca mais bem combinada, e esperançosa. Outro, prevaléndo-se da sua opulencia de comprar as partes dos mais Consocios, sem que estes estivessem em circunstancias de pagar a sua, poderia, com a mira de hum affretamento a vantajoso, ou de outro qualquer projecto, e especulação secreta, que lhe parecesse de ganho seguro, aproveitar-se da occasião para excluir aos seus Associados, requerendo a licitação em Praça para lhes dar a Lei, e obrigallos por este modo indirecto a ceder-lhe as suas porções. De qualquier modo, ou motivo que seja que he evidente, quer se se tolerasse tal liberdade, ficaria o Socio de menos cabedal entregar a mercê do Interessado maiorico; e as Sociedades de Navios, tão uteis ao Comercio marítimo, serião expostas a se dissolverem a cada momento, quando mais seguro se pensasse o menor Interessado, repousando alias na boa fé do contrato. Daqui se vê, quão absurda, e intolleravel lie a pertenção de qualquer Socio em Navio, fazer notificar judicialmente a outro, para que *pague*, ou *lague* (segundo entre nós he frase vulgar), isto he, para que lhe pague a sua parte, ou receba a que lhe toca, excessando assim a parceria. Disto não faltão exemplos no foro, tendo havido julgados injuridicos contra a regia acima proposta, por falta de positiva Lei do Reino da este respeito; e pertendendo alguns Juizes, que se vem em Direito Civil, e na Ordenação Liv. 4. Tit. 44., quando alias na presente materia faz-se necessaria a excepção legitima proposita na citada Ordenança Mar. Liv. 2. Tit. 18. Art. 5.º tão essencial ao bem do Comercio, como fica notado. A quella notificação he improcedentes, e a todos os respeitos illegal, e até he insustentável pela analogia das Leis pátrias: pois, 1.º ninguem por Direito pôde ser obrigado a adquirir, e menos ao impossível de pagar o preço de huma parte, que em algumas circunstancias seria a mais importante de hum Navio, ou Embarcação, sem que talvez ténha para isso facultades, ou aché inconveniente fazer essa adquisição: 2.º ninguem tão pouco pôde ser obrigado a vender, o que he seu (Ord. Liv. 4. Tit. 11.), e menos a soffrer licitações, ou arrematação nos bens proprios a requerimento de outro, sem alias nada dever-lhe; pois esta só tem lugar, ou por convenção das partes, ou por execução formal de justiça, que proceda de divida criminal, ou civil, julgada por sentença: 3.º no caso de que huma Sociedade seja forçada como a dos herdeiros, seja voluntaria como a de qualquer outra Companhia, em que possue *pro indiviso* alguma cousa *communis*, que não admite commoda divisão, a Lei do Reino só permite a venda della de hums Socios a outros a aprazimento reciproco; e não vindo á concordia, só podem arrendalla a proveito de todos. Ord. Liv. 4. Tit. 96. §. 5.

"Tendo os Herdeiros, ou Companheiros alguma cousa, que não possam entre si partir sem danno, assim como escravo, besta, moinho, lagar, ou outra cousa semelhante, não a devém partir, mas devem-na vender a cada hum delles, ou a outro algum, qual mais quizerem, ou por seu aprazimento trocarão com outras cousas, se as ahi houver. E se se não puderem por esta maneira haver, arrendalla-hão, e partirão a renda entre si."

A vista desta Ordenação entendo, que nem caso de discordia dos Socios de Navio, ou Embarcação, a não ser sobre o projecto da viagem, nem que tem lugar provocar-se a licitação por acordo do maior numero, não pôde o menor numero ser obrigado a vender, ou arrematação da sua parte, testando alias prompto a concorrer com o seu contigente, para o costeio, e expedição, assistindo-lhe em consequencia direito de requerer, que seja posto o mesmo

Navio, ou Embarcação, a frete, e tomar dinheiros a risco, ou a juro na Praça, para o fazer navegar por conta, e a cargo dos Socios recusantes.

Não podendo porém achar-se Affretador, ou Carregador, nem vindo por modo algum á concordia os Socios (para o que seria conveniente fazer-se toda a diligencia para esse efeito em Juizo arbitral, ou perante Meza de Commercio), sendo do interesse da navegação, que por tais disputas interminaveis não fiquem parados, arruinando-se no Porto os Navios, ou Embarações, parece que nestas circumstancias he de absoluta necessidade, que o menor numero dos Socios seja obrigado a soffrer arrematação, e constrangido a receber o embolso da sua parte, estimada por Peritos. Veja-se o Cap. 16., no que vai notado ao Art. 16. e 17. das Ordenanças Tit. do Capitão.

CAPITULO IX.

Dos Direitos dos Proprietarios do Navio a respeito do Mestre.

OS Direitos do Proprietario do Navio a respeito do Capitão, ou Mestre consistem:

1.º Não poder este no lugar do domicilio do mesmo Proprietario, ou de seu Correspondente, a quem está consignado, fazer causa alguma de consequencia sem ser de acordo, ou por consentimento do dito Proprietario; como são os casos de ajuste de soldadas, affretamento, concerto, ou obras quaisquer do Navio, compra de apparelhos, munições, e carga, dinheiro a credito, ou a risco para o custeio, e expedição; resgate, estando o Proprietario no Porto, onde foi levado o Navio, ou em vizinhança, e oportunidade de ser consultado; despedida de Equipagem, e ainda de qualquer Official, e Marinheiro.

2.º Tornar-lhe contas, e demandallo pelos prejuizos occasionados por sua falta, ou fraude, e em geral por qualquer genero de barataria pessoal, ou da Equipagem.

3.º Despedido do Navio, antes, ou depois da viagem, com justa, ou semi-justa causa, tenha, ou não elle parte no mesmo Navio, com o encargo todayria de embolsallo, se o Capitão quizer, da sua parte, avaliando-se esta á estimação de Peritos, e de lhe pagar as perdas, e danños, sendo a despedida sem causa.

O direito do Proprietario do Navio para despedir o Mestre, quando o julga a proposito, he expresso nas Ord. Liv. 2. Tit. 8. Art. 4.

"Poderão todos os Proprietarios de Navios despedir o Mestre, satisfa-zendo-lhe, se elle o requer, a parte que tiver na Embarcação, segundo a ayaliação dos Peritos."

Este Artigo he geral, e não distingue, se ha, ou não, causa legitima para a despedida. Por isso se deve ter em regla, que a simples mudança de vontade do Proprietario, ou do maior numero dos Interessados no Navio, nos termos do Art. 5. deste Tit., basta para o authorizar a despedir o Mestre. Esta disposição he justa; pois concilia os reciprocos direitos do Proprietario, e do Mestre.

De huma parte dá ao Proprietario o direito de despedir o Mestre, quando lhe apraz, sem embargo de ter este tambem interesse social no Navio, visto ser a qualidade de Mestre distincta, e separavel da de Coproprietario, e ser commun direito dos Preponentes, e Constituintes retirar, quando lhes convém, de seus Prepostos a confiança que antes nelles tinham, revogando a