

FONTE : http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0556-1850.htm

Acesso em: 17/01/2007



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 556, DE 25 DE JUNHO DE 1850.

Arts. 1º ao 456, [revogados pela Lei nº 10.406, de 2002](#)

PARTE SEGUNDA - DO COMÉRCIO MARÍTIMO

TÍTULO I

DAS EMBARCAÇÕES

Art. 457 - Somente podem gozar das prerrogativas e favores concedidos a embarcações brasileiras, as que verdadeiramente pertencerem a súditos do Império, sem que algum estrangeiro nelas possua parte ou interesse.

Provando-se que alguma embarcação, registrada debaixo do nome de brasileiro, pertence no todo ou em parte a estrangeiro, ou que este tem nela algum interesse, será apreendida como perdida; e metade do seu produto aplicado para o denunciante, havendo-o, e a outra metade a favor do cofre do Tribunal do Comércio respectivo.

Os súditos brasileiros domiciliados em país estrangeiro não podem possuir embarcação brasileira; salvo se nela for comparte alguma casa comercial brasileira estabelecida no Império.

Art. 458 - Acontecendo que alguma embarcação brasileira passe por algum título domínio de estrangeiro no todo ou em parte, não poderá navegar com a natureza de propriedade brasileira, enquanto não for alienada a súdito do Império.

Art. 459 - É livre construir as embarcações pela forma e modo que mais conveniente parecer; nenhuma, porém, poderá aparelhar-se sem se reconhecer previamente, por vistoria feita na conformidade dos regulamentos do Governo, que se acha navegável.

O auto original da vistoria será depositado na secretaria do Tribunal do Comércio respectivo; e antes deste depósito nenhuma embarcação será admitida a registro.

Art. 460 - Toda embarcação brasileira destinada à navegação do alto mar, com exceção somente das que se empregarem exclusivamente nas pescarias das costas, deve ser registrada no Tribunal do Comércio do domicílio do seu proprietário ostensivo ou armador (artigo nº. 484), e sem constar do registro não será admitida a despacho.

Art. 461 - O registro deve conter:

1 - a declaração do lugar onde a embarcação foi construída, o nome do construtor, e a qualidade das madeiras principais;

2 - as dimensões da embarcação em palmos e polegadas; e a sua capacidade em toneladas, comprovadas por certidão de arqueação com referência à sua data;

3 - a armação de que usa, e quantas cobertas tem;

4 - o dia em que foi lançada ao mar;

5 - o nome de cada um dos donos ou partes, e os seus respectivos domicílios;

6 - menção especificada do quinhão de cada parte, se for de mais de um proprietário, e a época da sua respectiva aquisição, com referência à natureza e data do título, que deverá acompanhar a petição para o registro. O nome da embarcação registrada e do seu proprietário ostensivo ou armador serão publicados por anúncios nos periódicos do lugar.

Art. 462 - Se a embarcação for de construção estrangeira, além das especificações sobreditas, deverá declarar-se no registro a nação a que pertencia, o nome que tinha e o que tomou, e o título por que passou a ser de propriedade brasileira; podendo omitir-se, quando não conste dos documentos, o nome do construtor.

Art. 463 - O proprietário armador prestará juramento por si ou por seu procurador, nas mãos do presidente do tribunal, de que a sua declaração é verídica, e de que todos os proprietários da embarcação são verdadeiramente súditos brasileiros, obrigando-se por termo a não fazer uso ilegal do registro, e a entregá-lo dentro de 1 (um) ano no mesmo tribunal, no caso da embarcação ser vendida, perdida ou julgada incapaz de navegar; pena de incorrer na multa no mesmo termo declarada, que o tribunal arbitrar.

Nos lugares onde não houver Tribunal do Comércio, todas as diligências sobreditas serão praticadas perante o juiz de direito do comércio, que enviará ao tribunal competente as devidas participações, acompanhadas dos documentos respectivos.

Art. 464 - Todas as vezes que qualquer embarcação mudar de proprietário ou de nome, será o seu registro apresentado no Tribunal do Comércio respectivo para as competentes anotações.

Art. 465 - Sempre que a embarcação mudar de capitão, será esta alteração anotada no registro, pela autoridade que tiver a seu cargo a matrícula dos navios, no porto onde a mudança tiver lugar.

Art. 466 - Toda a embarcação brasileira em viagem é obrigada a ter a bordo:

1 - o seu registro (artigo nº . 460);

2 - o passaporte do navio;

3 - o rol da equipagem ou matrícula;

4 - a guia ou manifesto da Alfândega do porto brasileiro donde houver saído, feito na conformidade das leis, regulamentos e instruções fiscais;

5 - a carta de fretamento nos casos em que este tiver lugar, e os conhecimentos da carga existente a bordo, se alguma existir;

6 - os recibos das despesas dos portos donde sair, compreendidas as de pilotagem, ancoragem e mais direitos ou impostos de navegação;

7 - um exemplar do Código Comercial.

Art. 467 - A matrícula deve ser feita no porto do armamento da embarcação, e conter:

1 - os nomes do navio, capitão, oficiais e gente da tripulação, com declaração de suas idades, estado, naturalidade e domicílio, e o emprego de cada um a bordo;

2 - o porto da partida e o do destino, e a torna-viagem, se esta for determinada;

3 - as soldadas ajustadas, especificando-se, se são por viagem ou ao mês, por quantia certa ou a frete, quinhão ou lucro na viagem;

4 - as quantias adiantadas, que se tiverem pago ou prometido pagar por conta das soldadas;

5 - a assinatura do capitão, e de todos os oficiais do navio e mais indivíduos da tripulação que souberem escrever (artigo nºs 511 e 512).

Art. 468 - As alienações ou hipotecas de embarcações brasileiras destinadas à navegação do alto-mar, só podem fazer-se por escritura pública, na qual se deverá inserir o teor do seu registro, com todas as anotações que nele houver (artigo nºs 472 e 474); pena de nulidade.

Todos os aprestos, aparelhos e mais pertences existentes a bordo de qualquer navio ao tempo da sua venda, deverão entender-se compreendidos nesta, ainda que deles se não faça expressa menção; salvo havendo no contrato convenção em contrário.

Art. 469 - Vendendo-se algum navio em viagem, pertencem ao comprador os fretes que vencer nesta viagem; mas se na data do contrato o navio tiver chegado ao lugar do seu destino, serão do vendedor; salvo convenção em contrário.

Art. 470 - No caso de venda voluntária, a propriedade da embarcação passa para o comprador com todos os seus encargos; salvo os direitos dos credores privilegiados que nela tiverem hipoteca tácita. Tais são:

1 - os salários devidos por serviços prestados ao navio, compreendidos os de salvados e pilotagem;

2 - todos os direitos de porto e impostos de navegação;

3 - os vencimentos de depositários e despesas necessárias feitas na guarda do navio, compreendido o aluguel dos armazéns de depósito dos aprestos e aparelhos do mesmo navio;

4 - todas as despesas do custeio do navio e seus pertences, que houverem sido feitas para sua guarda e conservação depois da última viagem e durante a sua estadia no porto da venda;

5 - as soldadas do capitão, oficiais e gente da tripulação, vencidas na última viagem;

6 - o principal e prêmio das letras de risco tomadas pelo capitão sobre o casco e aparelho ou sobre os fretes (artigo nº. 651) durante a última viagem, sendo o contrato celebrado e assinado antes do navio partir do porto onde tais obrigações forem contraídas;

7 - o principal e prêmio de letras de risco, tomadas sobre o casco e aparelhos, ou fretes, antes de começar a última viagem, no porto da carga (artigo nº. 515);

8 - as quantias emprestadas ao capitão, ou dívidas por ele contraídas para o conserto e custeio do navio, durante a última viagem, com os respectivos prêmios de seguro, quando em virtude de tais empréstimos o capitão houver evitado firmar letras de risco (artigo nº. 515);

9 - faltas na entrega da carga, prêmios de seguro sobre o navio ou fretes, e avarias ordinárias, e tudo o que respeitar à última viagem somente.

Art. 471 - São igualmente privilegiadas, ainda que contraídas fossem anteriormente à última viagem:

1 - as dívidas provenientes do contrato da construção do navio e juros respectivos, por tempo de 3 (três) anos, a contar do dia em que a construção ficar acabada;

2 - as despesas do conserto do navio e seus aparelhos, e juros respectivos, por tempo dos 2 (dois) últimos anos, a contar do dia em que o conserto terminou.

Art. 472 - Os créditos provenientes das dívidas especificadas no artigo precedente, e nos nºs 4, 6, 7 e 8 do artigo nº. 470, só serão considerados como privilegiados quando tiverem sido lançados no Registro do Comércio em tempo útil (artigo nº. 10, nº 2) e as suas importâncias se acharem anotadas no registro da embarcação (artigo nº. 468).

As mesmas dívidas, sendo contraídas fora do Império, só serão atendidas achando-se autenticadas com o Visto - do respectivo cônsul.

Art. 473 - Os credores contemplados nos artigos nºs 470 e 471 preferem entre si pela ordem dos números em que estão colocados; as dívidas, contempladas debaixo do mesmo número e contraídas no mesmo porto, precederão entre si pela ordem em que ficam classificadas, e entrarão em concurso sendo de idêntica natureza; porém, se dívidas idênticas se fizerem por necessidade em outros portos, ou no mesmo porto a que voltar o navio, as posteriores preferirão às anteriores.

Art. 474 - Em seguimento dos créditos mencionados nos artigos nºs 470 e 471, são também privilegiados o preço da compra do navio não pago, e os juros respectivos, por tempo de 3 (três) anos, a contar da data do instrumento do contrato; contanto, porém, que tais créditos constem de documentos inscritos lançados no Registro do Comércio em tempo útil, e a sua importância se ache anotada no registro da embarcação.

Art. 475 - No caso de quebra ou insolvência do armador do navio, todos os créditos a cargo da embarcação, que se acharem nas precisas circunstâncias dos artigos nºs 470, 471 e 474, preferirão sobre o preço do navio a outros credores da massa.

Art. 476 - O vendedor de embarcação é obrigado a dar ao comprador uma nota por ele assinada de todos os créditos privilegiados a que a mesma embarcação possa achar-se obrigada (artigos nºs 470, 471 e 474), a qual deverá ser incorporada na escritura da venda em seguimento do registro da embarcação. A falta de declaração de algum crédito privilegiado induz presunção de má-fé da parte do vendedor, contra o qual o comprador poderá intentar a ação criminal que seja competente, se for obrigado ao pagamento de algum crédito não declarado.

Art. 477 - Nas vendas judiciais extingue-se toda a responsabilidade da embarcação para com todos e quaisquer credores, desde a data do termo da arrematação, e fica subsistindo somente sobre o preço, enquanto este se não levanta.

Todavia, se do registro do navio constar que este está obrigado por algum crédito privilegiado, o preço da arrematação será conservado em depósito, em tanto quanto baste para solução dos créditos privilegiados constantes do registro; e não poderá levantar-se antes de expirar o prazo da prescrição dos créditos privilegiados, ou se mostrar que estão todos pagos, ainda mesmo que o exequente seja credor privilegiado, salvo prestando fiança idônea; pena de nulidade do levantamento do depósito; competindo ao credor prejudicado ação para haver de quem indevidamente houver recebido, e de perdas e danos solidariamente contra o juiz e escrivão que tiverem passado e assinado a ordem ou mandado.

Art. 478 - Ainda que as embarcações sejam reputadas bens móveis, contudo, nas vendas judiciais, se guardarão as regras que as leis prescrevem para as arrematações dos bens de raiz; devendo as ditas vendas, além da afixação dos editais nos lugares públicos, e particularmente nas praças do comércio, ser publicadas por três anúncios insertos, com o intervalo de 8 (oito) dias, nos jornais do lugar, que habitualmente publicarem anúncios, e, não os havendo, nos do lugar mais vizinho.

Nas mesmas vendas, as custas judiciais do processo da execução e arrematação preferem a todos os créditos privilegiados.

Art. 479 - Enquanto durar a responsabilidade da embarcação por obrigações privilegiadas, pode esta ser embargada e detida, a requerimento de credores que apresentarem títulos legais (artigo nºs 470, 471 e 474), em qualquer porto do Império onde se achar, estando sem carga ou não tendo recebido a bordo mais da quarta parte da que corresponder à sua lotação; o embargo, porém, não será admissível achando-se a embarcação com os despachos necessários para poder ser declarada desimpedida, qualquer que seja o estado da carga; salvo se a dívida proceder de fornecimentos feitos no mesmo porto, e para a mesma viagem.

Art. 480 - Nenhuma embarcação pode ser embargada ou detida por dívida não privilegiada; salvo no porto da sua matrícula; e mesmo neste, unicamente nos casos em que os devedores são por direito obrigados a prestar caução em juízo, achando-se previamente intentadas as ações competentes.

Art. 481 - Nenhuma embarcação, depois de ter recebido mais da quarta parte da carga correspondente à sua lotação, pode ser embargada ou detida por dívidas particulares do armador, exceto se estas tiverem sido contraídas para aprontar o navio para a mesma viagem, e o devedor não tiver outros bens com que possa pagar; mas, mesmo neste caso, se mandará levantar o embargo, dando os mais compartes fiança pelo valor de seus respectivos quinhões, assinando o capitão termo de voltar ao mesmo lugar finda a viagem, e prestando os interessados na expedição fiança idônea à satisfação da dívida, no caso da embarcação não voltar por qualquer incidente, ainda que seja de força maior. O capitão que deixar de cumprir o referido termo responderá pessoalmente pela dívida, salvo o caso de força maior, e a sua falta será qualificada de barataria.

Art. 482 - Os navios estrangeiros surtos nos portos do Brasil não podem ser embargados nem detidos, ainda mesmo que se achem sem carga, por dívidas que não forem contraídas no território brasileiro em utilidade dos mesmos navios ou da sua carga; salvo provindo a dívida de letras de risco ou de câmbio sacadas em país estrangeiro no caso do artigo nº. 651, e vencidas em algum lugar do Império.

Art. 483 - Nenhum navio pode ser detido ou embargado, nem executado na sua totalidade por dívidas particulares de um comparte; poderá, porém, ter lugar a execução no valor do quinhão do devedor, sem prejuízo da livre navegação do mesmo navio, prestando os mais compartes fiança idônea.

TÍTULO II

DOS PROPRIETÁRIOS, COMPARTES E CAIXAS DE NAVIOS

Art. 484 - Todos os cidadãos brasileiros podem adquirir e possuir embarcações brasileiras; mas a sua armação e expedição só pode girar debaixo do nome e responsabilidade de um proprietário ou comparte, armador ou caixa, que tenha as qualidades requeridas para ser comerciante (artigo nºs 1 e 4).

Art. 485 - Quando os compartes de um navio fazem dele uso comum, esta sociedade ou parceria marítima regula-se pelas disposições das sociedades comerciais (Parte I, Título XV); salvo as determinações contidas no presente Título.

Art. 486 - Nas parcerias ou sociedades de navios, o parecer da maioria no valor dos interesses prevalece contra o da minoria nos mesmos interesses, ainda que esta seja representada pelo maior número de sócios e aquela por um só. Os votos computam-se na proporção dos quinhões; o menor quinhão será contado por um voto; no caso de empate decidirá a sorte, se os sócios não preferirem cometer a decisão a um terceiro.

Art. 487 - Achando-se um navio necessitado de conserto, e convindo neste a maioria, os sócios dissidentes, se não quiserem anuir, serão obrigados a vender os seus quinhões aos outros compartes, estimando-se o preço antes de principiar-se o conserto; se estes não quiserem comprar, proceder-se-á à venda em hasta pública.

Art. 488 - Se o menor número entender que a embarcação necessita de conserto e a maioria se opuser, a minoria tem direito para requerer que se proceda a vistoria judicial; decidindo-se que o conserto é necessário, todos os compartes são obrigados a contribuir para ele.

Art. 489 - Se algum comparte na embarcação quiser vender o seu quinhão, será obrigado a afrontar os outros parceiros; estes têm direito a preferir na compra em igualdade de condições, contanto que efetuem a entrega do preço à vista, ou o consignem em juízo no caso de contestação. Resolvendo-se a venda do navio por deliberação da maioria, a minoria pode exigir que se faça em hasta pública.

Art. 490 - Todos os compartes têm direito, de preferir no fretamento a qualquer terceiro, em igualdade de condições; concorrendo na preferência para a mesma viagem dois ou mais compartes, preferirá o que tiver maior parte de interesses na embarcação; no caso de igualdade de interesses decidirá a sorte; todavia, esta preferência não dá direito para exigir que se varie o destino da viagem acordada pela maioria.

Art. 491 - Toda a parceria ou sociedade de navio é administrada por um ou mais caixas, que representa em juízo e fora dele a todos os interessados, e os responsabiliza; salvo as restrições contidas no instrumento social, ou nos poderes do seu mandato, competentemente registrados (artigo nºs 10, nº 2).

Art. 492 - O caixa deve ser nomeado dentre os compartes; salvo se todos convierem na nomeação de pessoa estranha à parceria; em todos os casos é necessário que o caixa tenha as qualidades exigidas no artigo nº. 484.

Art. 493 - Ao caixa, não havendo estipulação em contrário, pertence nomear, ajustar e despedir o capitão e mais oficiais do navio, dar todas as ordens, e fazer todos os contratos relativos à administração, fretamento e viagens da embarcação; obrando sempre em conformidade do acordo da maioria e do seu mandato, debaixo de sua responsabilidade pessoal para com os compartes pelo que obrar contra o mesmo acordo, ou mandato.

Art. 494 - Todos os proprietários e partes são solidariamente responsáveis pelas dívidas que o capitão contrair para consertar, habilitar e aprovisionar o navio; sem que esta responsabilidade possa ser ilidida, alegando-se que o capitão excedeu os limites das suas faculdades, ou instruções, se os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a benefício do navio (artigo nº. 517). Os mesmos proprietários e partes são solidariamente responsáveis pelos prejuízos que o capitão causar a terceiro por falta da diligência que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo (artigo nº. 519). Esta responsabilidade cessa, fazendo aqueles abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem. Não é permitido o abandono ao proprietário ou parte que for ao mesmo tempo capitão do navio.

Art. 495 - O caixa é obrigado a dar aos proprietários ou partes, no fim de cada viagem, uma conta da sua gestão, tanto relativa ao estado do navio e parceria, como da viagem finda, acompanhada dos documentos competentes, e a pagar sem demora o saldo líquido que a cada um couber; os proprietários ou partes são obrigados a examinar a conta do caixa logo que lhes for apresentada, e a pagar sem demora a quota respectiva aos seus quinhões. A aprovação das contas do caixa dada pela maioria dos partes do navio não obsta a que a minoria dos sócios intente contra eles as ações que julgar competentes.

TÍTULO III

DOS CAPITÃES OU MESTRES DE NAVIO

Art. 496 - Para ser capitão ou mestre de embarcação brasileira, palavras sinônimas neste Código para todos os efeitos de direito, requer-se ser cidadão brasileiro, domiciliado no Império, com capacidade civil para poder contratar validamente.

Art. 497 - O capitão é o comandante da embarcação; toda a tripulação lhe está sujeita, e é obrigada a obedecer e cumprir as suas ordens em tudo quanto for relativo ao serviço do navio.

Art. 498 - O capitão tem a faculdade de impor penas correccionais aos indivíduos da tripulação que perturbarem a ordem do navio, cometerem faltas de disciplina, ou deixarem de fazer o serviço que lhes competir; e até mesmo de proceder à prisão por motivo de insubordinação, ou de qualquer outro crime cometido a bordo, ainda mesmo que o delinqüente seja passageiro; formando os necessários processos, os quais é obrigado a entregar com os presos às autoridades competentes no primeiro porto do Império aonde entrar.

Art. 499 - Pertence ao capitão escolher e ajustar a gente da equipagem, e despedi-la, nos casos em que a despedida possa ter lugar (artigo nº. 555), obrando de concerto com o dono ou armador, caixa, ou consignatário do navio, nos lugares onde estes se acharem presentes. O capitão não pode ser obrigado a receber na equipagem indivíduo algum contra a sua vontade.

Art. 500 - O capitão que seduzir ou desencaminhar marinheiro matriculado em outra embarcação será punido com a multa de cem mil réis por cada indivíduo que desencaminhar, e obrigado a entregar o marinheiro seduzido, existindo a bordo do seu navio; e se a embarcação por esta falta deixar de fazer-se à vela, será responsável pelas estadias da demora.

Art. 501 - O capitão é obrigado a ter escrituração regular de tudo quanto diz respeito à administração do navio, e à sua navegação; tendo para este fim três livros distintos, encadernados e rubricados pela autoridade a cargo de quem estiver a matrícula dos navios; pena de responder por perdas e danos que resultarem da sua falta de escrituração regular.

Art. 502 - No primeiro, que se denominará - Livro da Carga - assentará diariamente as entradas e saídas da carga, com declaração específica das marcas e números dos volumes,

nomes dos carregadores e consignatários, portos da carga e descarga, fretes ajustados, e quaisquer outras circunstâncias ocorrentes que possam servir para futuros esclarecimentos. No mesmo livro se lançarão também os nomes dos passageiros, com declaração do lugar do seu destino, preço e condições da passagem, e a relação da sua bagagem.

Art. 503 - O segundo livro será da - Receita e Despesa da Embarcação; e nele, debaixo de competentes títulos, se lançará, em forma de contas correntes, tudo quanto o capitão receber e depender respectivamente à embarcação; abrindo-se assento a cada um dos indivíduos da tripulação, com declaração de seus vencimentos, e de qualquer ônus a que se achem obrigados, e a cargo do que receberem por conta de suas soldadas.

Art. 504 - No terceiro livro, que será denominado - Diário da Navegação - se assentarão diariamente, enquanto o navio se achar em algum porto, os trabalhos que tiverem lugar a bordo, e os consertos ou reparos do navio. No mesmo livro se assentará também toda a derrota da viagem, notando-se diariamente as observações que os capitães e os pilotos são obrigados a fazer, todas as ocorrências interessantes à navegação, acontecimentos extraordinários que possam ter lugar a bordo, e com especialidade os temporais, e os danos ou avarias que o navio ou a carga possam sofrer, as deliberações que se tomarem por acordo dos oficiais da embarcação, e os competentes protestos.

Art. 505 - Todos os processos testemunháveis e protestos formados a bordo, tendentes a comprovar sinistros, avarias, ou quaisquer perdas, devem ser ratificados com juramento do capitão perante a autoridade competente do primeiro lugar onde chegar; a qual deverá interrogar o mesmo capitão, oficiais, gente da equipagem (artigo nº. 545, nº 7) e passageiros sobre a veracidade dos fatos e suas circunstâncias, tendo presente o Diário da Navegação, se houver sido salvo.

Art. 506 - Na véspera da partida do porto da carga, fará o capitão inventariar, em presença do piloto e contramestre, as amarras, âncoras, velames e mastreação, com declaração do estado em que se acharem. Este inventário será assinado pelo capitão, piloto e contramestre. Todas as alterações que durante a viagem sofrer qualquer dos sobreditos artigos serão anotadas no Diário da Navegação, e com as mesmas assinaturas.

Art. 507 - O capitão é obrigado a permanecer a bordo desde o momento em que começa a viagem de mar, até a chegada do navio a surgidouro seguro e bom porto; e a tomar os pilotos e práticos necessários em todos os lugares em que os regulamentos, o uso e prudência o exigirem; pena de responder por perdas e danos que da sua falta resultarem.

Art. 508 - É proibido ao capitão abandonar a embarcação, por maior perigo que se ofereça, fora do caso de naufrágio; e julgando-se indispensável o abandono, é obrigado a empregar a maior diligência possível para salvar todos os efeitos do navio e carga, e com preferência os papéis e livros da embarcação, dinheiro e mercadorias de maior valor. Se apesar de toda a diligência os objetos tirados do navio, ou os que nele ficarem se perderem ou forem roubados sem culpa sua, o capitão não será responsável

Art. 509 - Nenhuma desculpa poderá desonerar o capitão que alterar a derrota que era obrigado a seguir, ou que praticar algum ato extraordinário de que possa provir dano ao navio ou à carga, sem ter precedido deliberação tomada em junta composta de todos os oficiais da embarcação, e na presença dos interessados do navio ou na carga, se algum se achar a bordo. Em tais deliberações, e em todas as mais que for obrigado a tomar com acordo dos oficiais do navio, o capitão tem voto de qualidade, e até mesmo poderá obrar contra o vencido, debaixo de sua responsabilidade pessoal, sempre que o julgar conveniente.

Art. 510 - É proibido ao capitão entrar em porto estranho ao do seu destino; e, se ali for levado por força maior (artigo nº. 740), é obrigado a sair no primeiro tempo oportuno que se

oferecer; pena de responder pelas perdas e danos que da demora resultarem ao navio ou à carga (artigo nº. 748).

Art. 511 - O capitão que entrar em porto estrangeiro é obrigado a apresentar-se ao cônsul do Império nas primeiras 24 (vinte quatro) horas úteis, e a depositar nas suas mãos a guia ou manifesto da Alfândega, indo de algum porto do Brasil, e à matrícula; e a declarar, e fazer anotar nesta pelo mesmo cônsul, no ato da apresentação, toda e qualquer alteração que tenha ocorrido sobre o mar na tripulação do navio; e antes da saída as que ocorrerem durante a sua estada no mesmo porto.

Quando a entrada for em porto do Império, o depósito do manifesto terá lugar na Alfândega respectiva, havendo-a, e o da matrícula na repartição onde esta se costuma fazer com as sobreditas declarações.

Art. 512 - Na volta da embarcação ao porto donde saiu, ou naquele onde largar o seu comando, é o capitão obrigado a apresentar a matrícula original na repartição encarregada da matrícula dos navios, dentro de 24 (vinte e quatro) horas úteis depois que der fundo, e a fazer as mesmas declarações ordenadas no artigo precedente. Passados 8 (oito) dias depois do referido tempo, prescreve qualquer ação de procedimento, que possa ter lugar contra o capitão por faltas por ele cometidas na matrícula durante a viagem.

O capitão que não apresentar todos os indivíduos matriculados, ou não fizer constar devidamente a razão da falta, será multado, pela autoridade encarregada da matrícula dos navios, em cem mil-réis por cada pessoa que apresentar de menos, com recurso para o Tribunal do Comércio competente.

Art. 513 - Não se achando presentes os proprietários, seus mandatários ou consignatários, incumbe ao capitão ajustar fretamentos, segundo as instruções que tiver recebido (artigo nº. 569).

Art. 514 - O capitão, nos portos onde residirem os donos, seus mandatários ou consignatários, não pode, sem autorização especial destes, fazer despesa alguma extraordinária com a embarcação.

Art. 515 - É permitido ao capitão em falta de fundos, durante a viagem, não se achando presente algum dos proprietários da embarcação, seus mandatários ou consignatários, e na falta deles algum interessado na carga, ou mesmo se, achando-se presentes, não providenciarem, contrair dívidas, tomar dinheiro a risco sobre o casco e pertences do navio e remanescentes dos fretes depois de pagas as soldadas, e até mesmo, na falta absoluta de outro recurso, vender mercadorias da carga, para o reparo ou provisão da embarcação; declarando nos títulos das obrigações que assinar a causa de que estas procedem (artigo nº. 517).

As mercadorias da carga que em tais casos se venderem serão pagas aos carregadores pelo preço que outras de igual qualidade obtiverem no porto da descarga, ou pelo que por arbitradores se estimar no caso da venda ter compreendido todas as da mesma qualidade (artigo nº. 621).

Art. 516 - Para poder ter lugar alguma das providências autorizadas no artigo precedente, é indispensável:

1 - Que o capitão prove falta absoluta de fundos em seu poder pertencentes à embarcação.

2 - Que não se ache presente o proprietário da embarcação, ou mandatário seu ou consignatário, e na falta algum dos interessados na carga; ou que, estando presentes, se dirigiu a eles e não providenciaram.

3 - Que a deliberação seja tomada de acordo com os oficiais da embarcação, lavrando-se no Diário da Navegação termo da necessidade da medida tomada (artigo nº. 504).

A justificação destes requisitos será feita perante o juiz de direito do comércio do porto onde se tomar o dinheiro a risco ou se venderem as mercadorias, e por ele julgada procedente, e nos portos estrangeiros perante os cônsules do Império.

Art. 517 - O capitão que, nos títulos ou instrumentos das obrigações procedentes de despesas por ele feitas para fabrico, habilitação ou abastecimento da embarcação, deixar de declarar a causa de que procedem, ficará pessoalmente obrigado para com as pessoas com quem contratar; sem prejuízo da ação que estas possam ter contra os donos do navio provando que as quantias devidas foram efetivamente aplicadas a benefício deste (artigo nº. 494).

Art. 518 - O capitão que tomar dinheiro sobre o casco do navio e seus pertences, empenhar ou vender mercadorias, fora dos casos em que por este Código lhe é permitido, e o que for convencido de fraude em suas contas, além das indenizações de perdas e danos, ficará sujeito à ação criminal que no caso couber.

Art. 519 - O capitão é considerado verdadeiro depositário da carga e de quaisquer efeitos que receber a bordo, e como tal está obrigado à sua guarda, bom acondicionamento e conservação, e à sua pronta entrega à vista dos conhecimentos (artigo nºs 586 e 587).

A responsabilidade do capitão a respeito da carga principia a correr desde o momento em que a recebe, e continua até o ato da sua entrega no lugar que se houver convencionado, ou que estiver em uso no porto da descarga.

Art. 520 - O capitão tem direito para ser indenizado pelos donos de todas as despesas necessárias que fizer em utilidade da embarcação com fundos próprios ou alheios, contanto que não tenha excedido as suas instruções, nem as faculdades que por sua natureza são inerentes à sua qualidade de capitão.

Art. 521 - É proibido ao capitão pôr carga alguma no convés da embarcação sem ordem ou consentimento por escrito dos carregadores; pena de responder pessoalmente por todo o prejuízo que daí possa resultar.

Art. 522 - Estando a embarcação fretada por inteiro, se o capitão receber carga de terceiro, o afretador tem direito a fazê-la desembarcar.

Art. 523 - O capitão, ou qualquer outro indivíduo da tripulação, que carregar na embarcação, ainda mesmo a pretexto de ser na sua câmara ou nos seus agasalhados, mercadoria de sua conta particular, sem consentimento por escrito do dono do navio ou dos afretadores, pode ser obrigado a pagar frete dobrado.

Art. 524 - O capitão que navega em parceria a lucro comum sobre a carga não pode fazer comércio algum por sua conta particular a não haver convenção em contrário; pena de correrem por conta dele todos os riscos e perdas, e de pertencerem aos demais parceiros os lucros que houver.

Art. 525 - É proibido ao capitão fazer com os carregadores ajustes públicos ou secretos que revertam em benefício seu particular, debaixo de qualquer título ou pretexto que seja; pena de correr por conta dele e dos carregadores, todo o risco que acontecer, e de pertencer ao dono do navio todo o lucro que houver.

Art. 526 - É obrigação do capitão resistir por todos os meios que lhe ditar a sua prudência a toda e qualquer violência que possa intentar- se contra a embarcação, seus pertences e carga; e se for obrigado a fazer entrega de tudo ou de parte, deverá munir-se com os competentes protestos e justificações no mesmo porto, ou no primeiro onde chegar (artigo nºs 504 e 505).

Art. 527 - O capitão não pode reter a bordo os efeitos da carga a título de segurança do frete; mas tem direito de exigir dos donos ou consignatários, no ato da entrega da carga, que depositem ou afiancem a importância do frete, avarias grossas e despesas a seu cargo; e na falta de pronto pagamento, depósito, ou fiança, poderá requerer embargo pelos fretes, avarias e despesas sobre as mercadorias da carga, enquanto estas se acharem em poder dos donos ou consignatários, ou estejam fora das estações públicas ou dentro delas; e mesmo para requerer a sua venda imediata, se forem de fácil deterioração, ou de guarda arriscada ou dispendiosa.

A ação de embargo prescreve passados 30 (trinta) dias a contar da data do último dia da descarga.

Art. 528 - Quando por ausência do consignatário, ou por se não apresentar o portador do conhecimento à ordem, o capitão ignorar a quem deva competentemente fazer a entrega, solicitará do juiz de direito do comércio, e onde o não houver da autoridade local a quem competir, que nomeie depositário para receber os gêneros, e pagar os fretes devidos por conta de quem pertencer.

Art. 529 - O capitão é responsável por todas as perdas e danos que, por culpa sua, omissão ou imperícia, sobrevierem ao navio ou à carga; sem prejuízo das ações criminais a que a sua malversação ou dolo possa dar lugar (artigo nº. 608).

O capitão é também civilmente responsável pelos furtos, ou quaisquer danos praticados a bordo pelos indivíduos da tripulação nos objetos da carga, enquanto esta se achar debaixo da sua responsabilidade.

Art. 530 - Serão pagas pelo capitão todas as multas que forem impostas à embarcação por falta de exata observância das leis e regulamentos das Alfândegas e polícia dos portos; e igualmente os prejuízos que resultarem de discórdias entre os indivíduos da mesma tripulação no serviço desta, se não provar que empregou todos os meios convenientes para as evitar.

Art. 531 - O capitão que, fora do caso de inavegabilidade legalmente provada, vender o navio sem autorização especial dos donos, ficará responsável por perdas e danos, além da nulidade da venda, e do procedimento criminal que possa ter lugar.

Art. 532 - O capitão que, sendo contratado para uma viagem certa, deixar de a concluir sem causa justificada, responderá aos proprietários, afretadores e carregadores pelas perdas e danos que dessa falta resultarem.

Em reciprocidade, o capitão, que sem justa causa for despedido antes de finda a viagem, será pago da sua soldada por inteiro, posto à custa do proprietário ou afretador no lugar onde começou a viagem, e indenizado de quaisquer vantagens que possa ter perdido pela despedida.

Pode, porém, ser despedido antes da viagem começada, sem direito a indenização, não havendo ajuste em contrário.

Art. 533 - Sendo a embarcação fretada para porto determinado, só pode o capitão negar-se a fazer a viagem, sobrevindo peste, guerra, bloqueio ou impedimento legítimo da embarcação sem limitação de tempo.

Art. 534 - Acontecendo falecer algum passageiro ou indivíduo da tripulação durante a viagem, o capitão procederá a inventário de todos os bens que o falecido deixar, com assistência dos oficiais da embarcação e de duas testemunhas, que serão com preferência passageiros, pondo tudo em boa arrecadação, e logo que chegar ao porto da saída fará entrega do inventário e bens às autoridades competentes.

Art. 535 - Finda a viagem, o capitão é obrigado a dar sem demora contas da sua gestão ao dono ou caixa do navio, com entrega do dinheiro que em si tiver, livros e todos os mais papéis. E o dono ou caixa é obrigado a ajustar as contas do capitão logo que as receber, e a pagar a soma que lhe for devida. Havendo contestação sobre a conta, o capitão tem direito para ser pago imediatamente das soldadas vencidas, prestando fiança de as repor, a haver lugar.

Art. 536 - Sendo o capitão o único proprietário da embarcação, será simultaneamente responsável aos afretadores e carregadores por todas as obrigações impostas aos capitães e aos armadores.

Art. 537 - Toda a obrigação pela qual o capitão, sendo comparte do navio, for responsável à parceria, tem privilégio sobre o quinhão e lucros que o mesmo tiver no navio e fretes.

TÍTULO IV

DO PILOTO E CONTRAMESTRE

Art. 538 - A habilitação e deveres dos pilotos e contramestres são prescritos nos regulamentos de Marinha.

Art. 539 - O piloto, quando julgar necessário mudar de rumo, comunicará ao capitão as razões, que assim o exigem; e se este se opuser, desprezando as suas observações, que em tal caso deverá renovar-lhe na presença dos mais oficiais do navio, lançará o seu protesto no Diário da Navegação (artigo nº. 504), o qual deverá ser por todos assinado, e obedecerá às ordens do capitão, sobre quem recairá toda a responsabilidade.

Art. 540 - O piloto, que, por imperícia, omissão ou malícia, perder o navio ou lhe causar dano, será obrigado a ressarcir o prejuízo que sofrer o mesmo navio ou a carga; além de incorrer nas penas criminais que possam ter lugar; a responsabilidade do piloto não exclui a do capitão nos casos do artigo nº. 529.

Art. 541 - Por morte ou impedimento do capitão recai o comando do navio no piloto, e na falta ou impedimento deste no contramestre, com todas as prerrogativas, faculdades, obrigações e responsabilidades inerentes ao lugar de capitão.

Art. 542 - O contramestre que, recebendo ou entregando fazendas, não exige e entrega ao capitão as ordens, recibos, ou outros quaisquer documentos justificativos do seu ato, responde por perdas e danos daí resultantes.

TÍTULO V

DO AJUSTE E SOLDADAS DOS OFICIAIS E GENTE DA TRIPULAÇÃO, SEUS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Art. 543 - O capitão é obrigado a dar às pessoas da tripulação, que o exigirem, uma nota por ele assinada, em que se declare a natureza do ajuste e preço da soldada, e a lançar na mesma nota as quantias que se forem pagando por conta. As condições do ajuste entre o capitão e a

gente da tripulação, na falta de outro título do contrato, provam-se pelo rol da equipagem ou matrícula; subentendendo-se sempre compreendido no ajuste o sustento da tripulação.

Não constando pela matrícula, nem por outro escrito do contrato, o tempo determinado do ajuste, entende-se sempre que foi por viagem redonda ou de ida e volta ao lugar em que teve lugar a matrícula.

Art. 544 - Achando-se o Livro da Receita e Despesa do navio conforme à matrícula (artigo nº. 467), e escriturado com regularidade (artigo nº. 503), fará inteira fé para solução de quaisquer dúvidas que possam suscitar-se sobre as condições do contrato das soldadas; quanto, porém, às quantias entregues por conta, prevalecerão, em caso de dúvida, os assentos lançados nas notas de que trata o artigo precedente.

Art. 545 - São obrigações dos oficiais e gente da tripulação:

1 - ir para bordo prontos para seguir viagem no tempo ajustado; pena de poderem ser despedidos;

2 - não sair do navio nem passar a noite fora sem licença do capitão; pena de perdimento de 1 (um) mês de soldada;

3 - não retirar os seus efeitos de bordo sem serem visitados pelo capitão, ou pelo seu segundo, debaixo da mesma pena;

4 - obedecer sem contradição ao capitão e mais oficiais, nas suas respectivas qualidades, e abster-se de brigas; debaixo das penas declaradas nos artigos n^{os} 498 e 555;

5 - auxiliar o capitão, em caso de ataque do navio, ou desastre sobrevindo à embarcação ou à carga, seja qual for a natureza do sinistro; pena de perdimento das soldadas vencidas;

6 - finda a viagem, fundear e desaparelhar o navio, conduzi-lo a surgidouro seguro, e amarrá-lo, sempre que o capitão o exigir; pena de perdimento das soldadas vencidas;

7 - prestar os depoimentos necessários para ratificação dos processos testemunháveis, e protestos formados a bordo (artigo nº. 505), recebendo pelos dias da demora uma indenização proporcional às soldadas que venciam; faltando a este dever não terão ação para demandar as soldadas vencidas.

Art. 546 - Os oficiais e quaisquer outros indivíduos da tripulação, que, depois de matriculados, abandonarem a viagem antes de começada, ou se ausentarem antes de acabada, podem ser compelidos com prisão ao cumprimento do contrato, a repor o que se lhes houver pago adiantado, e a servir 1 (um) mês sem receberem soldada.

Art. 547 - Se depois de matriculada a equipagem se romper a viagem no porto da matrícula por fato do dono, capitão, ou afretador, a todos os indivíduos da tripulação justos ao mês se abonará a soldada de 1 (um) mês, além da que tiverem vencido; aos que estiverem contratados por viagem abonar-se-á metade da soldada ajustada.

Se, porém, o rompimento da viagem tiver lugar depois da saída do porto da matrícula, os indivíduos justos ao mês têm direito a receber, não pelo tempo vencido, mas também pelo que seria necessário para regressarem ao porto da saída, ou para chegarem ao do destino, fazendo-se a conta por aquele que se achar mais próximo; aos contratados por viagem redonda se pagará como se a viagem se achasse terminada.

Tanto os indivíduos da equipagem justos por viagem, como os justos ao mês, têm direito a que se lhes pague a despesa da passagem do porto da despedida para aquele onde ou para onde se ajustarem, que for mais próximo. Cessa esta obrigação sempre que os indivíduos da equipagem podem encontrar soldada no porto da despedida.

Art. 548 - Rompendo-se a viagem por causa de força maior, a equipagem, se a embarcação se achar no porto do ajuste, só tem direito a exigir as soldadas vencidas.

São causas de força maior:

1 - declaração de guerra, ou interdito de comércio entre o porto da saída e o porto do destino da viagem;

2 - declaração de bloqueio do porto, ou peste declarada nele existente;

3 - proibição de admissão no mesmo porto dos gêneros carregados na embarcação;

4 - detenção ou embargo da embarcação (no caso de se não admitir fiança ou não ser possível dá-la), que exceda ao tempo de 90 (noventa) dias;

5 - inavegabilidade da embarcação acontecida por sinistro.

Art. 549 - Se o rompimento da viagem por causa de força maior acontecer achando-se a embarcação em algum porto de arribada, a equipagem contratada ao mês só tem direito a ser paga pelo tempo vencido desde a saída do porto até o dia em que for despedida, e a equipagem justa por viagem não tem direito a soldada alguma se a viagem não se conclui.

Art. 550 - No caso de embargo ou detenção, os indivíduos da tripulação justos ao mês vencerão metade de suas soldadas durante o impedimento, não excedendo este de 90 (noventa) dias; findo este prazo caduca o ajuste. Aqueles, porém, que forem justos por viagem redonda são obrigados a cumprir seus contratos até o fim da viagem.

Todavia, se o proprietário da embarcação vier a receber indenização pelo embargo ou detenção, será obrigado a pagar as soldadas por inteiro aos que forem justos ao mês, e aos de viagem redonda na devida proporção.

Art. 551 - Quando o proprietário, antes de começada a viagem, der à embarcação destino diferente daquele que tiver sido declarado no contrato, terá lugar novo ajuste; e os que se não ajustarem só terão direito a receber o vencido, ou a reter o que tiverem recebido adiantado.

Art. 552 - Se depois da chegada da embarcação ao porto do seu destino, e ultimada a descarga, o capitão, em lugar de fazer o seu retorno, fretar ou carregar a embarcação para ir a outro destino, é livre aos indivíduos da tripulação ajustarem-se de novo ou retirarem-se, não havendo no contrato estipulação em contrário.

Todavia, se o capitão, fora do Império, achar a bem navegar para outro porto livre, e nele carregar ou descarregar, a tripulação não pode despedir-se, posto que a viagem se prolongue além do ajuste; recebendo os indivíduos justos por viagem um aumento de soldada na proporção da prolongação.

Art. 553 - Sendo a tripulação justa a partes ou quinhão no frete, não lhe será devida indenização alguma pelo rompimento, retardação ou prolongação da viagem causada por força maior; mas se o rompimento, retardação ou prolongação provier de fato dos carregadores, terá

parte nas indenizações que se concederem ao navio; fazendo-se a divisão entre os donos do navio e a gente da tripulação, na mesma proporção em que o frete deveria ser dividido.

Se o rompimento, retardação ou prolongação provier de fato do capitão ou proprietário do navio, estes serão obrigados às indenizações proporcionais respectivas. Quando a viagem for mudada para porto mais vizinho, ou abreviada por outra qualquer causa, os indivíduos da tripulação justos por viagem serão pagos por inteiro.

Art. 554 - Se alguém da tripulação depois de matriculado for despedido sem justa causa, terá direito de haver a soldada contratada por inteiro, sendo redonda, e se for ao mês far-se-á a conta pelo termo médio do tempo que costuma gastar-se nas viagens para o porto do ajuste. Em tais casos o capitão não tem direito para exigir do dono do navio as indenizações que for obrigado a pagar; salvo tendo obrado com sua autorização.

Art. 555 - São causas justas para a despedida:

1 - perpetração de algum crime, ou desordem grave que perturbe a ordem da embarcação, reincidência em insubordinação, falta de disciplina ou de cumprimento de deveres (artigo nº. 498);

2 - embriaguez habitual;

3 - ignorância do mister para que o despedido se tiver ajustado;

4 - qualquer ocorrência que o inabilite para desempenhar as suas obrigações, com exceção do caso prevenido no artigo nº. 560.

Art. 556 - Os oficiais e gente da tripulação podem despedir-se, antes de começada a viagem, nos casos seguintes:

1 - quando o capitão muda do destino ajustado (artigo nº. 551);

2 - se depois do ajuste o Império é envolvido em guerra marítima, ou há notícias certas de peste no lugar do destino;

3 - se assoldados para ir em comboio, este não tem lugar;

4 - morrendo o capitão, ou sendo despedido.

Art. 557 - Nenhum indivíduo da tripulação pode intentar litígio contra o navio ou capitão, antes de terminada a viagem; todavia, achando-se o navio em bom porto, os indivíduos maltratados, ou a quem o capitão houver faltado com o devido sustento, poderão demandar a rescisão do contrato.

Art. 558 - Sendo a embarcação apresada, ou naufragando, a tripulação não tem direito às soldadas vencidas na viagem do sinistro, nem o dono do navio a reclamar as que tiver pago adiantadas.

Art. 559 - Se a embarcação aprisionada se recuperar achando-se ainda a tripulação a bordo, será esta paga de suas soldadas por inteiro.

Salvando-se do naufrágio alguma parte do navio ou da carga, a tripulação terá direito a ser paga das soldadas vencidas na última viagem, com preferência a outra qualquer dívida anterior, até onde chegar o valor da parte do navio que se puder salvar; e não chegando esta, ou se nenhuma parte se tiver salvado, pelos fretes da carga salva.

Entende-se última viagem, o tempo decorrido desde que a embarcação principiou a receber o lastro ou carga que tiver a bordo na ocasião do apresamento, ou naufrágio.

Se a tripulação estiver justa a partes, será paga somente pelos fretes dos salvados, e em devida proporção de rateio com o capitão.

Art. 560 - Não deixará de vencer a soldada ajustada qualquer indivíduo da tripulação que adoecer durante a viagem em serviço do navio, e o curativo será por conta deste; se, porém, a doença for adquirida fora do serviço do navio, cessará o vencimento da soldada enquanto ela durar, e a despesa do curativo será por conta das soldadas vencidas; e se estas não chegarem, por seus bens ou pelas soldadas que possam vir a vencer.

Art. 561 - Falecendo algum indivíduo da tripulação durante a viagem, a despesa do seu enterro será paga por conta do navio; e seus herdeiros têm direito à soldada devida até o dia do falecimento, estando justo ao mês; até o porto do destino se a morte acontecer em caminho para ele, sendo o ajuste por viagem; e à de ida e volta acontecendo em torna-viagem, se o ajuste for por viagem redonda.

Art. 562 - Qualquer que tenha sido o ajuste, o indivíduo da tripulação que for morto em defesa da embarcação será considerado como vivo para todos os vencimentos e quaisquer interesses que possam vir aos da sua classe, até que a mesma embarcação chegue ao porto do seu destino.

O mesmo benefício gozará o que for aprisionado em ato de defesa da embarcação, se esta chegar a salvamento.

Art. 563 - Acabada a viagem, a tripulação tem ação para exigir o seu pagamento dentro de 3 (três) dias depois de ultimada a descarga, com os juros da lei no caso de mora (artigo nº. 449, nº 4).

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

Art. 564 - Todos os indivíduos da equipagem têm hipoteca tácita no navio e fretes para serem pagos das soldadas vencidas na última viagem com preferência a outras dívidas menos privilegiadas; e em nenhum caso o réu será ouvido sem depositar a quantia pedida.

Entender-se-á por equipagem ou tripulação para o dito efeito, e para todos os mais dispostos neste Título, o capitão, oficiais, marinheiros e todas as mais pessoas empregadas no serviço do navio, menos as sobrecargas.

Art. 565 - O navio e frete respondem para com os donos da carga pelos danos que sofrerem por delitos, culpa ou omissão culposa do capitão ou gente da tripulação, perpetrados em serviço do navio; salvas as ações dos proprietários da embarcação contra o capitão, e deste contra a gente da tripulação.

O salário do capitão e as soldadas da equipagem são hipoteca especial nestas ações.

TÍTULO VI

DOS FRETAMENTOS

Capítulo I

DA NATUREZA E FORMA DO CONTRATO DE FRETAMENTO E DAS CARTAS-PARTIDAS

Art. 566 - O contrato de fretamento de qualquer embarcação, quer seja na sua totalidade ou em parte, para uma ou mais viagens, quer seja à carga, colheita ou prancha. O que tem lugar quando o capitão recebe carga de quanto se apresentam, deve provar-se por escrito. No primeiro caso o instrumento, que se chama carta-partida ou carta de fretamento, deve ser assinado pelo fretador e afretador, e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dará a cada uma das partes um exemplar; e no segundo, o instrumento chama-se conhecimento, e basta ser assinado pelo capitão e o carregador. Entende-se por fretador o que dá, e por afretador o que toma a embarcação a frete.

Art. 567 - A carta-partida deve enunciar:

1 - o nome do capitão e o do navio, o porte deste, a nação a que pertence, e o porto do seu registro (artigo nº. 460);

2 - o nome do fretador e o do afretador, e seus respectivos domicílios; se o fretamento for por conta de terceiro deverá também declarar-se o seu nome e domicílio;

3 - a designação da viagem, se é redonda ou ao mês, para uma ou mais viagens, e se estas são de ida e volta ou somente para ida ou volta, e finalmente se a embarcação se freta no todo ou em parte;

4 - o gênero e quantidade da carga que o navio deve receber, designada por toneladas, nºs, peso ou volume, e por conta de quem a mesma será conduzida para bordo, e deste para terra;

5 - o tempo da carga e descarga, portos de escala quando a haja, as estadias e sobre estadias ou demoras, e a forma por que estas se hão de vencer e contar;

6 - o preço do frete, quanto há de pagar-se de primagem ou gratificação, e de estadias e sobre estadias, e a forma, tempo e lugar do pagamento;

7 - se há lugares reservados no navio, além dos necessários para uso e acomodação do pessoal e material do serviço da embarcação;

8 - todas as mais estipulações em que as partes se acordarem.

Art. 568 - As cartas de fretamento devem ser lançadas no Registro do Comércio, dentro de 15 (quinze) dias a contar da saída da embarcação nos lugares da residência dos Tribunais do Comércio, e nos outros, dentro do prazo que estes designarem (artigo nº. 31).

Art. 569 - A carta de fretamento valerá como instrumento público tendo sido feita por intervenção e com assinatura de algum corretor de navios, ou na falta de corretor por tabelião que porte por fé ter sido passada na sua presença e de duas testemunhas com ele assinadas. A carta de fretamento que não for autenticada por alguma das duas referidas formas, obrigará as próprias partes mas não dará direito contra terceiro.

As cartas de fretamento assinadas pelo capitão valem ainda que este tenha excedido as faculdades das suas instruções; salvo o direito dos donos do navio por perdas e danos contra ele pelos abusos que cometer.

Art. 570 - Fretando-se o navio por inteiro, entende-se que fica somente reservada a câmara do capitão, os agasalhados da equipagem, e as acomodações necessárias para o material da embarcação.

Art. 571 - Dissolve-se o contrato de fretamento, sem que haja lugar a exigência alguma de parte a parte:

1 - Se a saída da embarcação for impelida, antes da partida, por força maior sem limitação de tempo.

2 - Sobrevindo, antes de principiada a viagem, declaração de guerra, ou interdito de comércio com o país para onde a embarcação é destinada, em consequência do qual o navio e a carga conjuntamente não sejam considerados como propriedade neutra.

3 - Proibição de exportação de todas ou da maior parte das fazendas compreendidas na carta de fretamento do lugar donde a embarcação deva partir, ou de importação no de seu destino.

4 - Declaração de bloqueio do porto da carga ou do seu destino, antes da partida do navio.

Em todos os referidos casos as despesas da descarga serão por conta do afretador ou carregadores.

Art. 572 - Se o interdito de comércio com o porto do destino do navio acontece durante a sua viagem, e se por este motivo o navio é obrigado a voltar com a carga, deve-se somente o frete pela ida, ainda que o navio tivesse sido fretado por ida e volta.

Art. 573 - Achando-se um navio fretado em lastro para outro porto onde deva carregar, dissolve-se o contrato, se chegando a esse porto sobrevier algum dos impedimentos designados nos artigos n.ºs 571 e 572, sem que possa ter lugar indenização alguma por nenhuma das partes, quer o impedimento venha só do navio, quer do navio e carga. Se, porém, o impedimento nascer da carga e não do navio, o afretador será obrigado a pagar metade do frete ajustado.

Art. 574 - Poderá igualmente rescindir-se o contrato de fretamento a requerimento do afretador, se o capitão lhe tiver ocultado a verdadeira bandeira da embarcação; ficando este pessoalmente responsável ao mesmo afretador por todas as despesas da carga e descarga, e por perdas e danos, se o valor do navio não chegar para satisfazer o prejuízo.

Capítulo II

DOS CONHECIMENTOS

Art. 575 - O conhecimento deve ser datado, e declarar:

1 - o nome do capitão, e o do carregador e consignatário (podendo omitir-se o nome deste se for à ordem), e o nome e porte do navio;

2 - a qualidade e a quantidade dos objetos da carga, suas marcas e números, anotados à margem;

3 - o lugar da partida e o do destino, com declaração das escalas, havendo-as;

4 - o preço do frete e primagem, se esta for estipulada, e o lugar e forma do pagamento;

5 - a assinatura do capitão (artigo nº. 577), e a do carregador.

Art. 576 - Sendo a carga tomada em virtude de carta de fretamento, o portador do conhecimento não fica responsável por alguma condição ou obrigação especial contida na mesma carta, se o conhecimento não tiver a cláusula - segundo a carta de fretamento.

Art. 577 - O capitão é obrigado a assinar todas as vias de um mesmo conhecimento que o carregador exigir, devendo ser todas do mesmo teor e da mesma data, e conter o número da via. Uma via ficará em poder do capitão, as outras pertencem ao carregador.

Se o capitão for ao mesmo tempo o carregador, os conhecimentos respectivos serão assinados por duas pessoas da tripulação a ele imediatas no comando do navio, e uma via será depositada nas mãos do armador ou do consignatário.

Art. 578 - Os conhecimentos serão assinados e entregues dentro de 24 (vinte e quatro) horas, depois de ultimada a carga, em resgate dos recibos provisórios; pena de serem responsáveis por todos os danos que resultarem do retardamento da viagem, tanto o capitão como os carregadores que houverem sido remissos na entrega dos mesmos conhecimentos.

Art. 579 - Seja qual for a natureza do conhecimento, não poderá o carregador variar a consignação por via de novos conhecimentos, sem que faça prévia entrega ao capitão de todas as vias que este houver assinado.

O capitão que assinar novos conhecimentos sem ter recolhido todas as vias do primeiro ficará responsável aos portadores legítimos que se apresentarem com alguma das mesmas vias.

Art. 580 - Alegando-se extravio dos primeiros conhecimentos, o capitão não será obrigado a assinar segundos, sem que o carregador preste fiança à sua satisfação pelo valor da carga neles declarada.

Art. 581 - Falecendo o capitão da embarcação antes de fazer-se à vela, ou deixando de exercer o seu ofício, os carregadores têm direito para exigir do sucessor que revalide com a sua assinatura os conhecimentos por aquele assinados, conferindo-se a carga com os mesmos conhecimentos; o capitão que os assinar sem esta conferência responderá pelas faltas; salvo se os carregadores convierem que ele declare nos conhecimentos que não conferiu a carga.

No caso de morte do capitão ou de ter sido despedido sem justa causa, serão pagas pelo dono do navio as despesas da conferência; mas se a despedida provier de fato do capitão, serão por conta deste.

Art. 582 - Se as fazendas carregadas não tiverem sido entregues por número, peso ou medida, ou no caso de haver dúvida na contagem, o capitão pode declarar nos conhecimentos, que o mesmo número, peso ou medida lhe são desconhecidos; mas se o carregador não convier nesta declaração deverá proceder-se a nova contagem, correndo a despesa por conta de quem a tiver ocasionado.

Convindo o carregador na sobredita declaração, o capitão ficará somente obrigado a entregar no porto da descarga os efeitos que se acharem dentro da embarcação pertencentes ao mesmo carregador, sem que este tenha direito para exigir mais carga; salvo se provar que houve desvio da parte do capitão ou da tripulação.

Art. 583 - Constando ao capitão que há diversos portadores das diferentes vias de um conhecimento das mesmas fazendas, ou tendo-se feito seqüestro, arresto ou penhora nelas, é obrigado a pedir depósito judicial, por conta de quem pertencer.

Art. 584 - Nenhuma penhora ou embargo de terceiro, que não for portador de alguma das vias de conhecimento, pode, fora do caso de reivindicação segundo as disposições deste Código (artigo nº. 874), nº 2), privar o portador do mesmo conhecimento da faculdade de requerer o depósito ou venda judicial das fazendas no caso sobredito; salvo o direito do exeqüente ou de terceiro opoente sobre o preço da venda.

Art. 585 - O capitão pode requerer o depósito judicial todas as vezes que os portadores de conhecimentos se não apresentarem para receber a carga imediatamente que ele der princípio à descarga, e nos casos em que o consignatário esteja ausente ou seja falecido.

Art. 586 - O conhecimento concebido nos termos enunciados no artigo nº. 575 faz inteira prova entre todas as partes interessadas na carga e frete, e entre elas e os seguradores; ficando salva a estes e aos donos do navio a prova em contrário.

Art. 587 - O conhecimento feito em forma regular (artigo nº 575) tem força e é acionável como escritura pública.

Sendo passado à ordem é transferível e negociável por via de endosso.

Art. 588 - Contra os conhecimentos só pode opor-se falsidade, quitação, embargo, arresto ou penhora e depósito judicial, ou perdimento dos efeitos carregados por causa justificada.

Art. 589 - Nenhuma ação entre o capitão e os carregadores ou seguradores será admissível em juízo se não for logo acompanhada do conhecimento original. A falta deste não pode ser suprida pelos recibos provisórios da carga; salvo provando-se que o carregador fez diligência para obtê-lo e que, fazendo-se o navio à vela sem o capitão o haver passado, interpôs competente protesto dentro dos primeiros 3 (três) dias úteis, contados da saída do navio, com intimação do armador, consignatário ou outro qualquer interessado, e na falta destes por editais; ou sendo a questão de seguros sobre sinistro acontecido no porto da carga, se provar que o mesmo sinistro aconteceu antes do conhecimento poder ser assinado.

Capítulo III

DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DO FRETADOR E AFRETADOR

Art. 590 - O fretador é obrigado a ter o navio prestes para receber a carga, e o afretador a efetuar-la no tempo marcado no contrato.

Art. 591 - Não se tendo determinado na carta de fretamento o tempo em que deve começar a carregar-se, entende-se que principia a correr desde o dia em que o capitão declarar que está pronto para receber a carga; se o tempo que deve durar a carga e a descarga não estiver fixado, ou quanto se há de pagar de primagem e estadias e sobreestadias, e o tempo e modo do pagamento, será tudo regulado pelo uso do porto onde uma ou outra deva efetuar-se.

Art. 592 - Vencido o prazo, e o das estadias e sobre estadias que se tiverem ajustado, e, na falta de ajuste, as do uso no porto da carga, sem que o afretador tenha carregado efeitos alguns, terá o capitão a escolha, ou de resilir do contrato e exigir do afretador metade do frete ajustado e primagem com estadias e sobre estadias, ou de empreender a viagem sem carga, e finda ela exigir dele o frete por inteiro e primagem, com as avarias que forem devidas, estadias e sobre estadias.

Art. 593 - Quando o afretador carrega só parte da carga no tempo aprazado, o capitão, vencido o tempo das estadias e sobre estadias, tem direito, ou de proceder a descarga por conta do mesmo afretador e pedir meio frete, ou de empreender a viagem com a parte da carga que tiver a bordo para haver o frete por inteiro no porto do seu destino, com as mais despesas declaradas no artigo antecedente.

Art. 594 - Renunciando o afretador ao contrato antes de começarem a correr os dias suplementares da carga, será obrigado a pagar metade do frete e primagem.

Art. 595 - Sendo o navio fretado por inteiro, o afretador pode obrigar o fretador a que faça sair o navio logo que tiver metido a bordo carga suficiente para pagamento do frete e primagem, estadias e sobre estadias, ou prestado fiança ao pagamento. O capitão neste caso não pode tomar carga de terceiro sem consentimento por escrito do afretador, nem recusar-se à saída; salvo por falta de prontificação do navio, que, segundo as cláusulas do fretamento, não possa ser imputável ao fretador.

Art. 596 - Tendo o fretador direito de fazer sair o navio sem carga ou só com parte dela (artigo nºs 592 e 593), poderá, para segurança do frete e de outras indenizações a que haja lugar, completar a carga por outros carregadores, independente de consentimento do afretador; mas o benefício do novo frete pertencerá a este.

Art. 597 - Se o fretador houver declarado na carta-partida maior capacidade daquela que o navio na realidade tiver, não excedendo da décima parte, o afretador terá opção para anular o contrato, ou exigir correspondente abatimento no frete, com indenização de perdas e danos; salvo se a declaração estiver conforme à lotação do navio.

Art. 598 - O fretador pode fazer descarregar à custa do afretador os efeitos que este introduzir no navio além da carga ajustada na carta de fretamento; salvo prestando-se aquele a pagar o frete correspondente, se o navio os puder receber.

Art. 599 - Os carregadores ou afretadores respondem pelos danos que resultarem, se, sem ciência e consentimento do capitão, introduzirem no navio fazendas, cuja saída ou entrada for proibida, e de qualquer outro fato ilícito que praticarem ao tempo da carga ou descarga; e, ainda que as fazendas sejam confiscadas, serão obrigados a pagar o frete e primagem por inteiro, e a avaria grossa.

Art. 600 - Provando-se que o capitão consentiu na introdução das fazendas proibidas, ou que, chegando ao seu conhecimento em tempo, as não fez descarregar, ou sendo informado depois da viagem começada as não denunciou no ato da primeira visita da Alfândega que recebeu a bordo no porto do seu destino, ficará solidariamente obrigado para com todos os interessados por perdas e danos que resultarem ao navio ou à carga, e sem ação para haver o frete, nem indenização alguma do carregador, ainda que esta se tenha estipulado.

Art. 601 - Estando o navio a frete de carga geral, não pode o capitão, depois que tiver recebido alguma parte da carga, recusar-se a receber a mais que se lhe oferecer por frete igual, não achando outro mais vantajoso; pena de poder ser compelido pelos carregadores dos efeitos recebidos a que se faça à vela com o primeiro vento favorável, e de pagar as perdas e danos que dá demora resultarem.

Art. 602 - Se o capitão, quando tomar frete à colheita ou à prancha, fixar o tempo durante o qual a embarcação estará à carga, findo o tempo marcado será obrigado a partir com o primeiro vento favorável; pena de responder pelas perdas e danos que resultarem do retardamento da viagem; salvo convindo na demora a maioria dos carregadores em relação ao valor do frete.

Art. 603 - Não tendo o capitão fixado o tempo da partida, é obrigado a sair com o primeiro vento favorável depois que tiver recebido mais de dois terços da carga correspondente à lotação do navio, se assim o exigir a maioria dos carregadores em relação ao valor do frete, sem que nenhum dos outros possa retirar as fazendas que tiver a bordo.

Art. 604 - Se o capitão, no caso do artigo antecedente, não puder obter mais de dois terços da carga dentro de 1 (um) mês depois que houver posto o navio a frete geral, poderá sub-rogar outra embarcação para transporte da carga que tiver a bordo, contanto que seja igualmente apta para fazer a viagem, pagando a despesa da baldeação da carga, e o aumento de frete e do prêmio do seguro; será, porém, lícito aos carregadores retirar de bordo as suas fazendas, sem pagar frete, sendo por conta deles a despesa de desarrumação e descarga, restituindo os recibos provisórios ou conhecimentos, e dando fiança pelos que tiverem remetido. Se o capitão não puder achar navio, e os carregadores não quiserem descarregar, será obrigado a sair 60 (sessenta) dias depois que houver posto o navio à carga, com a que tiver a bordo.

Art. 605 - Não tendo a embarcação capacidade para receber toda a carga contratada com diversos carregadores ou afretadores, terá preferência a que se achar a bordo, e depois a que tiver prioridade na data dos contratos; e se estes forem todos da mesma data haverá lugar a rateio, ficando o capitão responsável pela indenização dos danos causados.

Art. 606 - Fretando-se a embarcação para ir receber carga em outro porto, logo que lá chegar, deverá o capitão apresentar-se sem demora ao consignatário, exigindo dele que lhe declare por escrito na carta de fretamento o dia, mês e ano de sua apresentação; pena de não principiar a correr o tempo do fretamento antes da sua apresentação.

Recusando o consignatário fazer na carta de fretamento a declaração requerida, deverá protestar e fazer-lhe intimar o protesto, e avisar o afretador. Se passado o tempo devido para a carga, e o da demora ou de estadias e sobre estadias, o consignatário não tiver carregado o navio, o capitão, fazendo-o previamente intimar por via de novo protesto para efetuar a entrega da carga dentro do tempo ajustado, e não cumprindo ele, nem tendo recebido ordens do afretador, fará diligência para contratar carga por conta deste para o porto do seu destino; e com carga ou sem ela seguirá para ele, onde o afretador será obrigado a pagar-lhe o frete por inteiro com as demoras vencidas, fazendo encontro dos fretes da carga tomada por sua conta, se alguma houver tomado (artigo nº. 596).

Art. 607 - Sendo um navio embargado na partida, em viagem, ou no lugar da descarga, por fato ou negligência do afretador ou de algum dos carregadores, ficará o culpado obrigado, para com o fretador ou capitão e os mais carregadores, pelas perdas e danos que o navio ou as fazendas vierem a sofrer provenientes desse fato.

Art. 608 - O capitão é responsável ao dono do navio e ao afretador e carregadores por perdas e danos, se por culpa sua o navio for embargado ou retardado na partida, durante a viagem, ou no lugar do seu destino.

Art. 609 - Se antes de começada a viagem ou no curso dela, a saída da embarcação for impedida temporariamente por embargo ou força maior, subsistirá o contrato, sem haver lugar a indenizações de perdas e danos pelo retardamento. O carregador neste caso poderá descarregar os seus efeitos durante a demora, pagando a despesa, e prestando fiança de os tornar a carregar logo que cesse o impedimento, ou de pagar o frete por inteiro e estadias e sobre estadias, não os reembarcando.

Art. 610 - Se o navio não puder entrar no porto do seu destino por declaração de guerra, interdito de comércio, ou bloqueio, o capitão é obrigado a seguir imediatamente para aquele que tenha sido prevenido na sua carta de ordens. Não se achando prevenido, procurará o porto mais

próximo que não estiver impedido; e daí fará os avisos competentes ao fretador e afretadores, cujas ordens deve esperar por tanto tempo quanto seja necessário para receber a resposta. Não recebendo esta, o capitão deve voltar para o porto da saída com a carga.

Art. 611 - Sendo arretado um navio no curso da viagem por ordem de uma potência, nenhum frete será devido pelo tempo da detenção sendo fretado ao mês, nem aumento de frete se for por viagem. Quando o navio for fretado para 2 (dois) ou mais portos e acontecer que em um deles se saiba ter sido declarada guerra contra a potência a que pertence o navio ou a carga, o capitão, se nem esta nem aquele forem livres, quando não possa partir em comboio ou por algum outro modo seguro, deverá ficar no porto da notícia até receber ordens do dono do navio ou do afretador. Se só o navio não for livre, o fretador pode resilir do contrato, com direito ao frete vencido, estadias e sobre estadias e avaria grossa, pagando as despesas da descarga. Se, pelo contrário, só a carga não for livre, o afretador tem direito para rescindir o contrato, pagando a despesa da descarga, e o capitão procederá na conformidade dos artigos 592 e 596.

Art. 612 - Sendo o navio obrigado a voltar ao porto da saída, ou a arribar a outro qualquer por perigo de piratas ou de inimigos, podem os carregadores ou consignatários convir na sua total descarga, pagando as despesas desta e o frete da ida por inteiro, e prestando a fiança determinada no artigo nº. 609. Se o fretamento for ao mês, o frete é devido somente pelo tempo que o navio tiver sido empregado.

Art. 613 - Se o capitão for obrigado a consertar a embarcação durante a viagem, o afretador, carregadores, ou consignatários, não querendo esperar pelo conserto, podem retirar as suas fazendas pagando todo o frete, estadias e sobre estadias e avaria grossa, havendo-a, as despesas da descarga e desarrumação.

Art. 614 - Não admitindo o navio conserto, o capitão é obrigado a fretar por sua conta, e sem poder exigir aumento algum do frete, uma ou mais embarcações para transportar a carga ou lugar do destino. Se o capitão não puder fretar outro ou outros navios dentro de 60 (sessenta) dias depois que o navio for julgado inavegável, e quando o conserto for impraticável, deverá requerer depósito judicial da carga e interpor os competentes protestos para sua ressalva; neste caso o contrato ficará resciso, e somente se deverá o frete vencido. Se, porém, os afretadores ou carregadores provarem que o navio condenado por incapaz estava inavegável quando se fez à vela, não serão obrigados a frete algum, e terão ação de perdas e danos contra o fretador. Esta prova é admissível não obstante e contra os certificados da visita da saída.

Art. 615 - Ajustando-se os fretes por peso, sem se designar se é líquido ou bruto, deverá entender-se que é peso bruto; compreendendo-se nele qualquer espécie de capa, caixa ou vasilha em que as fazendas se acharem acondicionadas.

Art. 616 - Quando o frete for justo por número, peso ou medida, e houver condição de que a carga será entregue no portaló do navio, o capitão tem direito de requerer que os efeitos sejam contados, medidos ou pesados a bordo do mesmo navio antes da descarga; e procedendo-se a esta diligência não responderá por faltas que possam aparecer em terra; se, porém, as fazendas se descarregarem sem se contarem, medirem ou pesarem, o consignatário terá direito de verificar em terra a identidade, número, medição ou peso, e o capitão será obrigado a conformar-se com o resultado desta verificação.

Art. 617 - Nos gêneros que por sua natureza são suscetíveis de aumento ou diminuição, independentemente de má arrumação ou falta de estiva, ou de defeito no vasilhame, como é, por exemplo, o sal, será por conta do dono qualquer diminuição ou aumento que os mesmos gêneros tiverem dentro do navio; e em um e outro caso deve-se frete do que se numerar, medir ou pesar no ato da descarga.

Art. 618 - Havendo presunção de que as fazendas foram danificadas, roubadas ou diminuídas, o capitão é obrigado, e o consignatário e quaisquer outros interessados têm direito a requerer que sejam judicialmente visitadas e examinadas, e os danos estimados a bordo antes da descarga, ou dentro em 24 (vinte e quatro) horas depois; e ainda que este procedimento seja requerido pelo capitão não prejudicará os seus meios de defesa.

Se as fazendas forem entregues sem o referido exame, os consignatários têm direito de fazer proceder a exame judicial no preciso termo de 48 (quarenta e oito) horas depois da descarga; e passado este prazo não haverá mais lugar a reclamação alguma.

Todavia, não sendo a avaria ou diminuição visível por fora, o exame judicial poderá validamente fazer-se dentro de 10 (dez) dias depois que as fazendas passarem às mãos dos consignatários, nos termos do artigo nº 211.

Art. 619 - O capitão ou fretador não pode reter fazendas no navio a pretexto de falta de pagamento de frete, avaria grossa ou despesas; poderá, porém, precedendo competente protesto, requerer o depósito de fazendas equivalentes, e pedir venda delas, ficando-lhe direito salvo pelo resto contra o carregador, no caso de insuficiência do depósito.

A mesma disposição tem lugar quando o consignatário recusa receber a carga.

Nos dois referidos casos, se a avaria grossa não puder ser regulada imediatamente, é lícito ao capitão exigir o depósito judicial da soma que se arbitrar.

Art. 620 - O capitão que entregar fazendas antes de receber o frete, avaria grossa e despesas, sem pôr em prática os meios do artigo precedente, ou os que lhe facultarem os leis ou usos do lugar da descarga, não terá ação para exigir o pagamento do carregador ou afretador, provando este que carregou as fazendas por conta de terceiro.

Art. 621 - Pagam frete por inteiro as fazendas que se deteriorarem por avaria, ou diminuírem, por mau acondicionamento das vasilhas, caixas, capas ou outra qualquer cobertura em que forem carregadas, provando o capitão que o dano não procedeu de falta de arrumação ou de estiva (artigo nº. 624).

Pagam igualmente frete por inteiro as fazendas que o capitão é obrigado a vender nas circunstâncias previstas no artigo nº. 515.

O frete das fazendas alijadas para salvação comum do navio e da carga abona-se por inteiro como avaria grossa (artigo nº. 764).

Art. 622 - Não se deve frete das mercadorias perdidas por naufrágio ou varação, roubo de piratas ou presa de inimigo, e, tendo-se pago adiantado, repete-se; salvo convenção em contrário.

Todavia, resgatando-se o navio e fazendas, ou salvando-se do naufrágio, deve-se o frete correspondente até o lugar da presa, ou naufrágio; e será pago por inteiro se o capitão conduzir as fazendas salvas até o lugar do destino, contribuindo este ao fretador por avaria grossa no dano, ou resgate.

Art. 623 - Salvando-se no mar ou nas praias, sem cooperação da tripulação, fazendas que fizeram parte da carga, e sendo depois de salvas entregues por pessoas estranhas, não se deve por elas frete algum.

Art. 624 - O carregador não pode abandonar as fazendas ao frete. Todavia pode ter lugar o abandono dos líquidos, cujas vasilhas se achem vazias ou quase vazias.

Art. 625 - A viagem para todos os efeitos do vencimento de fretes, se outra coisa se não ajustar, começa a correr desde o momento em que a carga fica debaixo da responsabilidade do capitão.

Art. 626 - Os fretes e avarias grossas têm hipoteca tácita e especial nos efeitos que fazem objeto da carga, durante 30 (trinta) dias depois da entrega, se antes desse termo não houverem passado para o domínio de terceiro.

Art. 627 - A dívida de fretes, primagem, estadias e sobre estadias, avarias e despesas da carga prefere a todas as outras sobre o valor dos efeitos carregados; salvo os casos, de que trata o artigo nº. 470, nº 1.

Art. 628 - O contrato de fretamento de um navio estrangeiro exequível no Brasil, há de ser determinado e julgado pelas regras estabelecidas neste Código, quer tenha sido ajustado dentro do Império, quer em país estrangeiro.

Capítulo IV

DOS PASSAGEIROS

Art. 629 - O passageiro de um navio deve achar-se a bordo no dia e hora que o capitão designar, quer no porto da partida, quer em qualquer outro de escala ou arribada; pena de ser obrigado ao pagamento do preço da sua passagem por inteiro, se o navio se fizer de vela sem ele.

Art. 630 - Nenhum passageiro pode transferir a terceiro, sem consentimento do capitão, o seu direito de passagem.

Resilindo o passageiro do contrato antes da viagem começada, o capitão tem direito à metade do preço da passagem; e ao pagamento por inteiro, se aquele a não quiser continuar depois de começada.

Se o passageiro falecer antes da viagem começada, deve-se só metade do preço da passagem.

Art. 631 - Se a viagem for suspensa ou interrompida por causa de força maior, no porto da partida, rescinde-se o contrato, sem que nem o capitão nem o passageiro tenham direito a indenização alguma; tendo lugar a suspensão ou interrupção em outro qualquer porto de escala ou arribada, deve somente o preço correspondente à viagem feita.

Interrompendo-se a viagem depois de começada por demora de conserto do navio, o passageiro pode tornar passagem em outro, pagando o preço correspondente à viagem feita. Se quiser esperar pelo conserto, o capitão não é obrigado ao seu sustento; salvo se o passageiro não encontrar outro navio em que comodamente se possa transportar, ou o preço da nova passagem exceder o da primeira, na proporção da viagem andada.

Art. 632 - O capitão tem hipoteca privilegiada para pagamento do preço da passagem em todos os efeitos que o passageiro tiver a bordo, e direito de os reter enquanto não for pago. O capitão só responde pelo dano sobrevindo aos efeitos que o passageiro tiver a bordo debaixo da sua imediata guarda, quando o dano provier de fato seu ou da tripulação.

TÍTULO VII

DO CONTRATO DE DINHEIRO A RISCO OU CÂMBIO MARÍTIMO

Art. 633 - O contrato de empréstimo a risco ou câmbio marítimo, pelo qual o dador estipula do tomador um prêmio certo e determinado por preço dos riscos de mar que toma sobre si, ficando com hipoteca especial no objeto sobre que recai o empréstimo, e sujeitando-se a perder o capital e prêmio se o dito objeto vier a perecer por efeito dos riscos tomados no tempo e lugar convencionados, só pode provar-se por instrumento público ou particular, o qual será registrado no Tribunal do Comércio dentro de 8 (oito) dias da data da escritura ou letra. Se o contrato tiver lugar em país estrangeiro por súditos brasileiros, o instrumento deverá ser autenticado com o - visto - do cônsul do Império, se aí o houver, e em todo o caso anotado no verso do registro da embarcação, se versar sobre o navio ou fretes. Faltando no instrumento do contrato alguma das sobreditas formalidades, ficará este subsistindo entre as próprias partes, mas não estabelecerá direitos contra terceiro.

É permitido fazer empréstimo a risco não só em dinheiro, mas também em efeitos próprios para o serviço e consumo do navio, ou que possam ser objeto de comércio; mas em tais casos a coisa emprestada deve ser estimada em valor fixo para ser paga com dinheiro.

Art. 634 - O instrumento do contrato de dinheiro a risco deve declarar:

- 1 - A data e o lugar em que o empréstimo se faz.
- 2 - O capital emprestado, e o preço do risco, aquele e este especificados separadamente.
- 3 - O nome do dador e o do tomador, com o do navio e o do seu capitão.
- 4 - O objeto ou efeito sobre que recai o empréstimo.
- 5 - Os riscos tomados, com menção específica de cada um.
- 6 - Se o empréstimo tem lugar por uma ou mais viagens, qual a viagem, e por que termo.
- 7 - A época do pagamento por embolso, e o lugar onde deva efetuar-se.
- 8 - Qualquer outra cláusula em que as partes convenham, contanto que não seja oposta à natureza deste contrato, ou proibida por lei.

O instrumento em que faltar alguma das declarações enunciadas será considerado como simples crédito de dinheiro de empréstimo ao prêmio da lei, sem hipoteca nos efeitos sobre que tiver sido dada, nem privilégio algum.

Art. 635 - A escritura ou letra de risco exarada à ordem tem força de letra de câmbio contra o tomador e garantês, e é transferível e exeqüível por via de endosso, com os mesmos direitos e pelas mesmas ações que as letras de câmbio.

O cessionário toma o lugar de endossador, tanto a respeito do capital como do prêmio e dos riscos, mas a garantia da solvabilidade do tomador é restrita ao capital; salvo condição em contrário quanto ao prêmio.

Art. 636 - Não sendo a escritura ou letra de risco passada à ordem, só pode ser transferida por cessão, com as mesmas formalidades e efeitos das cessões civis, sem outra responsabilidade da parte do cedente, que não seja a de garantir a existência da dívida.

Art. 637 - Se no instrumento do contrato se não tiver feito menção específica dos riscos com reserva de algum, ou deixar de se estipular o tempo, entende-se que o dador do dinheiro tomará sobre si todos aqueles riscos marítimos, e pelo mesmo tempo que geralmente costumam receber os seguradores.

Art. 638 - Não se declarando na escritura ou letra de risco que o empréstimo é só por ida ou só por volta, ou por uma e outra, o pagamento, recaindo o empréstimo sobre fazendas, é exequível no lugar do destino destas, declarado nos conhecimentos ou fretamento, e se recair sobre o navio, no fim de 2 (dois) meses depois da chegada ao porto do destino, se não aparelhar de volta.

Art. 639 - O empréstimo a risco pode recair:

1 - sobre o casco, fretes e pertences do navio;

2 - sobre a carga;

3 - sobre a totalidade destes objetos, conjunta ou separadamente, ou sobre uma parte determinada de cada um deles.

Art. 640 - Recaindo o empréstimo a risco sobre o casco e pertences do navio, abrange na sua responsabilidade o frete da viagem respectiva.

Quando o contrato é celebrado sobre o navio e carga, o privilégio do dador é solidário sobre uma e outra coisa.

Se o empréstimo for feito sobre a carga ou sobre um objeto determinado do navio ou da carga, os seus efeitos não se estendem além desse objeto ou da carga.

Art. 641 - Para o contrato surtir o seu efeito legal, é necessário que exista dentro do navio no momento do sinistro a importância da soma dada de empréstimo a risco, em fazendas ou no seu equivalente.

Art. 642 - Quando o objeto sobre que se toma dinheiro a risco não chega a pôr-se efetivamente em risco por não se efetuar a viagem, rescinde se o contrato; e o dador neste caso tem direito para haver o capital com os juros da lei desde o dia da entrega do dinheiro ao tomador, sem outro algum prêmio, e goza do privilégio de preferência quanto ao capital somente.

Art. 643 - O tomador que não carregar efeitos no valor total da soma tomada a risco é obrigado a restituir o remanescente ao dador antes da partida do navio, ou todo se nenhum empregar; e se não restituir, dá-se ação pessoal contra o tomador pela parte descoberta, ainda que a parte coberta ou empregada venha a perder-se (artigo nº. 655). O mesmo terá lugar quando o dinheiro a risco for tomado para habilitar o navio, se o tomador não chegar a fazer uso dele ou da coisa estimável, em todo ou em parte.

Art. 644 - Quando no instrumento de risco sobre fazendas houver a faculdade de - tocar fazer escala - ficam obrigados ao contrato, não só o dinheiro carregado em espécie para ser empregado na viagem, e as fazendas carregadas no lugar da partida, mas também as que forem carregadas em retorno por conta do tomador, sendo o contrato feito de ida e volta; e o tomador neste caso tem faculdade de trocá-las ou vendê-las e comprovar outras em todos os portos de escala.

Art. 645 - Se ao tempo do sinistro parte dos efeitos objeto de risco já se achar em terra, a perda do dador será reduzida ao que tiver ficado dentro do navio; e se os efeitos salvos forem transportados em outro navio para o porto do destino originário (artigo nº. 614), neste continuam os riscos do dador.

Art. 646 - O dador a risco sobre efeitos carregados em navio nominativamente designado no contrato não responde pela perda desses efeitos, ainda mesmo que seja acontecida por perigo de mar, se forem transferidos ou baldeados para outro navio, salvo provando-se legalmente que a baldeação tivera lugar por força maior.

Art. 647 - Em caso de sinistro, salvando-se alguns efeitos da carga objeto de risco, a obrigação do pagamento de dinheiro a risco fica reduzida ao valor dos mesmos objetos estimado pela forma determinada nos artigo nºs 694 e segs. O dador neste caso tem direito para ser pago do principal e prêmio por esse mesmo valor até onde alcançar, deduzidas as despesas de salvados, e as soldadas vencidas nessa viagem.

Sendo o dinheiro dado sobre o navio, o privilégio do dador compreende não só os fragmentos náufragos do mesmo navio, mas também o frete adquirido pelas fazendas salvas, deduzidas as despesas de salvados, e as soldadas vencidas na viagem respectiva, não havendo dinheiro a risco ou seguro especial sobre esse frete.

Art. 648 - Havendo sobre o mesmo navio ou sobre a mesma carga um contrato de risco e outro de seguro (artigo nº. 650), o produto dos efeitos salvos será dividido entre o segurador e o dador a risco pelo seu capital somente na proporção de seus respectivos interesses.

Art. 649 - Não precedendo ajuste em contrário, o dador conserva seus direitos íntegros contra o tomador, ainda mesmo que a perda ou dano da coisa objeto do risco provenha de alguma das causas enumeradas no artigo nº 711.

Art. 650 - Quando alguns, mas não todos os riscos, ou uma parte somente do navio ou da carga se acham seguros, pode contrair-se empréstimo a risco pelos riscos ou parte não segura até à concorrência do seu valor por inteiro (artigo nº. 682).

Art. 651 - As letras mercantis provenientes de dinheiro recebido pelos capitães para despesas indispensáveis do navio ou da carga nos termos dos artigo nºs. 515 e 516, e os prêmios do seguro correspondente, quando a sua importância houver sido realmente segurada, têm o privilégio de letras de empréstimo a risco, se contiverem declaração expressa de que o importe foi destinado para as referidas despesas; e são exequíveis, ainda mesmo que tais objetos se percam por qualquer evento posterior, provando o dador que o dinheiro foi efetivamente empregado em benefício do navio ou da carga (artigo nºs 515 e 517).

Art. 652 - O empréstimo de dinheiro a risco sobre o navio tomado pelo capitão no lugar do domicílio do dono, sem autorização escrita deste, produz ação e privilégio somente na parte que o capitão possa ter no navio e frete; e não obriga o dono, ainda mesmo que se pretenda provar que o dinheiro foi aplicado em benefício da embarcação.

Art. 653 - O empréstimo a risco sobre fazendas, contraído antes da viagem começada, deve ser mencionado nos conhecimentos e no manifesto da carga, com designação da pessoa à quem o capitão deve participar a chegada feliz no lugar do destino. Omitida aquela declaração, o consignatário, tendo aceitado letras de câmbio, ou feito adiantamento na fé dos conhecimentos, preferirá ao portador da letra de risco. Na falta de designação a quem deva participar a chegada, o capitão pode descarregar as fazendas, sem responsabilidade alguma pessoal para com o portador da letra de risco.

Art. 654 - Se entre o dador a risco e o capitão se der algum conluio por cujo meio os armadores ou carregadores sofram prejuízo, será este indenizado solidariamente pelo dador e pelo capitão, contra os quais poderá intentar-se a ação criminal que competente seja.

Art. 655 - Incorre no crime de estelionato o tomador que receber dinheiro a risco por valor maior que o do objeto do risco, ou quando este não tenha sido efetivamente embarcado (artigo nº. 643); e no mesmo crime incorre também o dador que, não podendo ignorar esta circunstância, a não declarar à pessoa a quem endossar a letra de risco. No primeiro caso o tomador, e no segundo o dador respondem solidariamente pela importância da letra, ainda quando tenha perecido o objeto do risco.

Art. 656 - É nulo o contrato de câmbio marítimo:

1 - Sendo o empréstimo feito a gente da tripulação.

2 - Tendo o empréstimo somente por objeto o frete a vencer, ou o lucro esperado de alguma negociação, ou um e outro simultânea e exclusivamente.

3 - Quando o dador não corre algum risco dos objetos sobre os quais se deu o dinheiro.

4 - Quando recai sobre objetos, cujos riscos já têm sido tomados por outrem do seu inteiro valor (artigo nº. 650).

5 - Faltando o registro, ou as formalidades exigidas no artigo nº. 516 para o caso de que aí se trata.

Em todos os referidos casos, ainda que o contrato não surta os seus efeitos legais, o tomador responde pessoalmente pelo principal mutuado e juros legais, posto que a coisa objeto do contrato tenha perecido no tempo e no lugar dos riscos.

Art. 657 - O privilégio do dador a risco sobre o navio compreende proporcionalmente, não só os fragmentos naufragos do mesmo navio, mas também o frete adquirido pelas fazendas salvas, deduzidas as despesas de salvados e as soldadas devidas por essa viagem, não havendo seguro ou risco especial sobre o mesmo frete.

Art. 658 - Se o contrato a risco compreender navio e carga, as fazendas conservadas são hipoteca do dador, ainda que o navio pereça; o mesmo é, vice-versa, quando o navio se salva e as fazendas se perdem.

Art. 659 - É livre aos contraentes estipular o prêmio na quantidade, e o modo de pagamento que bem lhes pareça; mas uma vez concordado, a superveniência de risco não dá direito a exigência de aumento ou diminuição de prêmio; salvo se outra coisa for acordada no contrato.

Art. 660 - Não estando fixada a época do pagamento, será este reputado vencido apenas tiverem cessado os riscos. Desse dia em diante correm para o dador os juros da lei sobre o capital e prêmio no caso de mora; a qual só pode provar-se pelo protesto.

Art. 661 - O portador, na falta de pagamento no termo devido, é obrigado a protestar e a praticar todos os deveres dos portadores de letras de câmbio para vencimento dos juros, e conservação do direito regressivo sobre os garantes do instrumento de risco.

Art. 662 - O dador de dinheiro a risco adquire hipoteca no objeto sobre que recai o empréstimo, mas fica sujeito a perder todo o direito à soma mutuada, perecendo o objeto

hipotecado no tempo e lugar, e pelos riscos convencionados; e só tem direito ao embolso do principal e prêmio por inteiro no caso de chegada a salvamento.

Art. 663 - Incumbe ao tomador provar a perda, e justificar que os feitos, objeto do empréstimo, existiam na embarcação na ocasião do sinistro.

Art. 664 - Acontecendo presa ou desastre de mar ao navio ou fazendas sobre que recaiu o empréstimo a risco, o tomador tem obrigação de noticiar o acontecimento ao dador, apenas tal nova chegar ao seu conhecimento. Achando-se o tomador a esse tempo no navio, ou próximo aos objetos sobre que recaiu o empréstimo, é obrigado a empregar na sua reclamação e salvação as diligências próprias de um administrador exato; pena de responder por perdas e danos que da sua falta resultarem.

Art. 665 - Quando sobre contrato de dinheiro a risco ocorra caso que se não ache prevenido neste Título, procurar-se-á a sua decisão por analogia, quanto seja compatível, no Título - Dos seguros marítimos - e vice-versa.

TÍTULO VIII

DOS SEGUROS MARÍTIMOS

Capítulo I

DA NATUREZA E FORMA DO CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

Art. 666 - O contrato de seguro marítimo, pelo qual o segurador, tomando sobre si a fortuna e riscos do mar, se obriga a indenizar ao segurado da perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante um prêmio ou soma determinada, equivalente ao risco tomado, só pode provar-se por escrito, a cujo instrumento se chama apólice; contudo julga-se subsistente para obrigar reciprocamente ao segurador e ao segurado desde o momento em que as partes se convierem, assinando ambas a minuta, a qual deve conter todas as declarações, cláusulas e condições da apólice.

Art. 667 - A apólice de seguro deve ser assinada pelos seguradores, e conter:

1 - O nome e domicílio do segurador e o do segurado; declarando este se segura por sua conta ou por conta de terceiro, cujo nome pode omitir-se; omitindo-se o nome do segurado, o terceiro que faz o seguro em seu nome fica pessoal e solidariamente responsável.

A apólice em nenhum caso pode ser concedida ao portador.

2 - o nome, classe e bandeira do navio, e o nome do capitão; salvo não tendo o segurado certeza do navio (artigo nº. 670).

3 - A natureza e qualidade do objeto seguro e o seu valor fixo ou estimado.

4 - O lugar onde as mercadorias foram, deviam ou devam ser carregadas.

5 - Os portos ou ancoradouros, onde o navio deve carregar ou descarregar, e aqueles onde deva tocar por escala.

6 - O porto donde o navio partiu, devia ou deve partir; e a época da partida, quando esta houver sido positivamente ajustada.

7 - Menção especial de todos os riscos que o segurador toma sobre si.

8 - O tempo e o lugar em que os riscos devem começar e acabar.

9 - O prêmio do seguro, e o lugar, época e forma do pagamento.

10 - O tempo, lugar e forma do pagamento no caso de sinistro.

11 - Declaração de que as partes se sujeitam à decisão arbitral, quando haja contestação, se elas assim o acordarem.

12 - A data do dia em que se concluiu o contrato, com declaração, se antes, se depois do meio-dia.

13 - É geralmente todas as outras condições em que as partes convenham.

Uma apólice pode conter dois ou mais seguros diferentes.

Art. 668 - Sendo diversos os seguradores, cada um deve declarar a quantia por que se obriga, e esta declaração será datada e assinada. Na falta de declaração, a assinatura importa em responsabilidade solidária por todo o valor segurado.

Se um dos seguradores se obrigar por certa e determinada quantia, os seguradores que depois dele assinarem sem declaração da quantia por que se obrigam, ficarão responsáveis cada um por outra igual soma.

Art. 669 - O seguro pode recair sobre a totalidade de um objeto ou sobre parte dele somente; e pode ser feito antes da viagem começada ou durante o curso dela, de ida e volta, ou só por ida ou só por volta, por viagem inteira ou por tempo limitado dela, e contra os riscos de viagem e transporte por mar somente, ou compreender também os riscos de transportes por canais e rios.

Art. 670 - Ignorando o segurado a espécie de fazendas que não de ser carregadas, ou não tendo certeza do navio em que o devam ser, pode efetuar validamente o seguro debaixo do nome genérico - fazendas - no primeiro caso, e - sobre um ou mais navios - no segundo; sem que o segurado seja obrigado a designar o nome do navio, uma vez que na apólice declare que o ignora, mencionando a data e assinatura da última carta de aviso ou ordens que tenha recebido.

Art. 671 - Efetuando-se o seguro debaixo do nome genérico de - fazendas - o segurado é obrigado a provar, no caso de sinistro, que efetivamente se embarcaram as fazendas no valor declarado na apólice; e se o seguro se tiver feito - sobre um ou mais navios - incumbe-lhe provar que as fazendas seguras foram efetivamente embarcadas no navio que sofreu o sinistro (artigo nº. 716).

Art. 672 - A designação geral - fazendas - não compreende moeda de qualidade alguma, nem jóias, ouro ou prata, pérolas ou pedras preciosas, nem munições de guerra; em seguros desta natureza é necessário que se declare a espécie do objeto sobre que recai o seguro.

Art. 673 - Suscitando-se dúvida sobre a inteligência de alguma ou algumas das condições e cláusulas da apólice, a sua decisão será determinada pelas regras seguintes:

1 - as cláusulas escritas terão mais força do que as impressas;

2 - as que forem claras, e expuserem a natureza, objeto ou fim do seguro, servirão de regra para esclarecer as obscuras, e para fixar a intenção das partes na celebração do contrato;

3 - o costume geral, observado em casos idênticos na praça onde se celebrou o contrato, prevalecerá a qualquer significação diversa que as palavras possam ter em uso vulgar;

4 - em caso de ambigüidade que exija interpretação, será esta feita segundo as regras estabelecidas no artigo nº. 131.

Art. 674 - A cláusula de fazer escala compreende a faculdade de carregar e descarregar fazendas no lugar da escala, ainda que esta condição não seja expressa na apólice (artigo nº. 667, nº 5).

Art. 675 - A apólice de seguro é transferível e exeqüível por via de endosso, substituindo o endossado ao segurado em todas as suas obrigações, direitos e ações (artigo nº. 363).

Art. 676 - Mudando os efeitos segurados de proprietário durante o tempo do contrato, o seguro passa para o novo dono, independentemente de transferência da apólice; salvo condição em contrário.

Art. 677 - O contrato do seguro é nulo:

1 - Sendo feito por pessoa que não tenha interesse no objeto segurado.

2 - Recaindo sobre algum dos objetos proibidos no artigo nº. 686.

3 - Sempre que se provar fraude ou falsidade por alguma das partes.

4 - Quando o objeto do seguro não chega a por-se efetivamente em risco.

5 - Provando-se que o navio saiu antes da época designada na apólice, ou que se demorou além dela, sem ter sido obrigado por força maior.

6 - Recaindo o seguro sobre objetos já segurados no seu inteiro valor, e pelos mesmos riscos. Se, porém, o primeiro seguro não abranger o valor da coisa por inteiro, ou houver sido efetuado com exceção de algum ou alguns riscos, o seguro prevalecerá na parte, e pelos riscos executados.

7 - O seguro de lucro esperado, que não fixar soma determinada sobre o valor do objeto do seguro.

8 - Sendo o seguro de mercadorias que se conduzirem em cima do convés, não se tendo feito na apólice declaração expressa desta circunstância.

9 - Sobre objetos que na data do contrato se achavam já perdidos ou salvos, havendo presunção fundada de que o segurado ou segurador podia ter notícia do evento ao tempo em que se efetuou o seguro. Existe esta presunção, provando-se por alguma forma que a notícia tinha chegado ao lugar em que se fez o seguro, ou àquele donde se expediu a ordem para ele se efetuar ao tempo da data da apólice ou da expedição dá mesma ordem, e que o segurado ou o segurador a sabia. Se, porem, a apólice contiver a cláusula - perdido ou não perdido - ou sobre boa ou má nova - cessa a presunção; salvo provando-se fraude.

Art. 678 - O seguro pode também anular-se:

1 - quando o segurado oculta a verdade ou diz o que não verdade;

2 - quando faz declaração errônea, calando, falsificando ou alterando fatos ou circunstâncias, ou produzindo fatos ou circunstâncias não existentes, de tal natureza e importância que, a não se terem ocultado, falsificado ou produzido, os seguradores, ou não houberam admitido o seguro, ou o teriam efetuado debaixo de prêmio maior e mais restritas condições.

Art. 679 - No caso de fraude da parte do segurado, além da nulidade do seguro, será este condenado a pagar ao segurador o prêmio estipulado em dobro. Quando a fraude estiver da parte do segurador, será este condenado a retornar o prêmio recebido, e a pagar ao segurado outra igual quantia.

Em um e outro caso pode-se intentar ação criminal contra o fraudulento.

Art. 680 - A desviação voluntária da derrota da viagem, e a alteração na ordem das escalas, que não for obrigada por urgente necessidade ou força maior, anulará o seguro pelo resto da viagem (artigo nº. 509).

Art. 681 - Se o navio tiver vários pontos de escala designados na apólice, é lícito ao segurado alterar a ordem das escalas; mas em tal caso só poderá escalar em um único porto dos especificados na mesma apólice.

Art. 682 - Quando o seguro versar sobre dinheiro dado a risco, deve declarar-se na apólice, não só o nome do navio, do capitão, e do tomador do dinheiro, como outrossim fazer-se menção dos riscos que este quer segurar e o dador excetuara, ou qual o valor descoberto sobre que é permitido o seguro (artigo nº. 650). Além desta declaração é necessário mencionar também na apólice a causa da dívida para que serviu o dinheiro.

Art. 683 - Tendo-se efetuado sem fraude diversos seguros sobre o mesmo objeto, prevalecerá o mais antigo na data da apólice. Os seguradores cujas apólices forem posteriores são obrigados a restituir o prêmio recebido, retendo por indenização 0,5% (meio por cento) do valor segurado.

Art. 684 - Em todos os casos em que o seguro se anular por fato que não resulte diretamente de força maior, o segurador adquire o prêmio por inteiro, se o objeto do seguro se tiver posto em risco; e se não se tiver posto em risco, retém 0,5% (meio por cento) do valor segurado.

Anulando-se, porém, algum seguro por viagem redonda com prêmio ligado, o segurador adquire metade (tão-somente) do prêmio ajustado.

Capítulo II

DAS COISAS QUE PODEM SER OBJETO DE SEGURO MARÍTIMO

Art. 685 - Toda e qualquer coisa, todo e qualquer interesse apreciável a dinheiro, que tenha sido posto ou deva pôr-se a risco de mar, pode ser objeto de seguro marítimo, não havendo proibição em contrário.

Art. 686 - É proibido o seguro:

1 - sobre coisas, cujo comércio não seja lícito pelas leis do Império, e sobre os navios nacionais ou estrangeiros que nesse comércio se empregarem;

2 - sobre a vida de alguma pessoa livre;

3 - sobre soldadas a vencer de qualquer indivíduo da tripulação.

Art. 687 - O segurador pode ressegurar por outros seguradores os mesmos objetos que ele tiver segurado, com as mesmas ou diferentes condições, e por igual, maior ou menor prêmio.

O segurado pode tornar a segurar, quando o segurador ficar insolvente, antes da notícia da terminação do risco, pedindo em juízo anulação da primeira apólice; e se a esse tempo existir risco pelo qual seja devida alguma indenização ao segurado, entrará este pela sua importância na massa do segurador falido.

Art. 688 - Não se declarando na apólice de seguro de dinheiro a risco, se o seguro compreende o capital e o prêmio, entende-se que compreende só o capital, o qual, no caso de sinistro, será indenizado pela forma determinada no artigo nº. 647.

Art. 689 - Pode segurar-se o navio, seu frete e fazendas na mesma apólice, mas neste caso há de determinar-se o valor de cada objeto distintamente; faltando esta especificação, o seguro ficará reduzido ao objeto definido na apólice somente.

Art. 690 - Declarando-se genericamente na apólice, que se segura o navio sem outra alguma especificação, entende-se que o seguro compreende o casco e todos os pertences da embarcação, aprestos, aparelhos, mastreação e velame, lanchas, escaleres, botes, utensílios e vitualhas ou provisões; mas em nenhum caso os fretes nem o carregamento, ainda que este seja por conta do capitão, dono, ou armador do navio.

Art. 691 - As apólices de seguro por ida e volta cobrem os riscos seguros que sobrevierem durante as estadias intermedias, ainda que esta cláusula seja omissa na apólice.

Capítulo III

DA AVALIAÇÃO DOS OBJETOS SEGUROS

Art. 692 - O valor do objeto do seguro deve ser declarado na apólice em quantia certa, sempre que o segurado tiver dele conhecimento exato.

No seguro de navio, esta declaração é essencialmente necessária, e faltando ela o seguro julga-se improcedente. Nos seguros sobre fazendas, não tendo o segurado conhecimento exato do seu verdadeiro importe, basta que o valor se declare por estimativa.

Art. 693 - O valor declarado na apólice, quer tenha a cláusula - valha mais ou valha menos-, quer a não tenha, será considerado em juízo como ajustado e admitido entre as partes para todos os efeitos do seguro. Contudo, se o segurador alegar que a coisa segura valia ao tempo do contrato um quarto menos, ou daí para cima, do preço em que o segurado a estimou, será admitido a reclamar a avaliação; incumbindo-lhe justificar a reclamação pelos meios de prova admissíveis em comércio. Para este fim, e em ajuda de outras provas, poderá o segurador obrigar o segurado à exibição dos documentos ou das razões em que se fundara para o cálculo da avaliação que dera na apólice; e se presumirá ter havido dolo da parte do segurado se ele se negar a esta exibição.

Art. 694 - Não se tendo declarado na apólice o valor certo do seguro sobre fazenda, será este determinado pelo preço da compra das mesmas fazendas, aumentado com as despesas que estas tiverem feito até o embarque, e mais o prêmio do seguro e a comissão de se efetuar, quando esta

se tiver pago; por forma que, no caso de perda total, o segurado seja embolsado de todo o valor posto a risco. Na apólice de seguro sobre fretes sem valor fixo, será este determinado pela carta de fretamento, ou pelos conhecimentos, e pelo manifesto, ou livro da carga, cumulativamente em ambos os casos.

Art. 695 - O valor do seguro sobre dinheiro a risco prova-se pelo contrato original, e o do seguro sobre despesas feitas com o navio ou carga durante a viagem (artigo nºs 515 e 651) com as respectivas contas competentemente legalizadas.

Art. 696 - O valor de mercadorias provenientes de fábricas, lavras ou fazendas do segurado, que não for determinado na apólice, será avaliado pelo preço que outras tais mercadorias poderiam obter no lugar do desembarque, sendo aí vendidas, aumentado na forma do artigo nº. 694.

Art. 697 - As fazendas adquiridas por troca estimam-se pelo preço que poderiam obter no mercado do lugar da descarga daquelas que por elas se trocaram, aumentado na forma do artigo nº. 694.

Art. 698 - A avaliação em seguros feitos sobre moeda estrangeira faz se, reduzindo-se esta ao valor da moeda corrente no Império pelo curso que o câmbio tinha na data da apólice.

Art. 699 - O segurador em nenhum caso pode obrigar o segurado a vender os objetos do seguro para determinar o seu valor.

Art. 700 - Sempre que se provar que o segurado procedeu com fraude na declaração do valor declarado na apólice, ou na que posteriormente se fizer no caso de se não ter feito no ato do contrato (artigo nºs 692 e 694), o juiz, reduzindo a estimação do objeto segurado ao seu verdadeiro valor, condenará o segurado a pagar ao segurador o dobro do prêmio estipulado.

Art. 701 - A cláusula inserta na apólice - valha mais ou valha menos - não releva o segurado da condenação por fraude; nem pode ser valiosa sempre que se provar que o objeto seguro valia menos de um quarto que o preço fixado na apólice (artigo nºs 692 e 693).

Capítulo IV

DO COMEÇO E FIM DOS RISCOS

Art. 702 - Não constando da apólice do seguro o tempo em que os riscos devem começar e acabar, os riscos de seguro sobre navio principiam a correr por conta do segurador desde o momento em que a embarcação suspende a sua primeira âncora para velejar, e terminam depois que tem dado fundo e amarrado dentro do porto do seu destino, no lugar que aí for designado para descarregar, se levar carga, ou no lugar em que der fundo e amarrar, indo em lastro.

Art. 703 - Segurando-se o navio por ida e volta, ou por mais de uma viagem, os riscos correm sem interrupção por conta do segurador, desde o começo da primeira viagem até o fim da última (artigo nº. 691).

Art. 704 - No seguro de navios por estadia em algum porto, os riscos começam a correr desde que o navio dá fundo e se amarra no mesmo porto, e findam desde o momento em que suspende a sua primeira âncora para seguir viagem.

Art. 705 - Sendo o seguro sobre mercadorias, os riscos têm princípio desde o momento em que elas se começam a embarcar nos cais ou à borda d'água do lugar da carga, e só terminam

depois que são postas a salvo no lugar da descarga; ainda mesmo no caso do capitão ser obrigado a descarregá-las em algum porto de escala, ou de arribada forçada.

Art. 706 - Fazendo-se seguro sobre fazendas a transportar alternadamente por mar e terra, rios ou canais, em navios, barcos, carros ou animais, os riscos começam logo que os efeitos são entregues no lugar onde devem ser carregados, e só expiram quando são descarregados a salvamento no lugar do destino.

Art. 707 - Os riscos de seguro sobre frete têm o seu começo desde o momento e à medida que são recebidas a bordo as fazendas que pagam frete; e acabam logo que saem para fora do portaló do navio, e à proporção que vão saindo; salvo se por ajuste ou por uso do porto o navio for obrigado a receber a carga à beira d'água, e pô-la em terra por sua conta.

O risco do frete, neste caso, acompanha o risco das mercadorias.

Art. 708 - A fortuna das somas mutuadas a risco principia e acaba para os seguradores na mesma época, e pela mesma forma que corre para o dador do dinheiro a risco; no caso, porém, de se não ter feito no instrumento do contrato a risco menção específica dos riscos tomados, ou se não houver estipulado o tempo, entende-se que os seguradores tomaram sobre si todos os riscos, e pelo mesmo tempo que geralmente costumam receber os dadores de dinheiro a risco.

Art. 709 - No seguro de lucro esperado, os riscos acompanham a sorte das fazendas respectivas.

Capítulo V

DAS OBRIGAÇÕES RECÍPROCAS DO SEGURADOR E DO SEGURADO

Art. 710 - São a cargo do segurador todas as perdas e danos que sobrevierem ao objeto seguro por alguns dos riscos especificados na apólice.

Art. 711 - O segurador não responde por danos ou avaria que aconteça por fato do segurado, ou por alguma das causas seguintes:

1 - desviação voluntária da derrota ordinária e usual da viagem;

2 - alteração voluntária na ordem das escalas designadas na apólice; salvo a exceção estabelecida no artigo nº. 680;

3 - prolongação voluntária da viagem, além do último porto atermado na apólice. Encurtando-se a viagem, o seguro surte pleno efeito, se o porto onde ela findar for de escala declarada na apólice; sem que o segurado tenha direito para exigir redução do prêmio estipulado;

4 - separação espontânea de comboio, ou de outro navio armado, tendo-se estipulado na apólice de ir em conserva dele;

5 - diminuição e derramamento do líquido (artigo nº. 624);

6 - falta de estiva, ou defeituosa arrumação da carga;

7 - diminuição natural de gêneros, que por sua qualidade são suscetíveis de dissolução, diminuição ou quebra em peso ou medida entre o seu embarque e o desembarque; salvo tendo estado encalhado o navio, ou tendo sido descarregadas essas fazendas por ocasião de força

maior; devendo-se, em tais casos, fazer dedução da diminuição ordinária que costuma haver em gêneros de semelhante natureza (artigo nº. 617);

8 - quando a mesma diminuição natural acontecer em cereais, açúcar, café, farinhas, tabaco, arroz, queijos, frutas secas ou verdes, livros ou papel e outros gêneros de semelhante natureza, se a avaria não exceder a 10% (dez por cento) do valor seguro; salvo se a embarcação tiver estado encalhada, ou as mesmas fazendas tiverem sido descarregadas por motivo de força maior, ou o contrário se houver estipulado na apólice;

9 - danificações de amarras, mastreação, velame ou outro qualquer pertence do navio, procedida do uso ordinário do seu destino;

10 - vício intrínseco, má qualidade, ou mau acondicionamento do objeto seguro;

11 - avaria simples ou particular, que, incluída a despesa de documentos justificativos, não exceda de 3% (três por cento) do valor segurado;

12 - rebeldia do capitão ou da tripulação; salvo havendo estipulação em contrário declarada na apólice. Esta estipulação é nula sendo o seguro feito pelo capitão, por conta dele ou alheia, ou por terceiro por conta do capitão.

Art. 712 - Todo e qualquer ato por sua natureza criminoso praticado pelo capitão no exercício de seu emprego, ou pela tripulação, ou por um e outra conjuntamente, do qual aconteça dano grave ao navio ou à carga, em oposição à presumida vontade legal do dono do navio, é rebeldia.

Art. 713 - O segurador que toma o risco de rebeldia responde pela perda ou dano procedente do ato de rebeldia do capitão ou da tripulação, ou seja por consequência imediata, ou ainda casualmente, uma vez que a perda ou dano tenha acontecido dentro do tempo dos riscos tomados, e na viagem e portos da apólice.

Art. 714 - A cláusula - livre de avaria- desobriga os seguradores das avarias simples ou particulares; a cláusula - livre de todas as avarias - desonera-os também das grossas. Nenhuma destas cláusulas, porém, os isenta nos casos em que tiver lugar o abandono.

Art. 715 - Nos seguros feitos com a cláusula - livre de hostilidade - o segurador é livre, se os efeitos segurados perecem ou se deterioram por efeito de hostilidade. O seguro, neste caso, cessa desde que foi retardada a viagem, ou mudada a derrota por causa das hostilidades.

Art. 716 - Contendo o seguro sobre fazendas a cláusula - carregadas em um ou mais navios - , o seguro surte todos os efeitos, provando-se que as fazendas seguras foram carregadas por inteiro em um só navio, ou por partes em diversas embarcações.

Art. 717 - Sendo necessário baldear-se a carga, depois de começada a viagem, para embarcação diferente da que tiver sido designada na apólice, por inavegabilidade ou força maior, os riscos continuam a correr por conta do segurador até o navio substituído chegar ao porto do destino, ainda mesmo que tal navio seja de diversa bandeira, não sendo esta inimiga.

Art. 718 - Ainda que o segurador não responda pelos danos que resultam ao navio por falta de exata observância das leis e regulamentos das Alfândegas e polícia dos portos (artigo nº. 530), esta falta não o desonera de responder pelos que daí sobrevierem à carga.

Art. 719 - O segurado deve sem demora participar ao segurador, e, havendo mais de um, somente ao primeiro na ordem da subscrição, todas as notícias que receber de qualquer sinistro

acontecido ao navio ou à carga. A omissão culposa do segurado a este respeito, pode ser qualificada de presunção de má-fé.

Art. 720 - Se passado 1 (um) ano a datar da saída do navio nas viagens para qualquer porto da América, ou 2 (dois) anos para outro qualquer porto do mundo, e, tendo expirado o tempo limitado na apólice, não houver notícia alguma do navio, presume-se este perdido, e o segurado pode fazer abandono ao segurador, e exigir o pagamento da apólice; o qual, todavia, será obrigado a restituir, se o navio se não houver perdido e se vier a provar que o sinistro aconteceu depois de ter expirado o termo dos riscos.

Art. 721 - Nos casos de naufrágio ou variação, presa ou arresto de inimigo, o segurado é obrigado a empregar toda a diligência possível para salvar ou reclamar os objetos seguros, sem que para tais atos se faça necessária a procuração do segurador, do qual pode o segurado exigir o adiantamento do dinheiro preciso para a reclamação intentada ou que se possa intentar, sem que o mau sucesso desta prejudique ao bolso do segurado pelas despesas ocorridas.

Art. 722 - Quando o segurado não pode fazer por si as devidas reclamações, por deverem ter lugar fora do Império, ou do seu domicílio, deve nomear para esse fim competente mandatário, avisando desta nomeação ao segurador (artigo nº. 719). Feita a nomeação e o aviso, cessa toda a sua responsabilidade, nem responde pelos atos do seu mandatário; ficando unicamente obrigado a fazer cessão ao segurador das ações que competirem, sempre que este o exigir.

Art. 723 - O segurado, no caso de presa ou arresto de inimigo, só está obrigado a seguir os termos da reclamação até a promulgação da sentença da primeira instância.

Art. 724 - Nos casos dos três artigos precedentes, o segurado é obrigado a obrar de acordo com os seguradores. Não havendo tempo para os consultar, obrará como melhor entender, correndo as despesas por conta dos mesmos seguradores. Em caso de abandono admitido pelos seguradores, ou destes tomarem sobre si as diligências dos salvados ou das reclamações, cessam todas as sobreditas obrigações do capitão e do segurado.

Art. 725 - O julgamento de um tribunal estrangeiro, ainda que baseado pareça em fundamentos manifestamente injustos, ou fatos notoriamente falsos ou desfigurados, não desonera o segurador, mostrando o segurado que empregou os meios ao seu alcance, e produziu as provas que lhe era possível prestar para prevenir a injustiça do julgamento.

Art. 726 - Os objetos segurados que forem restituídos gratuitamente pelos apressadores voltam ao domínio de seus donos, ainda que a restituição tenha sido feita a favor do capitão ou de qualquer outra pessoa.

Art. 727 - Todo o ajuste que se fizer com os apressadores no alto-mar para resgatar a coisa segura é nulo; salvo havendo para isso autorização por escrito na apólice.

Art. 728 - Pagando o segurador um dano acontecido à coisa segura, ficará subrogado em todos os direitos e ações que ao segurado competirem contra terceiro; e o segurado não pode praticar ato algum em prejuízo do direito adquirido dos seguradores.

Art. 729 - O prêmio do seguro é devido por inteiro, sempre que o segurado receber a indenização do sinistro.

Art. 730 - O segurador é obrigado a pagar ao segurado as indenizações a que tiver direito, dentro de 15 (quinze) dias da apresentação da conta, instruída com os documentos respectivos; salvo se o prazo do pagamento tiver sido estipulado na apólice.

TÍTULO IX

DO NAUFRÁGIO E SALVADOS

Art. 731— Ninguém pode arrecadar as fazendas naufragadas no mar ou nas praias, estando presente o capitão ou quem suas vezes fizer, sem consentimento seu. [Revogado pela Lei nº 7.542, de 26.9.1986](#)

Art. 732— O Juiz de Direito do Comércio respectivo, logo que lhe constar que algum navio tem naufragado ou se acha em perigo de naufragar, passará sem demora ao lugar do naufrágio, e empregará todas as diligências que forem praticáveis para a salvação da gente, navio e carga: e faltando o capitão ou quem suas vezes faça, ou não aparecendo neste ato o dono, consignatário ou pessoa por eles, mandará proceder a inventário dos objetos salvados, e os fará por em boa e segura guarda.

Se o naufrágio acontecer em porto onde houver Alfândega ou Mesa de Rendas, ou em costas vizinhas, as diligências do inventário e arrecadação serão praticadas com assistência dos empregados respectivos, e na sua falta com os da Coletorias. [Revogado pela Lei nº 7.542, de 26.9.1986](#)

Art. 733— Os objetos salvados que puderem deteriorar-se pela demora, serão vendidos em hasta pública, e o seu produto posto em depósito, por conta de quem pertencer. Os objetos que se acharem em bom estado serão conduzidos para a respectiva Alfândega, procedendo-se a respeito deles na conformidade do Regimento das Alfândegas. [Revogado pela Lei nº 7.542, de 26.9.1986](#)

Art. 734— Achando-se presente o capitão, ou o dono das mercadorias, ou quem suas vezes faça, tomará conta das fazendas salvas, e as poderá conduzir para o porto do seu destino, ou outro qualquer: com declaração porém de que, se as fazendas, por serem de origem estrangeira; estiverem sujeitas ao pagamento de alguns direitos, se o capitão ou dono preferir navegá-las para porto do Império, só lhe será permitido a viagem se nesse porto houver Alfândega. [Revogado pela Lei nº 7.542, de 26.9.1986](#)

Art. 735— Se alguém puder salvar navio, fragmento ou carga abandonados no alto mar ou nas costas, entregando tudo imediatamente e sem desfalque ao Juiz de Direito do Comércio do distrito, haverá um prêmio de dez a cinquenta por cento do seu valor: deixando de fazer a entrega, incorrerá nas penas criminais impostas aos que não entregam a coisa alheia perdida. [Revogado pela Lei nº 7.542, de 26.9.1986](#)

Art. 736— O salário que vencerem as pessoas empregadas no serviço do salvamento do navio ou carga, e bem assim os prêmios que se deverem nos casos em que estes puderem ter lugar, serão regulados por árbitros; tendo-se em consideração o perigo e a natureza do serviço, a prontidão com que este for prestado, e a fidelidade com que as pessoas nele empregadas houverem feito entrega dos objetos salvos. [Revogado pela Lei nº 7.542, de 26.9.1986](#)

Art. 737— O capitão e pessoas da tripulação que salvarem ou ajudarem a salvar o navio, fragmentos ou carga, além das suas soldadas pela viagem (art. 559), tem direito a uma gratificação correspondente ao seu trabalho e aos perigos que tiverem corrido. [Revogado pela Lei nº 7.542, de 26.9.1986](#)

Art. 738— As despesas com os salvados, as necessárias para habilitar o navio para a sua navegação, e as que se fizerem com o transporte da carga (art. 614), tem hipoteca especial e preferência nos objetos salvos ou no seu produto. [Revogado pela Lei nº 7.542, de 26.9.1986](#)

Art. 739— As questões que se moverem sobre o pagamento de salvados, serão decididas por árbitros no lugar do distrito onde tiver acontecido o naufrágio. [Revogado pela Lei nº 7.542, de 26.9.1986](#)

TÍTULO X

DAS ARRIBADAS FORÇADAS.

Art. 740 - Quando um navio entra por necessidade em algum porto ou lugar distinto dos determinados na viagem a que se propusera, diz-se que fez arribada forçada (artigo nº. 510).

Art. 741 - São causas justas para arribada forçada:

1 - falta de víveres ou aguada;

2 - qualquer acidente acontecido à equipagem, cargo ou navio, que impossibilite este de continuar a navegar;

3 - temor fundado de inimigo ou pirata.

Art. 742 - Todavia, não será justificada a arribada:

1 - se a falta de víveres ou de aguada proceder de não haver-se feito a provisão necessária segundo o costume e uso da navegação, ou de haver-se perdido e estragado por má arrumação ou descuido, ou porque o capitão vendesse alguma parte dos mesmos víveres ou aguada;

2 - nascendo a inavegabilidade do navio de mau conserto, de falta de apercebimento ou esquipação, ou de má arrumação da carga;

3 - se o temor de inimigo ou pirata não for fundado em fatos positivos que não deixem dúvida.

Art. 743 - Dentro das primeiras 24 (vinte e quatro) horas úteis da entrada no porto de arribada, deve o capitão apresentar-se à autoridade competente para lhe tomar o protesto da arribada, que justificará perante a mesma autoridade (artigo nºs 505 e 512).

Art. 744 - As despesas ocasionadas pelo arribada forçada correm por conta do fretador ou do afretador, ou de ambos, segundo for a causa que as motivou, com direito regressivo contra quem pertencer.

Art. 745 - Sendo a arribada justificada, nem o dono do navio nem o capitão respondem pelos prejuízos que puderem resultar à carga; se, porém, não for justificada, um e outro serão responsáveis solidariamente até a concorrência do valor do navio e frete.

Art. 746 - Só pode autorizar-se descarga no porto de arribada, sendo indispensavelmente necessária para conserto no navio, ou reparo de avaria da carga (artigo nº. 614). O capitão, neste caso, é responsável pela boa guarda e conservação dos efeitos descarregados; salvo unicamente os casos de força maior, ou de tal natureza que não possam ser prevenidos.

A descarga será reputada legal em juízo quando tiver sido autorizada pelo juiz de direito do comércio. Nos países estrangeiros compete aos cônsules do Império dar a autorização necessária, e onde os não houver será requerida à autoridade local competente.

Art. 747 - A carga avariada será reparada ou vendida, como parecer mais conveniente; mas em todo o caso deve preceder autorização competente.

Art. 748 - O capitão não pode, debaixo de pretexto algum, diferir a partida do porto da arribada desde que cessa o motivo dela; pena de responder por perdas e danos resultantes da dilação voluntária (artigo nº. 510).

TÍTULO XI

DO DANO CAUSADO POR ABALROAÇÃO

Art. 749 - Sendo um navio abalroado por outro, o dano inteiro causado ao navio abalroado e à sua carga será pago por aquele que tiver causado a abalroação, se esta tiver acontecido por falta de observância do regulamento do porto, imperícia, ou negligência do capitão ou da tripulação; fazendo-se a estimativa por árbitros.

Art. 750 - Todos os casos de abalroação serão decididos, na menor dilação possível, por peritos, que julgarão qual dos navios foi o causador do dano, conformando-se com as disposições do regulamento do porto, e os usos e prática do lugar. No caso dos árbitros declararem que não podem julgar com segurança qual navio foi culpado, sofrerá cada um o dano que tiver recebido.

Art. 751 - Se, acontecendo a abalroação no alto-mar, o navio abalroado for obrigado a procurar porto de arribada para poder consertar, e se perder nessa derrota, a perda do navio presume-se causada pela abalroação.

Art. 752 - Todas as perdas resultantes de abalroação pertencem à classe de avarias particulares ou simples; excetua-se o único caso em que o navio, para evitar dano maior de uma abalroação iminente, pica as suas amarras, e abalroa a outro para sua própria salvação (artigo nº. 764). Os danos que o navio ou a carga, neste caso, sofre, são repartidos pelo navio, frete e carga por avaria grossa.

TÍTULO XII

DO ABANDONO

Art. 753 - É lícito ao segurado fazer abandono dos objetos seguros, e pedir ao segurador a indenização de perda total nos seguintes casos:

1 - presa ou arresto por ordem de potência estrangeira, 6 (seis) meses depois de sua intimação, se o arresto durar por mais deste tempo;

2 - naufrágio, varação, ou outro qualquer sinistro de mar compreendido na apólice, de que resulte não poder o navio navegar, ou cujo conserto importe em três quartos ou mais do valor por que o navio foi segurado;

3 - perda total do objeto seguro, ou deterioração que importe pelo menos três quartos do valor da coisa segurada (artigo nºs 759 e 777);

4 - falta de notícia do navio sobre que se fez o seguro, ou em que se embarcaram os efeitos seguros (artigo nº. 720).

Art. 754 - O segurado não é obrigado a fazer abandono; mas se o não fizer nos casos em que este Código o permite, não poderá exigir do segurador indenização maior do que teria direito a pedir se houvera acontecido perda total; exceto nos casos de letra de câmbio passada pelo capitão (artigo nº. 515), de naufrágio, reclamação de presa, ou arresto de inimigo, e de abalroação.

Art. 755 - O abandono só, é admissível quando as perdas acontecem depois de começada a viagem.

Não pode ser parcial, deve compreender todos os objetos contidos na apólice. Todavia, se na mesma apólice se tiver segurado o navio e a carga, pode ter lugar o abandono de cada um dos dois objetos separadamente (artigo nº. 689).

Art. 756 - Não é admissível o abandono por título de inavegabilidade, se o navio, sendo consertado, pode ser posto em estado de continuar a viagem até o lugar do destino; salvo se à vista das avaliações legais, a que se deve proceder, se vier no conhecimento de que as despesas do conserto excederiam pelo menos a três quartos do preço estimado na apólice.

Art. 757 - No caso de inavegabilidade do navio, se o capitão, carregadores, ou pessoa que os represente não puderem fretar outro para transportar a carga ao seu destino dentro de 60 (sessenta) dias depois de julgada a inavegabilidade (artigo nº. 614), o segurado pode fazer abandono.

Art. 758 - Quando nos casos de presa constar que o navio foi retomado antes de intimado o abandono, não é este admissível; salvo se o dano sofrido por causa da presa, e a despesa com o prêmio da retomada, ou salvagem importa em três quartos, pelo menos, do valor segurado, ou se em consequência da represa os efeitos seguros tiverem passado a domínio de terceiro.

Art. 759 - O abandono do navio compreende os fretes das mercadorias que se puderem salvar, os quais serão considerados como pertencentes aos seguradores; salva a preferência que sobre os mesmos possa competir à equipagem por suas soldadas vencidas na viagem (artigo nº. 564), e a outros quaisquer credores privilegiados (artigo nº. 738).

Art. 760 - Se os fretes se acharem seguros, os que forem devidos pelas mercadorias salvas, pertencerão aos seguradores dos mesmos fretes, deduzidas as despesas dos salvados, e as soldadas devidas à tripulação pela viagem (artigo nº. 559).

TÍTULO XIII

DAS AVARIAS

Capítulo I

DA NATUREZA E CLASSIFICAÇÃO DAS AVARIAS

Art. 761 - Todas as despesas extraordinárias feitas a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque, são reputadas avarias.

Art. 762 - Não havendo entre as partes convenção especial exarada na carta partida ou no conhecimento, as avarias hão de qualificar-se, e regular-se pelas disposições deste Código.

Art. 763 - As avarias são de duas espécies: avarias grossas ou comuns, e avarias simples ou particulares. A importância das primeiras é repartida proporcionalmente entre o navio, seu frete e a carga; e a das segundas é suportada, ou só pelo navio, ou só pela coisa que sofreu o dano ou deu causa à despesa.

Art. 764 - São avarias grossas:

1 - Tudo o que se dá ao inimigo, corsário ou pirata por composição ou a título de resgate do navio e fazendas, conjunta ou separadamente

2 - As coisas alijadas para salvação comum.

3 - Os cabos, mastros, velas e outros quaisquer aparelhos deliberadamente cortados, ou partidos por força de vela para salvação do navio e carga.

- 4 - As âncoras, amarras e quaisquer outras coisas abandonadas para salvamento ou benefício comum.
- 5 - Os danos causados pelo alijamento às fazendas restantes a bordo.
- 6 - Os danos feitos deliberadamente ao navio para facilitar a evacuação d'água e os danos acontecidos por esta ocasião à carga.
- 7 - O tratamento, curativo, sustento e indenizações da gente da tripulação ferida ou mutilada defendendo o navio.
- 8 - A indenização ou resgate da gente da tripulação mandada ao mar ou à terra em serviço do navio e da carga, e nessa ocasião aprisionada ou retida.
- 9 - As soldadas e sustento da tripulação durante arribada forçada.
- 10 - Os direitos de pilotagem, e outros de entrada e saída num porto de arribada forçada.
- 11 - Os aluguéis de armazéns em que se depositem, em, porto de arribada forçada, as fazendas que não puderem continuar a bordo durante o conserto do navio.
- 12 - As despesas da reclamação do navio e carga feitas conjuntamente pelo capitão numa só instância, e o sustento e soldadas da gente da tripulação durante a mesma reclamação, uma vez que o navio e carga sejam relaxados e restituídos.
- 13 - Os gastos de descarga, e salários para aliviar o navio e entrar numa barra ou porto, quando o navio é obrigado a fazê-lo por borrasca, ou perseguição de inimigo, e os danos acontecidos às fazendas pela descarga e recarga do navio em perigo.
- 14 - Os danos acontecidos ao corpo e quilha do navio, que premeditadamente se faz varar para prevenir perda total, ou presa do inimigo.
- 15 - As despesas feitas para pôr a nado o navio encalhado, e toda a recompensa por serviços extraordinários feitos para prevenir a sua perda total, ou presa.
- 16 - As perdas ou danos sobrevindos às fazendas carregadas em barcas ou lanchas, em consequência de perigo.
- 17 - As soldadas e sustento da tripulação, se o navio depois da viagem começada é obrigado a suspendê-la por ordem de potência estrangeira, ou por superveniência de guerra; e isto por todo o tempo que o navio e carga forem impedidos.
- 18 - O prêmio do empréstimo a risco, tomado para fazer face a despesas que devam entrar na regra de avaria grossa.
- 19 - O prêmio do seguro das despesas de avaria grossa, e as perdas sofridas na venda da parte da carga no porto de arribada forçada para fazer face às mesmas despesas.
- 20 - As custas judiciais para regular as avarias, e fazer a repartição das avarias grossas.
- 21 - As despesas de uma quarentena extraordinária.

E, em geral, os danos causados deliberadamente em caso de perigo ou desastre imprevisto, e sofridos como consequência imediata destes eventos, bem como as despesas feitas em iguais circunstâncias, depois de deliberações motivadas (artigo nº. 509), em bem e salvamento comum do navio e mercadorias, desde a sua carga e partida até o seu retorno e descarga.

Art. 765 - Não serão reputadas avarias grossas, posto que feitas voluntariamente e por deliberações motivadas para o bem do navio e carga, as despesas causadas por vício interno do navio, ou por falta ou negligência do capitão ou da gente da tripulação. Todas estas despesas são a cargo do capitão ou do navio (artigo nº. 565).

Art. 766 - São avaria simples e particulares:

1 - O dano acontecido às fazendas por borrasca, presa, naufrágio, ou encalhe fortuito, durante a viagem, e as despesas feitas para as salvar.

2 - A perda de cabos, amarras, âncoras, velas e mastros, causada por borrasca ou outro acidente do mar.

3 - As despesas de reclamação, sendo o navio e fazendas reclamadas separadamente.

4 - O conserto particular de vasilhas, e as despesas feitas para conservar os efeitos avariados.

5 - O aumento de frete e despesa de carga e descarga; quando declarado o navio inavegável, as fazendas são levadas ao lugar do destino por um ou mais navios (artigo nº. 614).

Em geral, as despesas feitas; e o dano sofrido só pelo navio, ou só pela carga, durante o tempo dos riscos.

Art. 767 - Se em razão de baixios ou bancos de areia conhecidos o navio não puder dar à vela do lugar da partida com a carga inteira, nem chegar ao lugar do destino sem descarregar parte da carga em barcas, as despesas feitas para aligeirar o navio não são reputadas avarias, e correm por conta do navio somente, não havendo na carta-partida ou nos conhecimentos estipulação em contrário.

Art. 768 - Não são igualmente reputadas avarias, mas simples despesas a cargo do navio, as despesas de pilotagem da costa e barras, e outras feitas por entrada e saída de obras ou rios; nem os direitos de licenças, visitas, tonelagem, marcas, ancoragem, e outros impostos de navegação.

Art. 769 - Quando for indispensável lançar-se ao mar alguma parte da carga, deve começar-se pelas mercadorias e efeitos que estiverem em cima do convés; depois serão alijadas as mais pesadas e de menos valor, e dada igualdade, as que estiverem na coberta e mais à mão; fazendo-se toda a diligência possível para tomar nota das marcas e números dos volumes alijados.

Art. 770 - Em seguimento da ata da deliberação que se houver tomado para o alijamento (artigo nº. 509) se fará declaração bem especificada das fazendas lançadas ao mar; e se pelo ato do alijamento algum dano tiver resultado ao navio ou à carga remanescente, se fará também menção deste acidente.

Art. 771 - As danificações que sofrerem as fazendas postas a bordo de barcos para à sua condução ordinária, ou para aligeirar o navio em caso de perigo, serão reguladas pelas disposições estabelecidas neste capítulo que lhes forem aplicáveis, segundo à diversas causas de que o dano resultar.

Capítulo II

DA LIQUIDAÇÃO, REPARTIÇÃO E CONTRIBUIÇÃO DA AVARIA GROSSA

Art. 772 - Para que o dano sofrido pelo navio ou carga possa considerar-se avaria a cargo do segurador, é necessário que ele seja examinado por dois arbitradores peritos que declarem:

1 - De que procedeu o dano.

2 - A parte da carga que se acha avariada, e por que causa, indicando as suas marcas, número ou volumes.

3 - Tratando-se do navio ou dos seus pertences, quanto valem os objetos avariados, e em quanto poderá importar o seu conserto ou reposição. Todas estas diligências, exames e vistorias serão determinadas pelo juiz de direito do respectivo distrito, e praticada com citação dos interessados, por si ou seus procuradores; podendo o juiz, no caso de ausência das partes, nomear de ofício pessoa inteligente e idônea que as represente (artigo nº. 618).

As diligências, exames e vistorias sobre o casco do navio e seus pertences devem ser praticadas antes de dar-se princípio ao seu conserto, nos casos em que este possa ter lugar.

Art. 773 - Os efeitos avariados serão sempre vendidos em público leilão a quem mais der, e pagos no ato da arrematação; e o mesmo se praticará com o navio, quando ele tenha de ser vendido segundo as disposições deste Código; em tais casos o juiz, se assim lhe parecer conveniente, ou se algum interessado o requerer, poderá determinar que o casco e cada um dos seus pertences se venda separadamente.

Art. 774 - A estimação do preço para o cálculo da avaria será feita sobre a diferença entre o respectivo rendimento bruto das fazendas sãs e o das avariadas, vendidos a dinheiro no tempo da entrega; e em nenhum caso pelo seu rendimento líquido, nem por aquele que, demorada a venda ou sendo a prazo, poderiam vir a obter.

Art. 775 - Se o dono ou consignatário não quiser vender a parte das mercadorias sãs, não pode ser compelido; e o preço para o cálculo será em tal caso o corrente que as mesmas fazendas, se vendidas fossem ao tempo da entrega, poderiam obter no mercado, certificado pelos preços correntes do lugar, ou, na falta destes, atestado, debaixo de juramento por dois comerciantes acreditados de fazendas do mesmo gênero.

Art. 776 - O segurador não é obrigado a pagar mais de dois terços do custo do conserto das avarias que tiverem acontecido ao navio segurado por fortuna do mar, contanto que o navio fosse estimado na apólice por seu verdadeiro valor, e os consertos não excedam de três quartos desse valor no dizer de arbitradores expertos. Julgando estes, porém, que pelos consertos o valor real do navio se aumentaria além do terço da soma que custariam, o segurador pagará as despesas, abatido o excedente valor do navio.

Art. 777 - Excedendo as despesas a três quartos do valor do navio, julga-se este declarado inavergável a respeito dos seguradores; os quais, neste caso, serão obrigados, não tendo havido abandono, a pagar a soma segurada, abatendo-se nesta o valor do navio danificado ou dos seus fragmentos, segundo o dizer de arbitradores expertos.

Art. 778 - Tratando-se de avaria particular das mercadorias, e achando-se estas estimadas na apólice por valor certo, o cálculo do dano será feito sobre o preço que as mercadorias avariadas alcançarem no porto da entrega e o da venda das não avariadas no mesmo lugar e tempo, sendo

de igual espécie e qualidade, ou se todas chegaram avariadas, sobre o preço que outras semelhantes não avariadas alcançaram ou poderiam alcançar; e a diferença, tomada a proporção entre umas e outras, será a soma devida ao segurado.

Art. 779 - Se o valor das mercadorias se não tiver fixado na apólice, a regra para achar-se a soma devida será a mesma do artigo precedente, contanto que primeiro se determine o valor das mercadorias não avariadas; o que se fará acrescentando às importâncias das faturas originais as despesas subseqüentes (artigo nº. 694). E tomada a diferença proporcional entre o preço por que se venderam as não avariadas e as avariadas, se aplicará a proporção relativa à parte das fazendas avariadas pelo seu primeiro custo e despesas.

Art. 780 - Contendo a apólice a cláusula de pagar-se avaria por marcas, volumes, caixas, sacas ou espécies, cada uma das partes designadas será considerada como um seguro separado para a forma da liquidação das avarias, ainda que essa parte se ache englobada no valor total do seguro (artigo nºs 689 e 692).

Art. 781 - Qualquer parte da carga, sendo objeto suscetível de avaliação separada, que se perca totalmente, ou que por algum dos riscos cobertos pela respectiva apólice fique tão danificada que não valha coisa alguma, será indenizada pelo segurador com perda total, ainda que relativamente ao todo ou à carga segura seja parcial, e o valor da parte perdida ou destruída pelo dano se ache incluído, ainda que indistintamente, no total do seguro.

Art. 782 - Se a apólice contiver a cláusula de pagar avarias como perda de salvados, a diferença para menos do valor fixado na apólice, que resultar da venda líquida que os gêneros avariados produzirem no lugar onde se venderam, sem atenção alguma ao produto bruto que tenham no mercado do porto do seu destino, será a estimação da avaria.

Art. 783 - A regulação, repartição ou rateio das avarias grossas serão feitos por árbitros, nomeados por ambas as partes, as instâncias do capitão.

Não se querendo as partes louvar, a nomeação de árbitros será feita pelo Tribunal do Comércio respectivo, ou pelo juiz de direito do comércio a que pertencer, nos lugares distantes do domicílio do mesmo tribunal.

Se o capitão for omisso em fazer efetuar o rateio das avarias grossas, pode a diligência ser promovida por outra qualquer pessoa que seja interessada.

Art. 784 - O capitão tem direito para exigir, antes de abrir as escotilhas do navio, que os consignatários da carga prestem fiança idônea ao pagamento da avaria grossa, a que suas respectivas mercadorias forem obrigadas no rateio da contribuição comum.

Art. 785 - Recusando-se os consignatários a prestar a fiança exigida, pode o capitão requerer o depósito judicial dos efeitos obrigados à contribuição, até ser pago, ficando o preço da venda sub-rogado, para se efetuar por ele o pagamento da avaria grossa, logo que o rateio tiver lugar.

Art. 786 - A regulação e repartição das avarias grossas deverá fazer-se no porto da entrega da carga. Todavia, quando, por dano acontecido depois da saída, o navio for obrigado a regressar ao porto da carga, as despesas necessárias para reparar os danos da avaria grossa podem ser neste ajustadas.

Art. 787 - Liquidando-se as avarias grossas ou comuns no porto da entrega da carga, hão de contribuir para a sua composição:

1 - a carga, incluindo o dinheiro, prata, ouro, pedras preciosas, e todos os mais valores que se acharem a bordo;

2 - o navio e seus pertences, pela sua avaliação no porto da descarga, qualquer que seja o seu estado;

3 - os fretes, por metade do seu valor também.

Não entram para a contribuição o valor dos víveres que existirem a bordo para mantimento do navio, a bagagem do capitão, tripulação e passageiros, que for do seu uso pessoal, nem os objetos tirados do mar por mergulhadores à custa do dono.

Art. 788 - Quando a liquidação se fizer no porto da carga, o valor da mesma será estimado pelas respectivas faturas, aumentando-se ao preço da compra as despesas até o embarque; e quanto ao navio e frete se observarão as regras estabelecidas no artigo antecedente.

Art. 789 - Quer a liquidação se faça no porto da carga, quer no da descarga, contribuirão para as avarias grossas as importâncias que forem ressarcidas por via da respectiva contribuição.

Art. 790 - Os objetos carregados sobre o convés (artigo nºs 521 e 677, nº 8), e os que tiverem sido embarcados sem conhecimento assinado pelo capitão (artigo nº. 599) e os que o proprietário ou seu representante, na ocasião do risco de mar, tiver mudado do lugar em que se achavam arrumados sem licença do capitão contribuem pelos respectivos valores, chegando o salvamento; mas o dono, no segundo caso, não tem direito para a indenização recíproca, ainda quando fiquem deteriorados, ou tenham sido alijados a benefício comum.

Art. 791 - Salvando-se qualquer coisa em consequência de algum ato deliberado de que resultou avaria grossa, não pode quem sofreu o prejuízo causado por este ato exigir indenização alguma por contribuição dos objetos salvados, se estes por algum acidente não chegarem ao poder do dono ou consignatários, ou se, vindo ao seu poder, não tiverem valor algum; salvo os casos dos artigos nºs 651 e 764, nºs 12 e 19.

Art. 792 - No caso de alijamento, se o navio se tiver salvado do perigo que o motivou, mas, continuando a viagem, vier a perder-se depois, as fazendas salvas do segundo perigo são obrigadas a contribuir por avaria grossa para a perda das que foram alijadas na ocasião do primeiro.

Se o navio se perder no primeiro perigo e algumas fazendas se puderem salvar, estas não contribuem para a indenização das que foram alijadas na ocasião do desastre que causou o naufrágio.

Art. 793 - A sentença que homologa à repartição das avarias grossas com condenação de cada um dos contribuintes tem força definitiva, e pode executar-se logo, ainda que dela se recorra.

Art. 794 - Se, depois de pago o rateio, os donos recobrem os efeitos indenizados por avaria grossa, serão obrigados a repor pró rata a todos os contribuintes o valor líquido dos efeitos recobrados. Não tendo sido contemplados no rateio para a indenização, não estão obrigados a entrar para a contribuição da avaria grossa com o valor dos gêneros recobrados depois da partilha em que deixaram de ser considerados.

Art. 795 - Se o segurador tiver pago uma perda total, e depois vier a provar-se que ela foi só parcial, o segurado não é obrigado a restituir o dinheiro recebido; mas neste caso o segurador fica

sub rogado em todos os direitos e ações do segurado, e faz suas todas as vantagens que puderem resultar dos efeitos salvos.

Art. 796 - Se, independente de qualquer liquidação ou exame, o segurador se ajustar em preço certo de indenização, obrigando-se por escrito na apólice, ou de outra qualquer forma, a pagar dentro de certo prazo, e depois se recusar ao pagamento, exigindo que o segurado prove satisfatoriamente o valor real do dano, não será este obrigado à prova, senão no único caso em que o segurador tenha em tempo reclamado o ajuste por fraude manifesta da parte do mesmo segurado.

PARTE TERCEIRA - DAS QUEBRAS

TÍTULO I

DA NATUREZA E DECLARAÇÃO DAS QUEBRAS, E SEUS EFEITOS

Art. 797 - Todo o comerciante que cessa os seus pagamentos, entende-se quebrado ou falido. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 798 - A quebra ou falência pode ser casual, com culpa, ou fraudulenta. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 799 - É casual, quando a insolvência procede de acidentes de casos fortuitos ou força maior (art. 898). [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 800 - A quebra será qualificada com culpa, quando a insolvência pode atribuir-se a algum dos casos seguintes: [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

1 - Excesso de despesas no tratamento pessoal do falido, em relação ao seu cabedal e número de pessoas de sua família;

2 - Perdas avultadas a jogos, ou especulação de aposta ou agiotagem;

3 - Venda por menos do preço corrente de efeitos que o falido comprara nos seis meses anteriores à quebra, e se ache ainda devendo;

4 - Acontecendo que o falido, entre a data do seu último balanço (art. 10 n. 4) e a da falência (art. 806), se achasse devendo por obrigações diretas o dobro do seu cabedal apurado nesse balanço.

Art. 801 - A quebra poderá ser qualificada com culpa: [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

1 - Quando o falido não tiver a sua escrituração e correspondência mercantil nos termos regulados por este Código (art. 13 e 14);

2 - Não se apresentando no tempo e na forma devida (art. 805);

3 - Ausentando-se ou ocultando-se.

Art. 802 - É fraudulenta a quebra nos casos em que concorre alguma das circunstâncias seguintes: [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

1 - Despesas ou perdas fictícias, ou falta de justificação do emprego de todas as receitas do falido;

2 - Ocultação no balanço de qualquer soma de dinheiro, ou de quaisquer bens ou títulos (art. 805);

3 - Desvio ou aplicação de fundos ou valores de que o falido tivesse sido depositário ou mandatário;

4 - Vendas, negociações e doações feitas, ou dívidas contraídas com simulação ou fingimento;

5 - Compra de bens em nome de terceira pessoa; e

6 - Não tendo o falido os livros que deve ter (art. 11), ou se os apresentar truncados ou falsificados.

Art. 803 - São cúmplices de quebra fraudulenta: ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

1 - Os que por qualquer modo se mancomunarem com o falido para fraudar os credores, e os que o auxiliarem para ocultar ou desviar bens, seja qual for a sua espécie, quer antes quer depois da falência;

2 - Os que ocultarem ou recusarem aos administradores a entrega dos bens, créditos ou títulos quem tenham do falido;

3 - Os que depois de publicada a declaração do falimento admitirem cessão ou endossos do falido, ou com ele celebrarem algum contrato ou transação;

4 - Os credores legítimos que fizerem concertos com o falido em prejuízo da massa;

5 - Os corretores que intervierem em qualquer operação mercantil do falido depois de declarada a quebra.

Art. 804 - As quebras dos corretores e dos agentes de casa de leilão sempre se presumem fraudulentas. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 805 - Todo o comerciante que tiver cessado os seus pagamentos é obrigado, no preciso termo de três dias, a apresentar na Secretaria do Tribunal do Comércio do seu domicílio uma declaração datada, e assinada por ele ou seu procurador, em que exponha as causas do seu falimento, e o estado da sua casa; ajuntando o balanço exato do seu ativo e passivo (art. 10 n. 4), com os documentos probatórios ou instrutivos que achar a bem. Esta declaração, de cuja apresentação o Secretário do Tribunal deverá certificar o dia e a hora, e da qual se dará contrafé ao apresentante, fará menção nominativa de todos os sócios solidários, com designação do domicílio de cada um, quando a quebra disser respeito a sociedade coletiva (arts. 311, 316 e 811). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 806 - Apresentada a declaração da quebra, o Tribunal do Comércio declarará sem demora a abertura da falência, isto é, fixará o termo legal da sua existência, a contar da data – da declaração do falido, ou da sua ausência, ou desde que se fecharam os seus armazéns, lojas ou escritórios, ou finalmente de outra época anterior em que tenha havido efetiva cessação de pagamentos: ficando porém entendido que a sentença que fixar a abertura da quebra não poderá

retroagí-la a época que exceda-além de quarenta dias da sua data atual. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 807 - A quebra pode também ser declarada a requerimento de algum ou alguns dos credores legítimos do falido, depois da cessação dos pagamentos deste; e também a pode declarar o Tribunal do Comércio **ex-officio** quando lhe conste por notoriedade pública, fundada em fatos indicativos de um verdadeiro estado de insolvência (art. 806). Não é porém permitido ao filho a respeito do pai, ao pai a respeito do filho, nem à mulher a respeito do marido ou vice-versa, fazer-se declarar falidos respetivamente. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

O fato superveniente da morte do falido, que em sua vida houver cessado os seus pagamentos, não impede a declaração da quebra, nem o andamento das diligências subsequentes e conseqüentes, achando-se esta anteriormente declarada.

Art. 808 - No caso do artigo precedente, poderá o falido embargar o despacho que declarar a quebra, provando não ter cessado os seus pagamentos. Os embargos não terão efeito suspensivo; mas se forem recebidos e julgados provados, o que terá lugar dentro de vinte dias improrrogáveis, contados do dia da sua apresentação, e por conseguinte for revogado o despacho da declaração da quebra, será tudo posto no antigo estado; e o comerciante injuriado poderá intentar a sua ação de perdas e danos contra o autor da injúria, mostrando que este se portará com dolo, falsidade ou injustiça manifesta. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 809 - Na sentença da abertura da quebra, o Tribunal do Comércio ordenará que se ponham selos em todos os bens, livros e papéis do falido; designará um dos seus membros, dentre os Deputados comerciantes, para servir de Juiz comissário ou de instrução do processo da quebra, e um dos oficiais da sua secretaria para servir de escrivão no mesmo processo: e nomeará dentre os credores um ou mais que sirvam de Curadores fiscais provisórios, ou, não os havendo tais que possam convenientemente desempenhar este encargo, a outra pessoa ou pessoas que tenham a capacidade necessária. Os Curadores nomeados prestarão juramento nas mãos do Presidente; a quem incumbe expedir logo ao Juiz de Paz respectivo cópia autentica da sentença da abertura da falência, com a participação dos Curadores fiscais nomeados, para proceder a aposição dos selos.

Sendo possível inventariar-se todos os bens do falido em um dia, proceder-se-á imediatamente a esta diligência, dispensando-se a aposição dos selos. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 810 - Constando que algum devedor comerciante, que tiver cessado os seus pagamentos, intenta ausentar-se, ou trata de desviar todo ou parte do seu ativo, poderá o Presidente do Tribunal do Comércio, a requisição do Fiscal ou de qualquer credor, ordenar a aposição provisória dos selos, como medida conservatória do direito dos credores, convocando imediatamente o Tribunal para deliberar sobre a declaração da quebra (art. 807). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 811 - Recebida pelo Juiz de Paz a sentença declaratória da quebra, passará imediatamente a fazer por os selos em todos os bens, livros e documentos do falido que forem susceptíveis de os receber, quer os bens pertençam ao estabelecimento e casa social, quer a cada um dos sócios solidários da firma falida. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Não se porá selo nas roupas e móveis indispensáveis para uso do falido ou falidos e de sua família; mas nem por isso deixarão de ser descritos no inventário.

Aqueles bens que não puderem receber selo, serão depositados e entregues provisoriamente a pessoa de confiança.

Art. 812 - Postos os selos, e publicada pelo Juiz comissário a sentença da abertura da quebra, cuja publicação se fará, dentro de três dias depois do recebimento por editais afixados na Praça do Comércio, na porta da casa do Tribunal, e nas do escritório, lojas armazéns do falido, o dito Juiz pelos mesmos editais convocará a todos os credores do falido para que em lugar, dia e hora certa, não excedendo o prazo de seis dias compareçam perante ele para procederem à nomeação do depositário ou depositários que hão de receber provisoriamente a casa falida. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 813 - Nomeados o depositário ou depositários na forma dita, o Curador fiscal requererá ao Juiz de Paz o rompimento dos selos, e procederá a descrição e inventário de todos os bens e efeitos do falido; e este inventário se fará com autorização e perante o Juiz comissário, presentes o depositário ou depositários nomeados e o falido ou seu procurador, e não comparecendo este à sua revelia (art. 822). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Havendo bens situados em lugares distantes, serão as funções do Juiz comissário exercidas pelo Juiz ou Juizes de Paz respectivos.

Art. 814 - A medida que se forem rompendo os selos e se fizer a descrição e inventário dos bens, serão estes entregues ao depositário ou depositários; os quais se obrigarão por termo à sua boa guarda, conservação e entrega, como fiéis depositários e mandatários que ficam sendo. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

O Juiz comissário mandará lavrar termo nos livros do falido do estado em que estes se acham, e publicará os títulos e mais papéis que julgar conveniente; e findo o inventário inquirirá o falido ou seu procurador para declarar, debaixo de juramento, se tem mais alguns bens que devam ir à descrição.

Art. 815 - Concluído o inventário, o Curador fiscal proporá ao Juiz comissário duas ou mais pessoas que hajam de avaliar os bens descritos: o Juiz pode recusar a primeira e mandar fazer segunda proposta, e se não se conformar com esta, nomeará de per si os avaliadores que julgar idôneos em número igual, para procederem à avaliação juntamente com os segundos propostos pelo Curador fiscal. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 816 - Os gêneros ou mercadorias que forem de fácil deterioração, ou que não possam guardar-se sem perigo ou grande despesa, serão vendidos em leilão por determinação do Juiz comissário, ouvido o Curador fiscal. Todos os outros bens não poderão ser vendidos sem ordem ou despacho do Tribunal. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 817 - Quando o falido não tenha ajuntado à declaração da quebra o balanço da sua casa (art. 805), ou quando depois, tendo sido citado para o fazer em três dias, o não apresentar, o Curador fiscal procederá a organizá-lo à vista dos livros e papéis do falido, e sobre as informações que puder obter do mesmo falido, seus caixeiros, guarda-livros e outros quaisquer agentes do seu comércio. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

No balanço se descreverão todos os bens do falido, qualquer que seja a sua natureza e espécie, as suas dívidas ativas e passivas (art. 10 n. 4), e os seus ganhos e perdas, acrescentando-se as observações e esclarecimentos que parecerem necessários.

Art. 818 - Fechado o balanço, ou ainda mesmo pendente a sua organização, procederá o Juiz comissário, conjuntamente com o Curador fiscal, ao exame e averiguação dos livros do falido, para conhecer se estão em forma legal (art. 13), e escriturados com regularidade e sem vício (art. 14). Indagará outrossim a causa ou causas verdadeiras da falência, podendo para este fim perguntar as testemunhas que julgar precisas e sabedoras, as quais serão interrogadas na presença do falido ou seu procurador, e do Curador fiscal; a cada um dos quais é lícito contestá-las

no mesmo ato, e bem assim requerer qualquer diligência que possa servir para descobrir-se a verdade; ficando todavia ao arbítrio do Juiz recusar a diligência quando lhe pareça ociosa ou impertinente.

Do exame dos livros, da inquirição das testemunhas e sua contestação, e de qualquer diligência que se tenha praticado, se lavrarão os competentes autos ou termos, mas tudo em um só processo. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 819 - Ultimada a instrução do processo, o Juiz comissário o remeterá ao Tribunal do Comércio, acompanhando-o de um relatório circunstanciado com referência a todos os atos da instrução, e concluindo-o com o seu parecer e juízo acerca das causas da quebra e sua qualificação, tendo em vista para as suas conclusões as regras estabelecidas nos arts. 799, 800, 801, 802, 803 e 804. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 820 - Apresentado ao Tribunal o processo, será proposto e decidido na primeira conferência. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Qualificada a quebra na segunda ou terceira espécie, será o falido pronunciado como no caso caíba, com os cúmplices se os houver (art. 803): e serão todos remetidos presos com o traslado do processo ao Juiz criminal competente, para serem julgados pelo Júri; sem que aos pronunciados se admita recurso algum da pronúncia. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Qualquer que seja o julgamento final do Júri, os efeitos civis da pronúncia do Tribunal do Comércio não ficarão inválidos.

Art. 821 - Em quanto no Código criminal outra pena se não determinar para a falência com culpa, será esta punida com prisão de um a oito anos. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 822 - Logo que principiar a instrução do processo da quebra, o falido assinará termo nos autos de se achar presente por si ou por seu procurador a todos os atos e diligências do processo, pena de revelia. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 823 - O devedor que apresentar a sua declaração da falido em devido tempo (art. 805), e assistir pessoalmente a todos os atos e diligências subsequentes, não pode ser preso antes da pronúncia. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 824 - Contra todos os que se apresentarem fora de tempo, ou deixarem de assistir aos atos e diligências subsequentes, pode o Tribunal ordenar que sejam postos em custódia, se durante a formação do processo se reconhecer que o devedor está convencido de falência culposa ou fraudulenta, ou se ausentarem ou ocultarem. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 825 - Não existindo presunção de culpa ou fraude na falência, o falido que se não ocultar, e se tiver apresentado em todo os atos e diligências da instrução do processo (art. 822), tem direito a pedir, a título de socorro, uma soma a deduzir de seus bens, proposta pelos administradores, e fixada pelo Tribunal, ouvido o Juiz comissário, e tendo-se em consideração as necessidades e família do mesmo falido, a sua boa fé, e a maior ou menor perda que da falência terá de resultar aos credores. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 826 - O falido fica inibido de direito da administração e disposição dos seus bens desde o dia em que se publicar a sentença da abertura da quebra. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 827 - São nulas, a benefício da massa somente: ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

1 - As doações por título gratuito feitas pelo falido depois do último balanço, sempre que dele constar que o seu ativo era naquela época inferior ao seu passivo;

2 - As hipotecas da garantia de dívidas contraídas anteriormente à data da escritura, nos 40 dias precedentes à época legal da quebra (art. 806).

As quantias pagas pelo falido por dívidas não vencidas nos 40 dias anteriores à época legal da quebra, reentrarão na massa.

Art. 828 - Todos os atos do falido alienativos de bens de raiz, móveis ou semoventes, e todos os mais atos e obrigações, ainda mesmo que sejam de operações comerciais, podem ser anulados, qualquer que seja a época em que fossem contraídos, em quanto não prescreverem, provando-se que neles interveio fraude em dano de credores. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 829 - Contra comerciante falido, não correm juros, ainda que estipulados sejam, se a massa falida não chegar para pagamento do principal: havendo sobras, proceder-se-á a rateio para pagamento dos juros estipulados, dando-se preferência aos credores privilegiados e hipotecários pela ordem estabelecida no artigo 880. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 830 - As execuções que ao tempo da declaração da quebra se moverem contra comerciante falido, ficarão suspensas até a verificação dos créditos, não excedendo de trinta dias; sem prejuízo de quaisquer medidas conservatórias dos direitos e ações dos credores privilegiados ou hipotecários. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Se a execução for de reivindicação (art. 874), prosseguirá, sem suspensão, com o Curador fiscal.

Todavia, se os bens executados se acharem já na praça com dia definitivo para sua arrematação fixado por editais, o Curador fiscal, com autorização do Juiz comissário, poderá convir na continuação, entrando para a massa o produto se a execução proceder de créditos que não sejam privilegiados nem hipotecários, ou o remanescente procedendo destes.

Art. 831 - A qualificação da quebra torna exigíveis todas as dívidas passivas do falido, ainda mesmo que se não achem vencidas, ou sejam comerciais ou civis, com abatimento dos juros legais correspondentes ao tempo que faltar para o vencimento.

Art. 832 - Os coobrigados com o falido em dívida não vencida ao tempo da quebra, são obrigados a dar fiança ao pagamento no vencimento, não preferindo pagá-la imediatamente (art. 379). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Esta disposição procede somente no caso dos coobrigados simultânea mas não sucessivamente. Sendo a obrigação sucessiva, como nos endossos, a falência do endossado posterior não dá direito a acionar os endossatários anteriores antes do vencimento (art. 390).

Art. 833 - Incumbe ao Curador fiscal requerer ao Juiz comissário que autorize todas as diligências necessárias a benefício da massa: e é obrigado a praticar todos os atos necessários para conservação dos direitos e ações dos credores, e especialmente os prevenidos nas disposições dos artigos 277 e 387, requerendo para esse fim a imediata abertura e rompimento dos selos nos livros e papéis do falido. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Havendo despesas que fazer, serão pagas pelo depositário, precedendo autorização do mesmo Juiz (art. 876 n. 2).

Art. 834 - O Curador fiscal é obrigado a diligenciar o aceite e pagamento de letras e de todas as dividas ativas do falido, passando as competentes quitações, que serão por ele assinadas e pelo depositário, e referendadas pelo Juiz comissário. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 835 - As dividas ativas exigíveis em diversos domicílios podem validamente cobrar-se por mandatários competentemente autorizados pelo sobredito Juiz. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 836 - As somas provenientes de venda de efeitos ou cobranças, abatidas as despesas e custas, serão lançadas em caixa de duas chaves, das quais terá o Curador fiscal uma e o depositário outra; salvo se os credores acordarem em que sejam recolhidas a algum Banco comercial ou depósito público. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 837 - A saída de fundos da mesma caixa só pode ter lugar em virtude de ordem do Juiz comissário. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 838 - Desde a entrada do Curador fiscal em exercício, todas as ações pendentes contra o devedor falido, e as que houverem de ser intentadas posteriormente à falência, só poderão ser continuadas ou intentadas contra o mesmo Curador fiscal. Este porém não pode intentar, seguir ou defender ação alguma em nome da massa sem autorização do Juiz comissário. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 839 - O Curador fiscal e os depositários perceberão uma comissão, que será arbitrada pelo Tribunal do Comércio, em relação à importância da massa, e à diligência, trabalho e responsabilidade de uns e outros. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 840 - O Tribunal, sobre proposta do Juiz comissário, e com audiência do Curador fiscal, arbitrar a gratificação que deve ser paga aos guarda-livros e caixeiros que for necessário empregar na escrituração da falência e mais negócios e dependências correlativas, com atenção ao seu trabalho e à importância da massa. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 841 - Fica entendido que todas as despesas e custas, que se fizerem nas diligências a que se proceder relativas à quebra com a devida autorização, devem ser pagas pela massa dos bens do falido (art. 876 n. 2). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

TÍTULO II

Da reunião dos credores e da concordata

Art. 842 - Ultimada a instrução do processo da quebra, o Juiz comissário, dentro de oito dias, fará chamar os credores do falido para em dia e hora certa, e na sua presença se reunirem, a fim de se verificarem os créditos, se deliberar sobre a concordata, quando o falido a proponha, ou se formar o contrato de união, e se proceder à nomeação de administradores. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

O chamamento a respeito dos credores conhecidos será por carta do escrivão, e aos não conhecidos por editais e anúncios nos periódicos: e nas mesmas cartas, editais e anúncios se advertirá, que nenhum credor será admitido por procurador, se este não tiver poderes especiais para o ato (art. 145), e que a procuração não pode ser dada a pessoa que seja devedora ao falido, nem um mesmo procurador representar por dois diversos credores (art. 822).

Art. 843 - O Curador fiscal, os administradores, e todos os credores presentes por si ou por seus procuradores assinarão termo no processo da quebra, de que se dão por intimados de todos

os despachos do Tribunal do Comércio, que no mesmo forem proferidos em sessão pública, e das decisões do Juiz comissário, que estiverem patentes em mão do escrivão do processo. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 844 - Os credores que não comparecerem a alguma reunião para que tenham sido competentemente convocados, entende-se que aderem às resoluções que tomar a maioria de votos dos credores que comparecerão; contanto que, para a concessão ou negação da concordata, se ache presente o número dos credores exigidos no artigo 848. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 845 - Reunidos os credores sob a presidência do Juiz comissário, e presentes o Curador fiscal, e o falido por si ou por seu procurador, ou à sua revelia (art. 822), o mesmo Juiz fará um relatório exato do estado da falência e de suas circunstâncias, segundo constar do processo: e apresentada em seguimento a lista dos credores conhecidos, que estará de antemão preparada pelo Curador fiscal, e na qual se acharão inscritos os que se houverem apresentado, com os seus nomes, domicílios, importância e natureza de seus respectivos créditos (art. 873), assentando-se em continuação os credores que neste ato de novo se apresentarem, o referido Juiz proporá a nomeação de uma Comissão que haja de verificar os créditos apresentados, se a reunião os não der logo por verificados. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Esta Comissão será composta de três dos credores; e examinando os livros e papéis do falido no escritório onde se acharem, é obrigada a apresentar o seu parecer em outra reunião, que não poderá espaçar-se a mais de oito dias da data da primeira.

Os créditos dos membros da Comissão, serão verificados pelo Curador fiscal.

Art. 846 - Na segunda reunião dos credores, apresentados os pareceres da Comissão e Curador fiscal, e não se oferecendo duvida sobre a admissão dos créditos constantes da lista, e havidos por verificados para o fim tão somente de habilitar o credor para poder votar e ser votado, o Juiz comissário proporá à deliberação da reunião o projeto de concordata, se o falido o tiver apresentado. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Porém se houver contestação sobre algum crédito, e não podendo o Juiz comissário conciliar as partes, se louvarão estas no mesmo ato em dois Juizes árbitros; os quais remeterão ao mesmo Juiz o seu parecer, dentro de cinco dias. Se os dois árbitros se não conformarem, o Juiz comissário dará vencimento com o seu voto àquela parte que lhe parecer, para o fim sobredito somente, e desta decisão arbitral não haverá recurso algum.

Art. 847 - Lida em nova reunião a sentença arbitral, se passará seguidamente a deliberar sobre a concordata, ou sobre o contrato de união (art. 755). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Se ainda nesta reunião se apresentarem novos credores, poderão ser admitidos sem prejuízo dos já inscritos e reconhecidos: mas se não forem admitidos não poderão tomar parte nas deliberações da reunião; o que todavia não prejudicará aos direitos que lhes possam competir, sendo depois reconhecidos (art. 888).

Para ser válida a concordata exige-se que seja concedida por um número tal de credores que represente pelo menos a maioria destes em número, e dois terços no valor de todos os créditos sujeitos aos efeitos da concordata.

Art. 848 - Não é lícito tratar-se da concordata antes de se acharem satisfeitas todas as formalidades prescritas neste Título e no antecedente: e se for concedida com preterição de alguma das duas disposições, a todo o tempo poderá ser anulada. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Não pode dar-se concordata no caso em que o falido for julgado com culpa ou fraudulento, e quando anteriormente tenha sido concedida, será revogada.

Art. 849 - A concordata pode ser reincidida pelas mesmas causas por que tem lugar a revogação da moratória; procedendo-se em tais casos, e nos de ser anulados, pela forma determinada no artigo 902. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 850 - A concordata deve ser negada ou outorgada, e assinada na mesma reunião em que for proposta. Se não houver dissidentes, o Juiz comissário a homologará imediatamente: mas havendo-os assinará a todos os dissidentes coletivamente oito dias para dentro deles apresentarem os seus embargos; dos quais mandará dar vista ao Curador fiscal e ao falido, que serão obrigados a contestá-los dentro de cinco dias. Os embargos com a contestação serão pelo Juiz comissário remetidos ao Tribunal do Comércio competente, no prefixo termo de três dias depois de apresentada a contestação. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 851 - Apresentados e vistos os embargos, proferirá o Tribunal a sua sentença, rejeitando-os, ou recebendo-os e julgando-os logo provados. Todavia, se ao Tribunal parecer que a matéria dos embargos é relevante mas que não está suficientemente provada, poderá assinar dez dias para a prova; e findo este prazo, sem mais audiência que a do Fiscal, os julgará a final. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Da decisão do Juiz comissário que homologar a concordata, não haverá recurso senão o de embargos processados na forma sobredita: da sentença porém do Tribunal que desprezar os embargos dos credores que se opuserem à homologação, haverá recurso de apelação para a Relação do distrito, no efeito devolutivo somente.

Os prazos assinados neste artigo e nos antecedentes são improrrogáveis.

Art. 852 - A concordata é obrigatória extensivamente para com todos os credores, salvos unicamente os do domínio (art. 874), os privilegiados (art. 876) e os hipotecários (art. 879). [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 853 - Os credores do domínio, os privilegiados e hipotecários, não podem tomar parte nas deliberações relativas à concordata; pena de ficarem sujeitos a todas as decisões que a respeito da mesma se tomarem. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 854 - Intimada a concordata ao Curador fiscal, e ao depositário ou depositários, estes são obrigados a entregar ao devedor todos os bens que se acharem em seu poder, e aquele a prestar contas da sua administração perante o Juiz comissário; ao qual incumbe resolver quaisquer dúvidas que hajam de suscitar-se sobre a entrega dos bens, ou a prestação de contas; podendo referi-las à decisão de árbitros, quando as partes assim o requeiram. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

TÍTULO III

Do contrato de união, dos administradores, da liquidação e dividendos

Capítulo I

Do contrato de união

Art. 855 - Não havendo concordata, se passará a formar o contrato de união entre os credores na mesma reunião, se o falido não tiver apresentado o seu projeto (art. 846), ou em outra,

quando o tenha apresentado, que o Juiz comissário convocará até oito dias depois que a sentença do Tribunal que a houver negado lhe for remetida. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 856 - Em virtude do contrato de união, os credores presentes nomearão de entre si um, dois ou mais administradores para administrarem a casa falida, concedendo-lhes plenos poderes para liquidar, arrecadar, pagar, demandar ativa e passivamente, e praticar todos e quaisquer atos que necessários sejam a bem da massa, em Juízo e fora dele. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

A nomeação recairá com preferência em pessoa que seja credor comerciante, e cuja dívida se ache verificada; e será vencida pela maioria de votos dos credores presentes, correndo-se segundo escrutínio, no caso de se não obter sobre os mais votados em número duplo dos administradores que se pretenderem nomear; e se neste igualmente se não obtiver maioria, recairá a nomeação nos mais votados, decidindo a sorte em caso de igualdade de votos.

Nomeando-se mais de um administrador, obrarão coletivamente, e à sua responsabilidade é solidária.

Art. 857 - O administrador que intentar ação contra a massa, ou fizer oposição em Juízo às deliberações tomadas na reunião dos credores, ficará por esse fato inabilitado para continuar na administração, e se procederá a nova nomeação. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 858 - É permitido aos credores requerer diretamente ao Tribunal do Comércio a destituição dos administradores, sem necessidade de alegarem causa justificada, com tanto que a petição seja assinada pela maioria dos credores em quantidade de dividas. Dando-se causa justificada, a destituição pode ter lugar a requerimento assinado por qualquer credor, e até mesmo **ex-offício**. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Capítulo II

Dos administradores, da liquidação e dividendos

Art. 859 - Os administradores, logo que entrarem no exercício das suas funções, examinarão o balanço que houver sido apresentado pelo falido ou pelo Curador fiscal (art. 817), e farão outro parecendo-lhes que não está exato. Reverão outrosim a relação dos credores, cujos títulos lhe serão entregues no prazo de oito dias; e à proporção que os forem conferindo com os livros e mais papéis do falido, porão em cada um a seguinte nota – *Admitido ao passivo da falência de F. por tal quantia:* - ou – *Não admitido por tais e tais razões*, segundo entenderem e acharem justo: esta nota será datada, e assinada pelos ditos administradores. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 860 - Oferecendo-se contestação sobre a validade de algum crédito, ou sobre sua classificação (art. 873), o Juiz comissário ordenará, que as partes deduzam perante ele o seu direito, breve e sumariamente, no peremptório termo de cinco dias; findos os quais devolverá o processo ao Tribunal do Comércio: e este, achado que a causa pode ser decidida pela verdade sabida, constante das alegações e provas, a julgará definitivamente; dando apelação, se for requerida, para a Relação do distrito, ou remeterá as partes para os meios ordinários, quando seja necessária mais alta indagação. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

No segundo caso, e sempre que no primeiro se interpuser recurso, poderá o Tribunal ordenar que os portadores dos créditos contestados sejam provisionalmente contemplados, como credores simples ou chirografários, nos dividendos da massa, pela quantia que ele julgar conveniente fixar (art. 888). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

As custas do processo, quando a oposição for feita por parte dos administradores e eles decaírem, serão pagas pela massa, mas sendo feito por terceiro, serão pagas por este.

Art. 861 - Constando pelos livros e assentos do falido, ou por algum documento atendível, que existem credores ausentes, o Tribunal do Comércio decidirá, sobre representação dos administradores e informação do Juiz comissário, se devem ser provisionalmente contemplados nas repartições da massa, e por que quantia (art. 886). [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 862 - Os administradores da quebra, sem necessidade de outro algum título mais que a ata do contrato da união, e independente da audiência do falido, procederão à venda de todos os seus bens, efeitos e mercadorias, qualquer que seja a sua espécie, e a liquidação das suas dividas ativas e passivas. A venda será feita em leilão público, precedendo autorização do Juiz comissário, e com as solenidades da Lei. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 863 - Nem o Juiz comissário e seu escrivão, nem os administradores e o Curador fiscal poderão comprar para si ou para outrem bens alguns da massa; pena de perdimento da coisa e do preçõ a benefício do acervo comum. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 864 - É permitido aos administradores vender as dividas ativas da massa que forem de difícil liquidação ou cobrança, e entrar a respeito delas em qualquer transação ou convênio que lhes pareça útil para o fim de apressar-se a liquidação, com tanto porém que preceda assentimento dos credores, e autorização do Juiz comissário. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 865 - Os administradores poderão chamar para o serviço da administração da massa os guarda-livros, caixeiros e mais empregados que possam ser necessários (art. 840). [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 866 - Todas as quantias recebidas serão arrecadadas em caixa de duas chaves, uma das quais se conservará sempre no poder do Juiz comissário e outra na mão de um dos administradores; salvo o caso em que os credores se acordarem em serem depositadas em algum Banco comercial ou depósito público. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 867 - Os administradores apresentarão ao Juiz comissário de mês em mês uma conta exata do estado da falência e das quantias em caixa; e o Juiz mandará proceder à repartição ou dividendo toda vez que o rateio possa chegar a cinco por cento. As quantias pagas serão notadas nos respectivos créditos ou títulos, e lançadas em uma folha que os credores assinarão. O saldo a favor da massa determinará o ultimo rateio. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 868 - Ultimada a liquidação, o Juiz comissário convocará os credores para que reunidos assistam à prestação das contas dos administradores, cujas funções acabarão logo que as tenham prestado. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 869 - Se acontecer que, pagos integralmente todos os credores, fiquem sobras, serão estas restituídas ao falido, ou aos seus herdeiros e sucessores: e quando estes não apareçam, sendo chamados por editais e anúncios repetidos três vezes nos periódicos com intervalo de três dias, serão metidas em depósito público, por conta de quem pertencer. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 870 - Se os bens não chegarem para integral pagamento dos credores, na mesma reunião de que trata o artigo 868, proporá o Juiz comissário, se deve ou não dar-se quitação plena ao falido. Se dois terços dos credores em número, que representem dois terços das dividas dos créditos por solver, concordarem em a dar, a quitação é obrigatória mesmo a respeito dos credores dissidentes; e o falido ficará por este ato desobrigado de qualquer responsabilidade para o futuro. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 871 - Torna-se porém de nenhum efeito a quitação, se, dentro de três anos imediatamente seguintes, se provar que o falido fizera algum ajuste ou trato oculto com algum

credor para o induzir a assinar a quitação com promessa ou prestação real de algum valor. E neste caso, tanto o falido como a pessoa ou pessoas com quem ele se conluiasse, poderão ser processados criminalmente como incurso em estelionato. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 872 - Os bens que o falido possa vir a adquirir de futuro quando os credores lhe não passem quitação, ficam sujeitos às dividas contraídas anteriormente ao seu falimento. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

TÍTULO IV

Das diversas especiais de créditos e suas graduações

Art. 873 - Os credores do falido serão descritos em quatro relações distintas, segundo a natureza dos seus títulos: na primeira serão lançados os credores de domínio: na segunda os credores privilegiados: na terceira os credores com hipoteca: e na quarta os credores simples ou chirografários. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 874 - Pertencem à classe de credores do domínio: ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

1 - Os credores de bens que o falido possuir por título de depósito, penhor, administração, arrendamento, aluguel, comodato, ou usufruto;

2 - Os credores de mercadorias em comissão de compra ou venda, trânsito ou entrega;

3 - Os credores de letras de câmbio, ou outros quaisquer títulos comerciais endossados sem transferência da propriedade (art. 361 n. 3);

4 - Os credores de remessas feitas ao falido para um fim determinado;

5 - O filho famílias, pelos bens castrenses e adventícios, o herdeiro e o legatário pelos bens da herança ou legado, e o tutelado pelos bens da tutoria ou curadoria;

6 - A mulher casada: I. pelos bens dotais, e pelos parafernais que possuísse antes do consórcio, se os respectivos títulos se acharem lançados no Registro do Comércio dentro de quinze dias subsequentes à celebração do matrimônio (art. 31): II. pelos bens adquiridos na constância do consórcio por título de doação, herança ou legado com a cláusula de não entrarem na comunhão, uma vez que se prove por documento competente que tais bens entrarão efetivamente no poder do marido, e os respectivos títulos e documentos tenham sido inscritos no Registro do Comércio dentro de quinze dias subsequentes ao do recebimento (art. 31);

7 - O dono da coisa furtada existente em espécie;

8 - O vendedor antes da entrega da coisa vendida, se a venda não for a crédito (art. 198).

Art. 875 - O depósito de gênero sem designação da espécie, e o dinheiro que vencer juros, não entram na classe de créditos do domínio; desta natureza são também as somas entregues a banqueiros para serem retiradas à vontade, vençam ou não juros. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 876 - São credores privilegiados aqueles cujos créditos procederem de alguma das causas seguintes:

1 - Despesas funerárias feitas sem luxo e com relação à qualidade social do falido, e aquelas a que dera lugar a doença de que falecera; ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

2 - Despesas e custas da administração da casa falida, tendo sido feitas com a devida autorização (arts. 833 e 841);

3 - Salários ou soldadas de feitores, guarda-livros, caixeiros, agentes e domésticos do falido, vencidas no ano imediatamente anterior à data da declaração da quebra (art. 806);

4 - Soldadas das gentes de mar que não estiverem prescritas (art. 449 n. 4);

5 - Hipoteca tácita especial;

6 - Hipoteca tácita geral.

Art. 877 - Tem o credor hipoteca tácita especial: ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

1 - Nos móveis que se acharem dentro da casa, para pagamento dos alugueis vencidos, e nos frutos pendentes, a respeito da renda ou foro dos prédios rústicos;

2 - Nas benfeitorias ou no seu valor, pelos materiais e jornais dos operários empregados nas mesmas benfeitorias;

3 - O credor pignoratício, na coisa dada em penhor;

4 - Na coisa salvada, o que a salvou pelas despesas com que a fez salva (art. 738);

5 - Na embarcação e fretes da última viagem a tripulação do navio (art. 564);

6 - No navio, os que concorreram com dinheiro para a sua compra, concerto, aprestos ou provisões (art. 475);

7 - Nas fazendas carregadas, o aluguel ou frete, as despesas e avaria grossa (arts. 117, 626 e 627);

8 - No objeto sobre que recai o empréstimo marítimo, o dador do dinheiro a risco (arts. 633 e 662);

9 - Nos mais casos compreendidos em diversas disposições deste Código (arts. 108, 156, 189, 537, 565 e 632).

Art. 878 - Tem hipoteca tácita geral em todos os bens do falido:

1 - O credor por alcance de contas de curadoria ou tutoria que o falido tivesse exercido;

2 - O credor por herança ou legado;

3 - O credor que presta alimentos ao falido e sua família, ou de ordem do falido, nos seis meses anteriores à quebra (art. 806).

Art. 879 - São credores hipotecários aqueles que tem os seus créditos garantidos por hipoteca especial (art. 806). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Todos os mais são credores simples ou chirografários.

TÍTULO V

Das preferenciais e distribuições

Art. 880 - Os credores preferem uns aos outros pela ordem em que ficam classificados, e na mesma classe preferem pela ordem da sua enumeração. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 881 - Não se oferecendo duvida sobre os credores de domínio (art. 874), nem sobre os privilegiados (art. 876), o Juiz comissário poderá mandar entregar logo a coisa aos primeiros, e aos segundos a importância reclamada.

A coisa será entregue na mesma espécie em que houver sido recebida, ou naquela em que existir tendo sido sub-rogada: na falta da espécie será pago o seu valor. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 882 - Os privilegiados enumerados no artigo 876 em 1., 2., 3., e 4. lugar serão pagos pela massa, os da 5. espécie só podem ser pagos pelo produto dos bens em que tiverem hipoteca tácita especial, e até onde esta chegar somente, os da 6. espécie serão embolsados pela massa depois de pagos os privilegiados, que os preferirem; procedendo-se a rateio entre os últimos, dada a igualdade de direitos, e não havendo bens que bastem. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 883 - Os administradores podem remir os penhores a benefício da massa; e não sendo possível remirem-se, o Juiz comissário fará citar os credores pignoratícios para os trazerem a leilão. A sobra, havendo-a, entrará na massa; mas se pelo contrário não bastar o seu produto, a diferença entrará em rateio entre os credores pignoratícios e chirografário. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 884 - Concorrendo dois ou mais credores com hipoteca especial sobre a mesma coisa, preferem entre si pela ordem seguinte: ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

1 - O que a hipoteca especial reunir o privilégio de hipoteca tácita especial ou geral por algum dos títulos especificados no artigo 877.

2 - O que for mais antigo na prioridade do registro da hipoteca.

Art. 885 - Aparecendo duas hipotecas registradas na mesma data, prevalecerá aquela que tiver declarada no instrumento a hora em que a escritura se lavrou. Se ambas houverem sido apresentadas para o registro simultaneamente, os portadores dos instrumentos entrarão em rateio entre si. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 886 - Os credores hipotecários a respeito dos quais se não der contestação, ou que tenham obtido sentença, serão embolsados pelo produto da venda dos bens hipotecados: a sobra, havendo-a, entra na massa; e pela falta ou diferença concorrem em rateio com os credores chirografários. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 887 - Quando acontecer que o credor hipotecário nada receba dos bens hipotecados por serem absorvidos por outro que deva preferir na mesma hipoteca, entrará no rateio como credor chirografário. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 888 - Se antes de liquidado definitivamente o direito de preferência de algum credor privilegiado ou hipotecário se proceder a algum rateio, será contemplado na qualidade de credor chirografário; e a quota que lhe pertencer, ficará em reserva na caixa, para ter o destino que pela

decisão final do processo deva dar-se-lhe. O mesmo se praticará a respeito de outro qualquer credor mandado contemplar provisionalmente nos rateios ou repartições (art. 860 e 861). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 889 - Os credores que tiverem garantias por fianças, serão contemplados na massa geral dos credores chirografários, deduzindo-se as quantias que tiverem recebido do fiador; e este será considerado na massa por tudo quanto tiver pago em descarga do falido (art. 260). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 890 - Os credores da quarta classe tem todos direitos iguais para serem pagos em rateio pelos remanescentes que ficarem depois de satisfeitos os credores das outras classes. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 891 - Nenhum credor chirografário que se apresentar habilitado com sentença simplesmente de preceito obtida anteriormente à declaração da quebra, tem direito para ser contemplado nos rateios. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 892 - O credor portador de título garantido solidariamente pelo falido e outros coobrigados também falidos, será admitido a representar em todas as massas pelo valor nominal do seu crédito; e participará das repartições que nelas se fizerem até seu inteiro pagamento (art. 391). ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

TÍTULO VI

Da reabilitação dos falidos

Art. 893 - O falido que tiver obtido quitação plena de seus credores pode pedir a sua reabilitação perante o Tribunal do Comércio que declarou a quebra. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 894 - A petição deve ser instruída com a quitação dos credores, e certidão do cumprimento da pena, no caso de lhe ter sido imposta. Se a quebra com tudo houver sido julgada com culpa, está no arbítrio do Tribunal, procedendo às averiguações que julgar convenientes, conceder ou negar a reabilitação. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 895 - O falido de quebra fraudulenta, não pode nunca ser reabilitado. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 896 - Da sentença de concessão ou denegação de reabilitação não há recurso. Todavia poderá reformar-se a sentença que a houver negado, no fim de seis meses, apresentado a parte novos documentos que abonem a sua regularidade de conduta.

Art. 897 - Reabilitado o falido por sentença do Tribunal competente, cessam todas as interdições legais produzidas por efeito da declaração da quebra. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

TÍTULO VII

Das moratórias

Art. 898 - Só pode obter moratória o comerciante que provar, que a sua impossibilidade de satisfazer de pronto as obrigações contraídas procede de acidentes extraordinários imprevistos, ou de força maior (art. 799), e que ao mesmo tempo verificar por um balanço exato e documentado,

que tem fundos bastantes para pagar integralmente a todos os seus credores, mediante alguma espera. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 899 - O Tribunal do Comércio do distrito do impetrante, quando o requerimento se ache nos casos previstos no artigo antecedente, poderá expedir imediatamente uma ordem para sustar todos os procedimentos executivos pendentes, ou que de futuro contra ele se intentem, até que definitivamente se determine a moratória. E quer esta ordem se expeça quer não, o Tribunal nomeará logo dois dos credores do impetrante, que lhe pareçam mais idôneos, para verificarem a exatidão do balanço apresentado à vista dos livros e papéis, que o mesmo impetrante deve facultar-lhes no seu escritório; e com a nomeação mandará ao Juiz de Direito do Comércio a que pertencer, que chame à sua presença, em dia certo e improrrogável, a todos os seus credores que existirem no distrito de sua jurisdição para responderem à moratória; devendo o chamamento fazer-se por cartas do escrivão, e por editais ou anúncios nos periódicos. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 900 - Reunidos os credores no dia assinado, que não será nem menos de dez nem mais de vinte do em que a ordem do Tribunal tiver sido apresentada ao Juiz, e lida a informação dos credores sindicantes, que lha deverão remeter com antecipação, serão os mesmos credores e o impetrante ouvidos verbalmente por si ou seus procuradores: e reduzidas a termo a contestação e a resposta, tudo em ato sucessivo, o Juiz devolverá todos os papéis com o seu parecer ao Tribunal. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

O Tribunal, ouvido o Fiscal, concederá ou negará a moratória como julgar acertado; podendo, antes da decisão final, mandar proceder a qualquer exame ou diligência que entender necessária para mais cabal conhecimento do verdadeiro estado do negócio; sendo necessário para a concessão que nela convenha a maioria dos credores em número, e que ao mesmo tempo represente dois terços da totalidade das dividas dos credores sujeitos aos efeitos da moratória.

Art. 901 - Não pode em caso algum conceder-se moratória por maior espaço que o de três anos. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

O espaço conta-se do dia da concessão da moratória.

Art. 902 - Concedida a moratória, o Tribunal nomeará dois dos credores do indiciado para que fiscalizem a sua conduta durante a mesma moratória: e esta será revogada a requerimento dos Fiscais, ou ainda de algum outro credor, sempre que se provar, ou que o impetrante procede de má fé e em prejuízo dos credores, ou que o estado dos seus negócios se acha de tal sorte deteriorado, mesmo sem culpa sua, que o ativo não bastará para solver integralmente as dividas passivas.

Nestes casos o Tribunal, revogada a moratória, procederá imediatamente a declarar a falência, continuando nos mais atos ulteriores e consequentes. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

Art. 903 - O efeito da moratória é suspender toda e qualquer execução, e sustar a obrigação do pagamento das dividas puramente pessoais do indiciado: mas a moratória não suspende o andamento ordinário dos litígios intentados ou que de novo se intentem; salvo quanto à sua execução. ([Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945](#))

A maioria não compreende as ações ou execuções intentadas antes ou depois da sua concessão, que procederem de créditos do domínio, privilegiados ou hipotecários; nem aproveita aos coobrigados ou fiadores do devedor.

Art. 904 - O devedor que obtiver moratória não pode atear, nem gravar de maneira alguma seus bens de raiz, móveis ou semoventes, sem assistência ou autorização dos credores fiscais. A

contravenção a este preceito, não só anula o ato, mas pode determinar a revogação da moratória, se assim parecer ao Tribunal à vista da gravidade do caso. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 905 - A moratória em que deixar de cumprir-se alguma das formalidades prescritas neste Código, a todo o tempo pode ser anulada. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 906 - Da sentença do Tribunal do Comércio que negar moratória, só há recurso de embargos, pela forma determinada no artigo 851: haverá porém o de apelação para a Relação do distrito nos casos de concessão, no efeito devolutivo somente. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

TÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 907 - Das decisões do Juiz comissário, haverá recurso de agravo para o Tribunal do Comércio, devendo ser interposto no peremptório termo de cinco dias, e decidido no primeiro dia de Sessão do mesmo Tribunal depois da sua interposição. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 908 - As disposições deste Código relativamente às falências ou quebras, são aplicáveis somente ao devedor que for comerciante matriculado. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 909 - Todavia na arrecadação, administração e distribuição dos bens dos negociantes que não forem matriculados, nos casos de falência, se guardará no Juízo ordinário quanto se acha determinado pelo presente Código para as quebras dos comerciantes matriculados, na parte que for aplicável. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 910 - Os direitos e responsabilidades civis dos credores falidos passam para seus herdeiros e sucessores até onde chegarem os bens daqueles, e não mais. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 911 - Os menores herdeiros dos falidos, sendo legalmente representados por seus tutores ou curadores, não gozam de privilégio algum nos casos de quebra, e a respeito deles tem aplicação o disposto no artigo 353. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 912 - O presente Código só principiará a obrigar e ter execução seis meses depois da data da sua publicação na Corte. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

Art. 913 - A contar da referida época em diante, ficam derogadas todas as Leis e disposições de direito relativas a matérias de comércio, e todas as mais que se opuserem às disposições do presente Código. [\(Vide Decreto-Lei nº 7.661, 1945\)](#)

TÍTULO ÚNICO

[\(Vide Decreto-lei nº 1.608, de 1939\)](#) e [\(Vide Lei nº 5.869, de 11.1.1973\)](#)

DA ADMINISTRAÇÃO DA JUSTIÇA NOS NEGÓCIOS E CAUSAS COMERCIAIS

CAPÍTULO I

DOS TRIBUNAIS E JUÍZO COMERCIAIS

SEÇÃO I

DOS TRIBUNAIS DO COMÉRCIO

Art. 1º - Haverá Tribunais do Comércio na Capital do Império, nas Capitais das Províncias da Bahia e de Pernambuco, e nas Províncias onde para o futuro se criarem, tendo cada um por distrito o da respectiva Província.

Nas Províncias onde não houver Tribunal do Comércio, as suas atribuições serão exercidas pelas relações; e, na falta destas, na parte administrativa, pelas Autoridades Administrativas, e na parte judiciária, pelas Autoridades Judiciárias que o Governo designar (art. 27).

Art. 2º - O Tribunal do Comércio da Capital do Império será composto de um Presidente letrado, seis Deputados comerciantes, servindo um de Secretário, e três Suplentes também comerciantes; e terá por adjunto um Fiscal, que será sempre um Desembargador com exercício efetivo na Relação Rio de Janeiro.

Os tribunais das Províncias serão compostos de um Presidente letrado, quatro Deputados comerciantes, servindo um de Secretário, e dois Suplentes também comerciantes; e terão por adjunto um Fiscal, que será sempre um Desembargador com exercício efetivo na Relação da respectiva Província.

Art. 3º - Os Presidentes e os Fiscais são da nomeação do Imperador, podendo ser removidos sempre que o bem do serviço o exigir.

Os Deputados e os Suplentes serão eleitos por eleitores comerciantes.

Art. 4º - Os Deputados comerciantes e os Suplentes servirão por quatro anos, renovando-se aqueles por metade de dois em dois anos.

Na primeira renovação recairá a exclusão nos menos votados; decidindo a sorte em igualdade de votos.

Nos casos de vaga do lugar de Deputado ou Suplente comerciante, proceder-se-á a nova eleição; mas o novo eleito servirá somente pelo tempo que faltava ao substituto.

Art. 5º - Nenhum comerciante poderá eximir-se do serviço de Deputado ou Suplente dos Tribunais do Comércio; exceto nos casos de idade avançada, ou moléstia grave e continuada que absolutamente o impossibilite. Os que sem justa causa não aceitarem a nomeação, nunca mais poderão ter voto ativo nem passivo nas eleições comerciais.

Não é porém obrigatória a aceitação antes de passados quatro anos de intervalo entre o serviço da antecedente e nova nomeação.

Art. 6º - Não poderão conjuntamente no mesmo Tribunal os parentes dentro do segundo grau de afinidade em quanto durar o cunhado, ou do quarto de consangüinidade, nem também dois ou mais Deputados comerciantes que tenham sociedade entre si.

Art. 7º - Em cada Tribunal do Comércio haverá uma Secretaria com um oficial maior, e os escriturários e mais empregados que necessários sejam par o expediente dos negócios.

A primeira nomeação do oficial maior, escriturários e mais empregados será feita pelo Imperador, tendo preferência os que atualmente servem no Tribunal da Junta do Comércio, se tiverem a precisa idoneidade. As subseqüentes nomeações e demissões dos oficiais maiores, escriturários e porteiros terão lugar por consulta dos respectivos Tribunais; aos quais fica

pertencendo no futuro a livre nomeação e demissão de todos os mais empregados e agentes subalternos.

Art. 8º - Aos Tribunais do Comércio competirá, além das atribuições expressamente declaradas no Código Comercial, aquela jurisdição voluntária inerente à natureza da sua instituição, que for marcada nos Regulamentos do Poder Executivo (art. 27).

Art. 9º - Ao Tribunal do Comércio da Capital do Império é especialmente encarregada a estatística anual do comércio, agricultura, industria e navegação do Império; e para a sua organização se entenderá com os Tribunais das Províncias, e ainda com outras Autoridades que serão obrigadas a cumprir as suas requisições.

Art. 10 - Os negócios de mero expediente, poderão ser despachados por três Membros do Tribunal, sendo um deles o Presidente. Todos os outros o serão por metade e mais um dos Membros que o compuserem, compreendido o Presidente. Excetuam-se unicamente os casos de que tratam os artigos 806, 820 e 894 do Código Comercial, para a decisão dos quais é indispensável que o Tribunal se ache completo. Em todos os casos a maioria absoluta dos votos determina o vencimento.

Art. 11 - Haverá nas Secretarias dos Tribunais do Comércio um Registro Público do Comércio, no qual, em livros competentes, rubricados pelo Presidente do Tribunal, se inscreverá a matrícula dos comerciantes (Cód. Comercial art. 4), e todos os papéis, que segundo as disposições do Código Comercial, nele devam ser registrados (Cód. Comercial art. 10 n.º 2).

Art. 12 - Os Presidentes dos Tribunais do Comércio das Províncias são obrigados a formar anualmente relatórios dos negócios que perante os mesmos Tribunais se apresentarem, com as decisões que se tomarem; e deles remeterão cópia ao Presidente do Tribunal da Capital do Império, com as observações que julgarem convenientes.

Art. 13 - O Presidente do Tribunal do Comércio da Capital do Império, formando pela sua parte igual relatório, os levará todos ao conhecimento do Governo, acompanhados das suas observações, para este providenciar como achar conveniente na parte que couber nas suas atribuições, e propor ao Poder Legislativo as disposições que dependerem de medidas legislativas.

SEÇÃO II

Da eleição dos Deputados comerciantes.

Art. 14 - Podem votar e ser votados nos Colégios Comerciais, todos os comerciantes (art. 4) estabelecidos no distrito onde tiver lugar a eleição, que forem cidadãos brasileiros, e se acharem no livre exercício dos seus direitos civis e políticos, ainda que tenham deixado de fazer profissão habitual do comércio.

Na primeira eleição, não havendo, pelo menos, vinte comerciantes matriculados no Tribunal da Junta do Comércio para formar o Colégio Comercial, serão admitidos a votar e ser votados os negociantes que tiverem ou se presumir terem um capital de quarenta contos.

Ficam porém excluídos de votar e ser votados aqueles comerciantes, que em algum tempo foram convencidos de perjúrio, falsidade ou quebra com culpa ou fraudulenta, posto que tenham cumprido as sentenças que os condenaram, ou se achem reabilitados.

Art. 15 - Nenhum comerciante pode ser Deputado ou Suplente, antes de trinta anos completos de idade, e sem que tenha pelo menos cinco anos de profissão habitual de comércio. A nomeação do Presidente não poderá recair em pessoa que tenha menos da referida idade.

Art. 16 - Os Tribunais do Comércio designarão a época em que deverá ter lugar a reunião do Colégio Eleitoral dos comerciantes; e será este presidido pelo Presidente do Tribunal.

A designação do dia da primeira eleição será feita pelo Ministro do Império na Corte, e pelos Presidentes nas Províncias.

SEÇÃO III

Do Juízo Comercial.

Art. 17 - As atribuições conferidas no Código Comercial aos Juizes de Direito do Comércio serão exercidas pelas Justiças ordinárias; às quais fica também competindo o conhecimento das causas comerciais em primeira instancia, com recurso para as Relações respectivas; com as exceções estabelecidas no Código Comercial para os casos de quebra.

Art. 18 - Serão reputadas comerciais, todas as causas que derivarem de direitos e obrigações sujeitos às disposições do Código Comercial, com tanto que uma das partes seja comerciante.

Art. 19 - Serão também julgadas na conformidade das disposições do Código Comercial, e pela mesma forma de processo, ainda que não intervenha pessoa comerciante:

I - As questões entre particulares sobre títulos da divida pública, e outros quaisquer papéis de crédito do Governo;

II - As questões de companhias ou sociedades, qualquer que seja a sua natureza ou objeto;

III - As questões que derivarem de contratos de locação compreendidos nas disposições do Título X do Código Comercial, com exceção somente das que forem relativas à locação de prédios rústicos ou urbanos.

Art. 20 - Serão necessariamente decididas por árbitros as questões e controvérsias a que o Código Comercial dá esta forma de decisão.

Art. 21 - Todo o Tribunal ou Juiz que conhecer de negócios ou causas do comércio, todo o árbitro ou arbitrador, experto ou perito que tiver de decidir sobre objetos, atos ou obrigações comerciais, é obrigado a fazer aplicação da Legislação comercial aos casos occorrentes.

CAPÍTULO II

Da ordem do Juízo nas causas comerciais.

Art. 22 - Todas as causas comerciais devem ser processadas, em todos os Juízos e instancias, breve e sumariamente, de plano e pela verdade sabida, sem que seja necessário guardar estritamente todas as formas ordinárias, prescritas para os processos civis: sendo unicamente indispensável que se guardem as formulas e termos essenciais para que as partes possam alegar o seu direito, e produzir as suas provas.

Art. 23 - Não é necessária a conciliação nas causas comerciais que procederem de papéis de crédito comerciais que se acharem endossados, nas em que as partes não podem transigir, nem para os atos de declaração de quebra.

Art. 24 - Nas causas comerciais só se exige que seja pessoal a primeira citação, e a que deve fazer-se no princípio da execução.

Art. 25 - Achando-se o réu fora do lugar onde a obrigação foi contraída, poderá ser citado na pessoa de seus mandatários, administradores, feitores ou gerentes, nos casos em que a ação derivar de atos praticados pelos mesmos mandatários, administradores, feitores ou gerentes. O mesmo terá lugar a respeito das obrigações contraídas pelos capitães ou mestres de navios, consignatários e sobrecargas, não se achando presente o principal devedor ou obrigado.

Art. 26 - Não haverá recurso de apelação nas causas comerciais (art. 18) cujo valor não exceder de duzentos mil réis, nem o de revista, se o valor não exceder de dois contos de réis.

Art. 27 - O Governo, além dos Regulamentos e Instruções da sua competência para a boa execução do Código Comercial, é autorizado para, em um Regulamento adequado, determinar a ordem do Juízo no processo comercial; e particularmente para a execução do segundo período do artigo 1º e artigo 8º, tendo em vista as disposições deste Título e as do Código Comercial: e outro sim para estabelecer as regras e formalidades que devem seguir-se nos embargos de bens, e na detenção pessoal do devedor que deixa de pagar dívida comercial.

Art. 28 - Os lugares de Presidente, Deputado e Fiscal dos Tribunais do Comércio, são empregos honoríficos, e os que os servirem só perceberão, por este título, os emolumentos que diretamente lhes pertencerem. Recaindo a nomeação de Presidente em Desembargador, este acumulará os dois empregos, mas só perceberá o seu ordenado se tiver exercício efetivo na Relação do lugar onde se achar o Tribunal do Comércio.

Os demais empregados dos mesmos Tribunais perceberão uma gratificação arbitrada pelo Governo sobre consulta dos respectivos Tribunais, e paga pela caixa dos emolumentos.

Art. 29 - O Governo estabelecerá a tarifa dos emolumentos que devem perceber os Tribunais do Comércio. Todas as multas decretadas no Código Comercial sem aplicação especial, entrarão para a caixa dos emolumentos dos respectivos Tribunais do Comércio.

Art. 30 - Fica extinto o Tribunal da Junta do Comércio. Os Membros do mesmo Tribunal serão aposentados com as honras e prerrogativas de que gozavam, e os vencimentos correspondentes ao seu tempo de serviço.

Os demais empregados do mesmo Tribunal, que não puderem ser admitidos nas Secretarias dos Tribunais do Comércio, continuarão a perceber os seus vencimentos por inteiro, enquanto não forem novamente empregados.

Mandamos portanto a todas as Autoridades, a quem o conhecimento, e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram, e façam cumprir, e guardar tão inteiramente, como nela se contém. O Secretário de Estado dos Negócios da Justiça e faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palácio do Rio de Janeiro aos vinte e cinco de junho de mil oitocentos e cinqüenta, vigésimo nono da Independência e do Império.

Este texto não substitui o publicado na CLB de 1850 T.11, Pág. 57-238.