

Responsabilidade Civil e Avarias Grossas

(YAR e UNCLOS)

Rodrigo de Lima Vaz Sampaio^{1*}

1. Apresentação do Problema: Conceito do Instituto

Se o Direito Comercial é considerado, por T. Ascarelli², como “*pioniere del diritto*” [= “pioneiro do direito”], uma vez que em seu âmbito acontecem “as experiências jurídicas mais audazes e interessantes”, pode-se afirmar, com maior precisão, que esse fenômeno de renovação de institutos e definições tradicionais jurídicas deve-se, em especial, ao Direito Marítimo³.

A palavra “avaria”, no sentido (técnico) jurídico-marítimo, é encontrada, na tradição jurídico-ocidental, pela primeira vez, nas compilações italianas do Mar Adriático⁴.

1 * Pós-Doutorando em Direito Civil da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, FAPESP. Doutor em Direito Civil e Romano pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, FDUSP. Coordenador Acadêmico e Professor do CEU-IICS Escola de Direito. Este trabalho foi realizado com o apoio da FAPESP, Processo 2014/50145-8.

2 *Appunti di diritto commerciale – Parte generale*, vol. 1, Catania, Circolo Commercialista, 1931, p. 15.

3 A. Lefebvre D'Ovidio– G. Pescatore– L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, 12ª ed., Milano, Giuffrè, 2011, p. 7 (= n. 3). A referência dos autores é o Direito da Navegação.

4 A. Luzzati – P. G. Luzzati – L. Maffei, *Avaria*, in *NNDI (Novissimo Digesto Italiano)* 1 (1957), p. 1618. A discussão sobre sua origem etimológica é grande. Dentre as possibilidades, três são as mais prováveis. A. Luzzati – P. G. Luzzati – L. Maffei supõem o latim tardio “*averagium*” [H. Spelman, *Glossarium Archaiologicum: Continens Latino-Barbara, Peregrina, Obsoleta & Novatae Significationis Vocabula* (1626), 3ª ed., London, Braddyll-Pawlett-Freeman, 1687, p. 51], o qual, por sua vez, viria do clássico “*habere*” e, assim, “*avere*”. A segunda opção é o árabe “*awār*” ou “*uwār*” [transliteração de H. S. Khalilieh, *Islamic Maritime Law – An Introduction*, in R. Peters - B. Weiss (orgs.), *Studies in Islamic Law and Society*, vol. 5, Leiden, BRILL, 1998, p. XI]. Nesse sentido, P. Brüders – R. Ulrich, *Grosse Haveriei: Die Havariégrosse-Rechte der wichtigsten Staaten im Originaltext und in Übersetzung nebst Kommentar und einer vergleichenden Zusammenstellung der verschiedenen Rechte – Deutsches Recht*, vol. 1, 2ª ed., Berlin, Mittler und Sohn, 1903, p. 1; e L. Goldschmidt, *Universalgeschichte des Handelsrechts*, in *Handbuch des Handelsrechts*, vol. 1, Stuttgart, Enke, 1891, p. 98 (= § 5). A última é o grego “*Βάρος*” [= “peso, ônus”] e “*Βάρυς*” [= “embarcações”]. Nessa direção, F. Brandileone,

Ela significa dano ou despesa, que ocorre durante a navegação à embarcação ou à carga⁵. Parece que a forma mais antiga seja a eufonia na frase “*andare ad varea*” [= “ser pago a título de avaria” (“*ad + varea*” e, depois, “*avaria*”)]⁶ nos *Ordinamenta et Consuetudo Maris Edita per Consules Civitatis Trani* [= “Estatutos e Costume do Mar Publicados pelos Cônsules da Cidade de Trani”](provavelmente, de 1063)⁷.

Com base nesse sentido técnico, formou-se a classificação tradicional no assunto. Diferenciam-se “*avarias grossas*”, ou “*comuns*”, de “*avarias simples*”, ou “*particulares*”.

A distinção é baseada na consequência dos institutos. Nas *avarias grossas*, por um lado, existe a contribuição dos envolvidos, ou seja, o sacrifício de poucos é suportado por todos⁸. Nas *avarias simples*, por outro, quem sofre o prejuízo, arca com ele (“*res perit domino*”)⁹.

Recensão a Ashburner, W., *Νόμος Ροδίων ναυτικός*. *The Rhodian Sea-law edited from the manuscripts*. Oxford at the Clarendon Press 1909. CCXCIII, 129 pp. 8°. 18 sh., in *BZ (Byzantinische Zeitschrift)* 23 (1914), p. 259. Cf., ainda, A. Vinnen, *Notae* (1647) a P. Peck, In *Titt. Dig. & Cod. ad Rem Nauticam Pertinentes, Commentarii* (1556), 3ª ed., Amsterdam, Boom, 1668, p. 193; A. Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, vol. 1, Torino, UTET, 1929, p. 175 (= n. 50); C. du F. Du Cange et al., *Avaria*, in *Glossarium Mediae et Indimae Latinitatis*, t. 1, Niort, Favre, 1883, p. 463; L. Goldschmidt, *Lex Rhodia und Agermanament – Der Schiffsrath – Studie zur Geschichte und Dogmatik des Europäischen Seerechts*, in *ZHR (Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht)* 35 (1889), p. 37; P. Heck, *Das Recht der großen Haverei*, Berlin, Müller, 1889, pp. 629-630 (= § 58); A. Lefebvre D'Ovidio, *La contribuzione alle avarie comuni dal diritto romano all'Ordinanza del 1681*, in *Riv. Dir. Nav. (Rivista del Diritto della Navigazione)* 1 (1935), pp. 130-131 (= n. 37)[= *Idem, Teoria generale delle avarie comuni*, Milano, Giuffrè, 1938]; e J. C. Sampaio Lacerda, *Curso de Direito Privado da Navegação – Direito Marítimo*, vol. 1, 3ª ed., Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1984, p. 226 (= n. 179).

- 5 W. Ashburner, *NOMOS ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ – The Rhodian Sea-Law*, Oxford, Clarendon, 1909, p. CCLI; e H. Wünsch, *Gedanken zur großen Haverei und deren analoger Anwendung*, in *Vestigia Iuris Romani – Festschrift für Gunter Wesener*, Graz, Leykam, 1992, p. 531. Sentido vizinho ao proposto por H. Spelman, *Glossarium Archaiologicum* cit. (nota 3), p. 51: “*Averagium (...) Est enim detrimentum, quod vehendis mercibus accidit (...)*” [= “*Avaria (...) é, pois, o dano, que atinge as mercadorias transportadas (...)*”].
- 6 Em A. LEFEBVRE D'OIDIO, *La contribuzione* cit. (nota 3), p. 132 (= n. 38), lê-se, sempre, “*andare a varea*”. Também em F. BRANDILEONE, *Recensão* cit. (nota 3), p. 259.
- 7 A frase ocorre uma vez nos Caps. III, IV, VIII, XIII, XXII – neste capítulo também ocorre “*alchuna varea*” – e XXVI, e duas vezes nos Caps. II e XIV. É certo, como demonstra M. de Vicq, *Observationes a Q. Weijtsen, Tractatus de Avariis*, Amsterdam, Boom, 1672, p. 2, que “*varea*” seja o dialeto veneziano para “*avaria*”, mas não se sabe, segundo L. Goldschmidt, *Lex Rhodia* cit. (nota 3), p. 37, qual dessas duas palavras seria a mais antiga.
- 8 T. Haralambidis, *Des caractères distinctifs des avaries communes – Du fondement de la contribution à ces avaries en droit français et comparé*, 2ª ed., Paris, Générale de Droit et de Jurisprudence, 1924, p. 20.
- 9 P. Brüders – R. Ulrich, *Grosse Haverei* cit. (nota 3), p. 1; L. Mai, *Die Havarie-Grosse – Nach der lex Rhodia de jactu, dem deutschen Handelsgesetzbuch und der deutschen Rechtsprechung*, Mannheim,

2. Avarias Grossas: Regras e Elementos

Em nível internacional (direito uniforme), as avarias grossas são atualmente reguladas pelas Regras de York e Antuérpiade 2004 (YAR 2004, sigla em inglês). Seu conceito encontra-se na primeira parte da Regra A¹⁰.

A Regra C¹¹ refere-se ao nexo de causalidade do dano com o ato jurídico “avarias grossas” e auxilia a determinar até que ponto o princípio da contribuição aplica-se ao prejuízo. Para que este seja considerado avaria grossa, deve ser direto e imediato¹², ou seja, em matéria de nexo de causalidade aplica-se a “*consequenzialità diretta*” do dano¹³.

Porém, sua segunda parte exclui do âmbito das avarias grossas os danos ao meio ambiente ou como consequência do escape ou lançamento de substâncias poluentes que emanam das propriedades envolvidas na expedição marítima

Bensheimer, 1889, p. 20-21 (= § 6); e R. Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano, Giuffrè, 1946, pp. 372.

10 “There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure. (...)” [= “Há um ato de avaria grossa se, e somente se, qualquer sacrifício ou gasto extraordinário é feito ou realizado intencional e razoavelmente para o salvamento comum e com o objetivo de proteger de um perigo os bens envolvidos em uma expedição marítima comum. (...)”].

11 “Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average. In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure. (...)” [= “Somente as perdas, danos e despesas, os quais são consequência direta do ato de avaria grossa serão considerados como avaria comum. Em nenhuma hipótese serão admitidas como avarias comuns as perdas, danos e despesas ocorridas a título de dano ao meio ambiente ou como consequência do escape ou lançamento de substâncias poluentes que emanam das propriedades envolvidas na expedição marítima comum.”].

12 Art. 403 do Código Civil (CC) Brasileiro [= “Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato (...)”] e art. 764 do Código Comercial (CCom) brasileiro *in fine* [= “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 (...)”]. Disposições semelhantes existem na Itália: no art. 1223 do CC [= “(...) *consequenza immediata e diretta*.” (= “... consequência imediata e direta.”)] e art. 469 do Código da Navegação (C. Nav.) [= “*Le spese e i danni direttamente prodotti* (...)” (= “As despesas e os danos diretamente produzidos ...”)].

13 L. TULLIO, *La contribuzione alle avarie comuni*, Padova, CEDAM, 1984, p. 106 (= n. 9.1.2).

comum. Trata-se essa de uma passagem recente inserida a partir da versão de 1994 das YAR¹⁴.

Essa parte da Regra C trata, por exemplo, da delicada hipótese de poluição ambiental derivada do lançamento de hidrocarbonetos ao mar com o objetivo de desencalhe da embarcação¹⁵.

Por não ser uma avaria grossa, a saída natural seria considerar as hipóteses da segunda parte da Regra C como simples, ou seja, aplica-se o princípio *res perit domino*. Porém, essa responsabilidade, de natureza objetiva¹⁶, é, em regra, transmitida a algum dos sujeitos envolvidos na expedição marítima¹⁷.

O art. 1º, 5 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982 (UNCLOS, sigla em inglês)¹⁸, define “alijamento”, exemplo por excelência das avarias grossas¹⁹. Adotado como parâmetro os originais em inglês, francês e espanhol, as palavras correspondentes seriam respectivamente “*dumping*” [= “despejo”], “*immersion*” [= “imersão”], “*vertimiento*” [= “descarga”], ou seja, não a terminologia do instituto consagrada no Direito Privado (“*jettison*”, “*jet*” e “*echa-zón*”).

No entanto, a descrição do “alijamento” é baseada nos elementos tradicionais do instituto desde os juristas romanos. Embora esses desconhecem tanto a terminologia “avaria”, quanto a classificação tradicional grossa-simples, trata-

14 R. LOBIANCO, *Le Regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni*, Milano, Giuffrè, 2009, p. 167.

15 R. LOBIANCO, *Le Regole di York e Anversa* cit. (nota 13), p. 168.

16 S. BAUGHEN, *Shipping Law*, 4ª ed., Oxon, Routledge-Cavendish, 2010, p. 339.

17 O art. 3º da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969 (CLC), por exemplo, transfere ao *dominus navis* [= “proprietário da embarcação”]: “(...) o proprietário do navio no momento do incidente, ou se o incidente consiste de sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramado descarregado de seu navio como resultado do incidente.”

18 Redação similar do art. 3º, 1 da Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, 1972 (LC’72). Essa tradução ocorre novamente no art. 3º, b, i da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL).

19 A definição de A. Vinnen, *Notae* cit. (nota 3), p. 193, datada de 1647, utiliza o alijamento como exemplo: “*Avaria grossa est, cum quaedam merces jaciuntur in mare levandae laborantis navis gratia, aut armamenta navis, malus, anchorae, rudentes, communis periculi removendi causa, (...)*” [= “A avaria grossa ocorre sempre que algumas mercadorias ou instrumentos da embarcação – mastro, âncoras e cabos – são arremessados ao mar para que essa, por estar em dificuldade, seja aliviada e a fim de remover perigo comum; (...)”].

ram do alijamento com técnica semelhante²⁰, tanto que a inspiração das compilações e codificações posteriores é a *lex Rhodia de iactu* (D. 14, 2)²¹.

Eles exigiam, a fim de caracterizar a situação como avaria grossa, que existissem sete elementos: (i) *iactus* (elemento material: arremesso ao mar das mercadorias ou equipamentos da embarcação); (ii) risco de naufrágio; (iii) finalidade; (iv) nexo causal; (v) existência de contrato; (vi) ausência de culpa; e (vii) decisão do capitão (competência).

(i) *Iactus*: A palavra latina “*iactus*” significa o arremesso ao mar das mercadorias de alguém²² e o lançamento dos equipamentos da embarcação²³.

20 G. L. M. Casaregi, *Discursus Legales de Commercio* – XLV (1707), t. 1, 2ª ed., Firenze, Regia, 1719, p. 282 (= n. 33); E. Chevreau, *La lex Rhodia de iactu: un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit romain*, in TR (*Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis – Revue d'Histoire du Droit*) 73 (2005), p. 76; G. Hubrecht, *Quelques observations sur l'interprétation romaine de la « lex Rhodia de iactu »*, Bordeaux, L'Université, 1934, pp. 1-8; P. Huvelin, *Études d'histoire du droit commercial romain (Histoire externe – Droit maritime)*, Paris, Sirey, 1929, pp. 184-185; S. Płodzie, *Lex Rhodia de iactu*, Lublin, Naukowe, 1961, p. 152; A. Pókecz Kovács, *Les problèmes du 'iactus' et de la 'contributio' dans la pratique de la lex Rhodia*, in *A bonis bona discere – Festgabe für János Zlinszky*, Miskolc, Bíbor, 1998, p. 171; e R. Zeno, *Storia cit.* (nota 8), pp. 363 e 365. L. Goldschmidt, *Lex Rhodia cit.* (nota 3), p. 37, é mais categórico – “*Nur der Name des Rechtsinstituts ist mittelalterlich, nicht dessen Inhalt.*” [= “Somente o nome do instituto jurídico é medieval, não o seu conteúdo.”] – da mesma forma que H. Kreller, *Lex Rhodia. Untersuchungen zur Quellengeschichte des römischen Seerechtes*, in ZHR (*Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht*) 85 (1921), p. 273 (= § 3): “*(...) die große Haverei keine rechte Heimat in den eigentlichen Quellengebieten des römischen Rechts hatte.*” [= “(...) a avaria grossa não tinha uma pátria legítima nos domínios precisos das fontes do Direito Romano.”].

21 A. Brunetti, *Commentario al Codice di Commercio – Del commercio marittimo e della navigazione*, vol. 6, Milano, Francesco Vallardi, 1920, p. 953 (= n. 663); Idem, *Diritto marittimo I cit.* (nota 3), pp. 175-176 (= n. 50); H. Coing, *Europäisches Privatrecht cit.* (nota 2), pp. 554-555 (= § 116); E. N. Di Lamporo, *De lege Rhodia de iactu* (Dig. 14, 2), in AG (*Archivio Giuridico “Filippo Serafini”*) 27 (1881), pp. 330-331; A. Pókecz Kovács, *Les problèmes cit.* (nota 19), p. 171; K. O. Scherner, *Maritime Law: Medieval and Post-Medieval Roman Law*, in S. N. Katz (org.), *The Oxford International Encyclopedia of Legal History*, vol. 4, London, Oxford University, 2009, p. 150; G. Tedeschi, *Il diritto marittimo dei romani comparato al diritto marittimo italiano*, Montefiascone, Silvio Pellico, 1899, pp. 181-182; e R. Zimmermann, *The Law of Obligations – Roman Foundations of the Civilian Tradition* (1990), London, Oxford, 1996, p. 411.

22 A. BERGER, *Jactus*, in RE (*Paulys-Wissowa Real-Encyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft*) 9-1 (1914), pp. 545, 551-555. A palavra ocorre em conjunto de relações jurídicas, embora seu principal sentido seja o da *lex Rhodia* (“*de iactu*”). Os demais usos seriam: *iactus lapilli* [= “arremesso de pedra”]; *iactus missilium* [= “arremesso de dardos”]; e *iactus retis* [= “arremesso de rede”].

23 G. HUBRECHT, *Quelques observations cit.* (nota 19), pp. 4-5, explica que, ao início, o alijamento referia-se às mercadorias. E depois prevê o arremesso de equipamentos da embarcação, que “substituíam” o sacrifício daquelas (despesas substitutivas). Também, S. A. B. MEIRA, *Lex Rhodia de iactu: sua Repercussão no Direito Brasileiro*, in *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região* 1 (1968), p. 59 [= *Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Pará*, v. 1968]. É a ordem presente em Iv. 12, 37, 52-56, para evitar o naufrágio: “*fundite quae mea sunt' dicebat 'cumcta' Catullus / (...) Iactatur rerum utilium pars maxima, sed nec / damna*”.

Porém, além dessa palavra, lê-se, no mesmo título, quatro vezes “*iactura*”²⁴.

A. Berger defendeu que “*iactus*” e “*iactura*” possuem o mesmo sentido, e atesta a sinonímia nos únicos textos de D. 14, 2, que esta última ocorre: Paul. 34 *ad ed.*, D. 14, 2, 2, 2; e Call. 2 *quaest.*, D. 14, 2, 4 pr.²⁵. Esse posicionamento está de acordo com a origem etimológica das palavras, que é a mesma, ou seja, o verbo “*iacio*”²⁶.

Entretanto, antes de A. Berger, A. De Schryver entendia que essas duas palavras eram distintas²⁷. “*Iactus*” seria o ato material do arremesso (elemento) e “*iactura*” sinônimo perfeito de “alijamento” (instituto). Mesmo que (aparentemente) autoritária, parece que a proposta de A. De Schryver ajuda a fazer, ao menos para D. 14, 2, uma leitura dogmaticamente mais coerente.

O arremesso das mercadorias está presente na Regra I²⁸ e pressuposto na II²⁹ das YAR 2004 e no art. 1º, 5 da UNCLOS³⁰.

levant. tunc adversis urgentibus illuc / reccidit ut malum ferro summitteret, ac se / explicat angustum: discriminis ultima, quando / praesidia adferimus navem factura minorem [= “‘Arremesem (ao mar) aquelas coisas que são minhas’, dizia Catulo, ‘todas’ / (...) A maior parte das coisas valiosas foi arremessada, mas nem essas perdas aliviaram. Então constrangido ali pela pressão da adversidade, para que cortasse o mastro com a espada. E (ele) se acomodou em um canto. É a última decisão, quando usamos recursos para fazer a embarcação menor.”].

24 “*iactura facta erat*” [= “tinha sido feito o alijamento”]; “*omnes iacturam praestare oporteat*” [= “seja necessário que todos respondam pelo alijamento”]; “*iacturae summam*” [= “o montante do alijamento”] (os três de D. 14, 2, 2, 2); e “*proinde tamquam si iactura facta esset*” [= “do mesmo modo como se o alijamento tivesse sido feito”] (D. 14, 2, 4 pr.).

25 *Jactus* cit. (nota 21), p. 546. Seguido por M. Dieter, *Iactus*, in *KIP (Der Kleine Pauly – Lexicon der Antike)* 2 (1967), p. 1297; F. De Martino, *Lex Rhodia – Note di diritto romano marittimo I*, in *Diritto, Economia e Società nel Mondo Romano – Diritto Privato*, vol. I, Napoli, Jovene, 1995, pp. 287-288 [= *Lex Rhodia I*, in A. dell’Agli – T. S. Vigorita (coords.), *Diritto e società nell’antica Roma I*, Roma, Riuniti, 1982; e, in *Riv. Dir. Nav. (Rivista del Diritto della Navigazione)* 3 (1937)]; Idem, *Lex Rhodia II – Note di diritto romano marittimo II*, in *Diritto, Economia e Società nel Mondo Romano – Diritto Privato*, vol. 2, Napoli, Jovene, 1995, p. 301 [= *Lex Rhodia II*, in A. dell’Agli – T. S. Vigorita (coords.), *Diritto e società nell’antica Roma II*, Roma, Riuniti, 1982; e, in *Riv. Dir. Nav. (Rivista del Diritto della Navigazione)* 4 (1938)]; W. Osuchowski, *A Appunti sul problema del « iactus » in diritto romano*, in *IURA (Rivista Internazionale di Diritto Romano e Antico)* 1 (1950), pp. 293-294; e J. Rougé, *Recherches sur l’organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l’Empire Romain*, Paris, SEVPEN, 1966, p. 398.

26 A. Ernout – A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine – Histoire des mots*, 4ª ed., Paris, Klincksieck, 1979, p. 303; K. E. Georges, *Ausführliches lateinisch-deutsches Handwörterbuch*, vol. 2, 7ª ed., Leipzig, Hahn, 1880, p. 411; e J. B. Hofmann – A. Walde, *Lateinisches etymologisches Wörterbuch*, vol. 1, 3ª ed., Heidelberg, Carl Winter, 1938, p. 667.

27 *Commentaire de la loi Rhodia de iactu*, Bruxelles, Lesigne, 1844, pp. 59-60.

28 “(Jettison of Cargo) No jettison of cargo (...)” [= “(Arremesso da Carga) Nenhum arremesso da carga (...)”].

29 “(...) for the purpose of making a jettison (...)” [= “(...) com o propósito de realizar um alijamento (...)”].

30 “[a i] qualquer lançamento”, “[b i] o lançamento (...) o lançamento dessas matérias (...)”, “[b ii] seu simples lançamento”. Em “[a ii] qualquer afundamento” amplia já o âmbito do alijamento (tanto “lançamento”

(ii) *Risco de Naufrágio*: C. F. Glück afirma que o alijamento requer o perigo da embarcação naufragar como parte de um dos seus elementos³¹.

A força maior estaria, assim, prevista ao início de Paul. 34 *ad ed.*, D. 14, 2, 2, pr.³². Trata-se, certamente, do risco de naufrágio, ou seja, este é o elemento do alijamento [“risco de (...)”], que tem por objeto uma força maior [“(…) naufrágio”]³³. Também se pronunciam nesse sentido E. N. Di Lamporo³⁴, R. Richichi³⁵ e G. Tedeschi³⁶.

A Regra A³⁷ das YAR 2004 e o art. 5º, 1 da LC’72³⁸ trata de um perigo em geral.

quanto “afundamento” referem-se à mesma palavra no original inglês “*disposal*”; em francês utiliza-se “*déversement*” na primeira e terceira ocorrência, “*sabordage*” na segunda e “*élimination*” na terceira; por fim, em espanhol, lê-se “*evacuación*”, exceto na segunda, onde se lê “*hundimiento*”).

31 *Ausführliche Erläuterung der Pandecten nach Hellfeld: ein Commentar*, vol. 14, Erlangen, Palm, 1813, p. 207 (= § 884).

32 “*Si laborante nave iactus factus est (...)*” [= “Se, estando em dificuldade a embarcação, foi realizado o arremesso das mercadorias (...)”]. Embora C. F. GLÜCK tenha escolhido essa fonte, a ideia de uma força maior como parte de um elemento do alijamento já aparece no texto anterior, ou seja, D. 14, 2, 1: “*(...) si levandae navis gratia iactus mercium factus est (...)*” [= “(...) se o arremesso das mercadorias foi feito (ao mar) por causa da embarcação que deve ser aliviada (...)”]. O mesmo acontece em Pap. 19 *resp.*, D. 14, 2, 3, que fala de “*removendi communis periculi causa*” [= “para remover um perigo comum”].

33 A. Berger, *Jactus* cit. (nota 21), p. 546. J.-J. Aubert, *Dealing with the Abyss: The Nature and Purpose of the Rhodian Sea-Law on Jettison (Lex Rhodia De Iactu, D. 14, 2) and the Making of Justinian’s Digest*, in J. W. Cairns – P. J. du Plessis (coords.), *Beyond Dogmatics – Law and Society in the Roman World*, Edinburgh, Edinburgh University, 2007, p. 160; e G. Tedeschi, *Il diritto marittimo* cit. (nota 20), pp. 193-195, afirmam que a origem do risco de naufrágio deve ser relacionado às tormentas marítimas. Se esse posicionamento, por um lado, explica a menção, em D. 14, 2, 2, 2; D. 14, 2, 4, 1; e Jul. 86 *dig.*, D. 14, 2, 6, de uma tempestade, por outro, não o faz para a hipótese de uma embarcação ser retida em um porto (Lab. 1 *pith. a Paul epit.*, D. 14, 2, 10, 1), que, tecnicamente, no Direito Romano, configura o mesmo instituto.

34 *De lege Rhodia de jactu* cit. (nota 20), p. 334.

35 *Paul. D. 14. 2. 2 pr. e la contribuzione alle avarie comuni in diritto romano*, in « *Antecessori oblata* ». *Cinque studi per Aldo Dell’Oro*, Padova, CEDAM, 2001, p. 147.

36 *Il diritto marittimo* cit. (nota 20), pp. 193-195.

37 “*(...) for the purpose of preserving from peril the property (...)*” [“(…) com o objetivo de proteger de um perigo os bens (...)”].

38 “*(...) em casos de força maior devidos às inclemências do tem tempo ou em qualquer outro caso que constitua perigo (...)*”.

(iii) *Finalidade*: No século XX, H. Kreller³⁹ sistematizou a “*salva-navis-Theorie*”. Ela decorre do final de D. 14, 2, 4 pr.: “*quia iactus in tributum nave salva venit.*” [= “porque o arremesso (ao mar), se a embarcação for salva, leva à contribuição.”]⁴⁰.

Embora G. Beseler acredite que essa frase não seja clássica, mas “expressão insignificante” do perecimento da embarcação (se o arremesso das mercadorias não for suficiente)⁴¹, mesmo assim, ela é considerada o germe, para H. Kreller, da *salva-navis-Theorie*. Essa teoria adviria da própria interpretação do contrato de transporte marítimo⁴².

Ela significa que o arremesso deve ser apto para atingir o seu objetivo, ou seja, salvar tanto a embarcação e a carga, como (em consequência) as pessoas a bordo⁴³.

O resultado útil não está presente nas YAR 2014 no sentido de salvar embarcação, carga e pessoas⁴⁴. Adota-se expressamente a teoria do “*common safety*” [= “salvamento comum”], desde a Regra A, embora não se possa excluir a teoria do

39 *Lex Rhodia* cit. (nota 19), pp. 293-299 (= § 6). O assunto é retomado por G. Beseler, *Miszellen*, in *SZ-RA (Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte – Romanistische Abteilung)* 44 (1924), pp. 389-390; e, atualmente, por C. Krampe, *Lex Rhodia de iactu: contributio nave salva*, in *Festschrift für Rolf Knütel*, Heidelberg, Müller, 2010, pp. 585-599; e F. Wieacker, « *Iactus in tributum nave salva venit* » (D. 14, 2, 4 pr.) – *Exegesen zur lex Rhodia de iactu*, in *Studi per Emilio Albertario*, vol. 1, Milano, Giuffrè, 1953, pp. 515-532.

40 G. HUBRECHT, *Quelques observations* cit. (nota 19), p. 7. Também, J.-J. AUBERT, *Dealing with the Abyss* cit. (nota 32), p. 165. Ela já estava presente em Paul. Sent. 2, 7, 3: “*Nave vel arbore vi tempestatis amissa vectores ad contributionem non tenentur, nisi ipsis arborem salutis causa eruentibus navis salva sit*” [= “Sendo arremessado(s) (ao mar), em razão da força da tempestade, (instrumentos d) a embarcação ou o mastro, os comerciantes não são obrigados à contribuição, exceto se, com eles próprios arrancando (instrumentos da embarcação) a fim de se salvar o mastro, seja esta libertada do perigo.”].

41 *Miszellen*, in *SZ-RA* 44 cit. (nota 38), pp. 389-390 [E. Levy – E. Rabel (orgs.), , *Index Interpolationum quae in Iustiniani Digestis inesse dicuntur*, t. 1, Weimar, Böhlau, 1929, p. 238]. Ele também fundamenta sua opinião na última frase de D. 14, 2, 4, 1, “*merces non possunt videri servandae navis causa iactae esse, quae perit*” [= “as mercadorias arremessadas (ao mar) para salvar a embarcação, que pereceu, não podem vir a ser consideradas”]. Também, F. Wieacker, « *Iactus* cit. (nota 38), p. 518.

42 C. KRAMPE, *Lex Rhodia de iactu* cit. (nota 38), pp. 585 e 597. O contrato de transporte marítimo (fretamento) pressupõe que a embarcação chegue a salvo com a carga no porto de destino.

43 E. N. DI LAMPORO, *De lege Rhodia de iactu* cit. (nota 20), pp. 332 e 345; C. F. GLÜCK, *Ausführliche Erläuterung* cit. (nota 30), pp. 215-216 (= § 887); S. A. B. MEIRA, *Lex Rhodia de iactu* cit. (nota 22), p. 59; e G. TEDESCHI, *Il diritto marittimo* cit. (nota 20), p. 192. Os textos de D. 14, 2 não tratam do salvamento dos passageiros, por força de D. 14, 2, 2, 2.

44 H. Harrel-Courtes, Henry – P. Latron, *Avaries et avaries communes – Abordage*, in *Juris-Classeur Commercial*, vol. 4, Paris, Techniques, 1962, p. 8.

“*common benefit*” [= “benefício comum”]⁴⁵. No art. 5º, 1 da LC’72⁴⁶ protege-se a vida humana, mas após a proteção do meio marinho e saúde humana (art. 1º).

(iv) *Nexo Causal*: Ao conceituar o alijamento – ou tratar do objeto do arremesso – parte dos autores enfatiza que a embarcação deve ser aliviada⁴⁷. À finalidade de salvar a embarcação e a carga relaciona-se essa preocupação. Em outras palavras, o ato de arremesso praticado deve ser apto para salvar a embarcação e parte, ou quase toda, a carga, uma vez que diminui o peso da embarcação.

Trata-se, assim, da exigência de um nexo causal entre o *iactus*-elemento material e aquele final. Ele está representado, nos textos de D. 14, 2, pelo alívio do peso da embarcação.

A Regra VII [= “*Expenses lightening a ship when ashore and consequent damage*”: “Despesas para aliviar uma embarcação encalhada e dano que resulta desta medida”] das YAR demonstra exatamente essa preocupação de tornar mais leve a embarcação.

(v) *Existência de Contrato*: Para que o alijamento seja tutelado, requer-se, antes de sua realização, a existência de contratos entre o *magister navis* [= “capitão da embarcação”] e cada um dos comerciantes e passageiros envolvidos na empreitada marítima.

No *Corpus Iuris Civilis*, a tendência unificadora do transporte marítimo em torno do contrato de locação é já reconhecida⁴⁸. E, também nessa direção, a *lex Rhodia* aplicou aos eventos que prevê o regime desse contrato⁴⁹.

45 Cf. F. BERLINGIERI, *Le regole di York e d’Anversa*, 1924, 2ª ed., Genova, Tecnico Industriale, 1927, pp. 76-78 (= n. 16).

46 “(...) quando for necessário salvaguardar a segurança da vida humana ou de embarcações, aeronaves, plataformas e outras construções no mar (...) perigo para a vida humana ou uma real ameaça para as embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar (...)”.

47 A. BERGER, *Jactus* cit. (nota 21), p. 546; E. N. DI LAMPORO, *De lege Rhodia de jactu* cit. (nota 20), p. 345; e C. F. GLÜCK, *Ausführliche Erläuterung* cit. (nota 30), pp. 208 e 211 (= §§ 885-886).

48 F. M. De Robertis, *Ancora sul receptum nautarum (actio de recepto e actio locati)*, in *Riv. Dir. Nav. (Rivista del Diritto della Navigazione)* 19 (1958), p. 245; M. Kaser, *Das römische Privatrecht – Die nachklassischen Entwicklungen*, vol. 2, 2ª ed., München, Beck, 1975, pp. 405-407 (§ 266); M. Marrone, *Istituzioni di diritto romano* (1989), 2ª ed., Firenze, Palumbo, 1994, pp. 491 (= § 149); e M. Talamanca, *Istituzioni di diritto romano*, Milano, Giuffrè, 1990, pp. 596-597.

49 A. BERGER, *Jactus* cit. (nota 21), p. 547; E. CHEVREAU, *La lex Rhodia de iactu* cit. (nota 19), pp. 74-80; A. DE SCHRYVER, *Commentaire* cit. (nota 26), pp. 55-58; P. F. GIRARD, *Manuel élémentaire de droit romain*,

Em seu contexto, a *locatio* sempre apresenta como partes, de um lado, o *magister navis*, e, do outro, o que se denomina de “*vectores*”. Segundo A. Berger, “*vector*” é, nesse período, tanto o “*ship passenger*” [= “passageiro da embarcação”], como o “*owner of merchandise being shipped*” [= “dono da mercadoria que está sendo transportada”], sentidos que certamente não podem ser considerados como sinônimos⁵⁰.

E, na *lex Rhodia*, vai-se além. “*Vector*” designa ainda uma parte específica do contrato de locação, o qual encontra, no outro polo, o *magister navis*. Em outras palavras, não se trata de qualquer um a bordo, como, por exemplo, um integrante ou membro da tripulação.

“*Vector*” significa, assim, em D. 14, 2, tanto, concretamente, os comerciantes a bordo ou passageiros, quanto, do ponto de vista jurídico, o membro de uma relação contratual específica (contrato de locação).

Trata-se de pressuposto lógico da “*common maritime adventure*” [= “expedição marítima comum”] que envolve “*commercial activities*” [= “atividades comerciais”](Regras A e B das YAR 2004, respectivamente).

(vi) *Ausência de Culpa*: Trata-se do elemento negativo do alijamento (reflexo das regras de responsabilidade civil).O instituto somente se configura, ao não existir um comportamento de *culpa lato sensu* prévio, ou seja, as mercadorias não podem ser dolosa ou culposamente arremessadas ao mar⁵¹.

5ª ed., Paris, Arthur Rousseau, 1911,p. 610; C. F. GLÜCK, *Ausführliche Erläuterung* cit. (nota 30), pp. 226-233 (= § 889); H. KRELLER, *Lex Rhodia* cit. (nota 19), pp. 276-285 (= § 4); e G. TEDESCHI,*Il diritto marittimo* cit. (nota 20), p. 208.

50 *Vector*, in *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1953,p. 759. Para S. Solazzi, *Appunti di diritto romano marittimo – Le azioni contro il nauta*, in *Riv. Dir. Nav. (Rivista del Diritto della Navigazione)* 2 (1936), pp. 130-131, que admite os dois sentidos da palavra, o segundo é um sinal de alteração, enquanto o original seria o primeiro. H. G. Heumann – E. Seckel, *Vector*, in *Handlexikon zu den Quellen des römischen Rechts*, 11ª ed., Graz, Akademische, 1971, p. 614, apresentam as fontes apenas para o primeiro sentido de A. Berger. Eles mencionam, com o sentido de “passageiro da embarcação”: Ulp. 14 *ad ed.*, D. 4, 9, 1, 8; Gai. 5 *ad ed. provinc.*, D. 4, 9, 5 pr.; Ulp. 28 *ad ed.*, D. 14, 1, 1, 3; e D. 14, 2, 2 pr. O segundo sentido de A. Berger pode ser comprovado, na *lex Rhodia*, por “*mercator*”, sinônimo de “*vector*”, já que, do ponto de vista jurídico, para D. 14, 2, ambas referem-se a um polo do contrato de locação. Dessa forma, em “*complures mercatores*” (D. 14, 2, 2, 2) [= “vários comerciantes”]; “*iactu mercium unius mercatoris*” [= “pelo arremesso (ao mar) das mercadorias de um só comerciante”] e “*aliquorum mercatorum merces*” [= “as mercadorias de alguns comerciantes”] (ambos, de D. 14, 2, 4, 1) [H. G. Heumann – E. Seckel, *Mercator*, in *Handlexikon* cit. (nota 49), p. 339].

51 E. Chevreau, *La lex Rhodia de iactu* cit. (nota 19), p. 78; R. Dareste, *La lex Rhodia*, in *RPh (Revue de Philologie, de Littérature et d’Histoire Anciennes)* 29 (1905), p. 4[= NRH (*Nouvelle Revue Historique*

Em outras palavras, a *necessidade* do arremesso, consubstanciada na existência de um perigo real⁵² e na inexistência de culpa, é exigida. Se há culpa, duas são as soluções possíveis, e nenhuma delas será a contribuição da *lex Rhodia*.

A primeira é a ação de indenização pelos danos causados, prevista em “*Ad legem Aquiliam*” [= “Sobre a *lex Aquilia*”] (D. 9, 2)⁵³.

Assim, a fim de se ressarcir dos danos ocasionados por qualquer dos interessados na viagem, ou por um terceiro, com o qual não existe um vínculo obrigacional prévio, o agente deve utilizar da *actio ex lege Aquilia*. E, como última possibilidade, resta, ainda, a *actio de dolo*⁵⁴.

A segunda solução é a violação do próprio contrato de locação (transporte) entre o *magister navis* e cada um dos *vectores*. Por se fundar o alijamento na boa-fé, qualquer ato de dolo ou culpa das partes descaracteriza-o⁵⁵.

(vii) *Competência da Decisão*: Exige-se que o arremesso seja “intencional”⁵⁶. Porém, não se trata de uma mera ação que “*voluntariamente e definitivamente*”⁵⁷ danifique a embarcação, a carga, ou ambas.

de Droit Français et Étranger) 29 (1905)]; e A. De Schryver, *Commentaire* cit. (nota 26), pp. 62-64. A conclusão já estava nagl. *agere potest* a D. 14, 2, 2 pr. (F. Accursio, *Glossa*, in *Corpus Iuris Civilis Iustinianei – Digestum Vetus*, vol. 1, Lyon, Prost, 1627): “(...) *ut ibi dicit actione legis Aquiliae contra, proiicientem vel simili: sed de aequitate ratione contributionis tenetur, ut hic vector magistro e magister danum passo. (...)*” [= “(...) para o que é lançado, ou por causa semelhante, ele (Paulo), quanto a isso, diz-se contrário à *actio legis Aquiliae*. Porém, pela justiça da contribuição, é obrigado este comerciante e o *magister*, sendo provado o dano (...)”].

52 O perigo real é justamente o risco de sofrer o naufrágio, ocasionado pela perda do controle da embarcação. Cf. E. CHEVREAU, *La lex Rhodia de iactu* cit. (nota 19), p. 78; A. DE SCHRYVER, *Commentaire* cit. (nota 26), p. 62; e G. TEDESCHI, *Il diritto marittimo* cit. (nota 20), pp. 196-197.

53 “*De Lege Aquilia*” (Inst. 4, 3 e C. 3, 35).

54 “*De Dolo Malo*” (D. 4, 3 e C. 2, 20). Cf. P. HUVELIN, *Études d'histoire* cit. (nota 19), p. 188; e P. PECK, *In Titt. Dig. & Cod. ad Rem Nauticam Pertinentes, Commentarii* (1556), 3ª ed., Amsterdam, Boom, 1668, pp. 196-197.

55 A. DE SCHRYVER, *Commentaire* cit. (nota 26), pp. 62-63; E. N. DI LAMPORO, *De lege Rhodia de jactu* cit. (nota 20), p. 345; C. F. GLÜCK, *Ausführliche Erläuterung* cit. (nota 30), pp. 226-227 (= § 889); e P. HUVELIN, *Études d'histoire* cit. (nota 19), p. 184.

56 A. DE SCHRYVER, *Commentaire* cit. (nota 26), p. 60. E. N. DI LAMPORO, *De lege Rhodia de jactu* cit. (nota 20), p. 332, considera o elemento intencional ou subjetivo como o principal do alijamento.

57 G. TEDESCHI, *Il diritto marittimo* cit. (nota 20), p. 195. Se o dano não decorrer de uma ação intencional e sim (diretamente) de um caso fortuito, ou de força maior, não será hipótese de avaria grossa, mas de simples. Aplica-se o princípio *res perit domino*.

Deve-se determinar quem decide sobre a realização do alijamento. A questão é mais de competência do que propriamente de vontade ou intenção. Em regra, sustenta-se que cabe ao *magister navis* decidir e impor sua soberania a todos⁵⁸.

Infelizmente, não há, por um lado, fontes jurídicas romanas que comprovem literalmente esse poder do *magister navis* e, por outro, a sua legitimidade “ativa” (pleonástico, pois não há uma “passiva”) parece também ser da junta deliberativa, cujo único resquício é a frase “*voluntate vectorum*” [= “pela vontade dos comerciantes”], de D. 14, 2, 2, 1. Na verdade, a junta deliberativa apresenta mais um papel *histórico*, enquanto hábito, do que *jurídico*, exceto quando se considera as avarias simples como grossas (*common benefit*)⁵⁹.

É certo, porém, que só ao se determinar a quem cabe a legitimidade, o alijamento torna-se um ato jurídico pleno. A competência, embora se relacione ao elemento final (salvamento da embarcação e da carga) do instituto⁶⁰, não se confunde com ele, já que se refere à causa motora (poder e legitimidade de decisão do ato) e não à sua final.

As YAR 2004 são omissas quanto à competência da decisão, mas não as legislações nacionais: no Brasil, os arts. 509⁶¹ e 764⁶² do CCom; na Alemanha, os

58 B. BIONDI, *Istituzioni* cit. (nota 94), p. 506 (= § 122); E. CHEVREAU, *La lex Rhodia de iactu* cit. (nota 19), p. 78; E. CUQ, *Manuel des Institutions Juridiques des Romains* (1917), 2ª ed., Paris, Plon-Nourrit, 1928, p. 488; e C. F. GLÜCK, *Ausführliche Erläuterung* cit. (nota 30), p. 208 (= § 885). O *magister navis* decide acerca dos atos que ocorrem na embarcação, segundo Ulp. 28 *ad ed.*, D. 14, 1, 1, 1: “*Magistrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata est*” [= “Devemos entender o *magister navis* como aquele a quem é confiada a direção de toda a embarcação.”].

59 P. HUVELIN, *Études d'histoire* cit. (nota 19), p. 194.

60 A. DE SCHRYVER, *Commentaire* cit. (nota 26), p. 62.

61 *Nenhuma desculpa poderá desonerar o capitão que alterar a rota 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.”*

62 “São avarias grossas: (...) 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.”

§ 588 do *Handelsgesetzbuch* (HGB)⁶³ e § 78⁶⁴ da *Binnenschiffahrtsgesetz* (BinnS-chG); na França, os arts. 5133-3 e 5133-4 do *Code de Transports*⁶⁵; na Itália, os arts. 302 e 469 do C. Nav.⁶⁶; e, em Portugal, do art. 635, § 1º do CCom Português⁶⁷.

O art. 3º da CLC avança e transfere a responsabilidade ao proprietário da embarcação [a *actio exercitoria* relaciona o *magister navis* ao *exercitor* e *dominus navis* (= “armador” e “proprietário da embarcação”)] por dano por poluição causado por óleo.

3. Conclusão: Proposta de Leitura

As avarias grossas, enquanto gênero, e o alijamento, espécie, são exemplo de institutos típicos da tradição jurídica do Direito Privado transportados para o Público e não por esse processo de transferência merecem ter seu conceito radicalmente alterado.

Além da dificuldade de tradução e da alteração de sentido (definição), na descrição do art. 1º, 5 da UNCLOS, conjugado com artigos de outras Convenções, é possível ler elementos tipicamente jurídico-privados (Capítulo 2), porém com alterações impostas por interesses transindividuais.

63 “Werden das Schiff, der Treibstoff, die Ladung oder mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr auf Anordnung des Kapitäns vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder werden zu diesem Zweck auf Anordnung des Kapitäns Aufwendungen gemacht (Große Haverei), so (...)” [= “(Se) a embarcação, o combustível, a carga ou outras dessas coisas são deterioradas ou sacrificadas premeditadamente sob ordem do capitão para a salvação de um perigo comum, ou despesas são feitas sob ordem do capitão para o mesmo objetivo (Avaria Grossa), então (...)”].

64 A redação é semelhante ao § 588 do HGB, mas, em vez de “auf Anordnung des Kapitäns”, lê-se “auf Anordnung des Schiffers”.

65 Respectivamente, “Les avaries communes sont décidées par le capitaine (...)” [= “As avarias comuns são decididas pelo capitão (...)”] e “(...) avarie commune décidé par le capitaine.” [= “(...) avaria comum decidida pelo capitão.”].

66 “(...) il comandante deve cercare di assicurarne la salvezza con tutti i mezzi che sono a sua immediata disposizione (...)” [= “(...) o comandante (capitão) deve buscar assegurar o salvamento dessa (expedição) com todos os meios que estão em sua imediata disposição (...)”] e “Le spese e i danni direttamente prodotti dai provvedimenti ragionevolmente presi, a norma dell’articolo 302, dal comandante, o da altri in sua vece, per la salvezza della spedizione, sono avarie comuni (...)” [= “As despesas e os danos diretamente produzidos pelas providências tomadas com moderação, segundo a norma do artigo 302, pelo comandante (capitão), ou por outros em seu lugar, para o salvamento da expedição, são avarias comuns (...)”].

67 “(...) São avarias grossas ou comuns todas as despesas extraordinárias e os sacrifícios feitos voluntariamente, com o fim de evitar um perigo, pelo capitão ou por sua ordem (...)”.

O Direito (Privado) Marítimo, como “*pioniere del diritto*”, segundo T. Ascarelli, deve instigar leitura *una* dos conceitos no Direito Privado e Público⁶⁸, o que evita maiores distorções e auxilia, naturalmente, a construção de um direito uniforme cada vez mais coerente e eficaz.

4. Bibliografia

Ascarelli, Tullio, *Appunti di diritto commerciale – Parte generale*, vol. 1, Catania, Circolo Commercialista, 1931, pp. 3-208.

Ashburner, Walter, *NOMOS POAIQN NAYTIKOS The Rhodian Sea-Law*, Oxford, Clarendon, 1909, pp. XIII-CCXCIII; 1-125.

Aubert, Jean-Jacques, *Dealing with the Abyss: The Nature and Purpose of the Rhodian Sea-Law on Jettison (Lex Rhodia De Iactu, D. 14, 2) and the Making of Justinian’s Digest*, in J. W. Cairns – P. J. du Plessis (coords.), *Beyond Dogmatics – Law and Society in the Roman World*, Edinburgh, Edinburgh University, 2007, pp. 157-172.

Baughen, Simon, *Shipping Law*, 4^a ed., Oxon, Routledge-Cavendish, 2010, pp. 3-430.

Berger, Adolf, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1953, pp. 333-772.

Idem, *Jactus*, in *RE (Paulys-Wissowa Real-Encyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft)* 9-1 (1914), pp. 545-555.

Berlingieri, Francesco, *Le regole di York e d’Anversa*, 1924, 2^a ed., Genova, Tecnico Industriale, 1927, pp. 5-172 (= ns. 1-16).

Beseler, Gerhard, *Miszellen*, in *SZ-RA (Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte – Romanistische Abteilung)* 44 (1924), pp. 359-395.

Biondi, Biondo, *Istituzioni di diritto romano* (1946), 4^a ed., Milano, Giuffrè, 1972, pp. 1-767 (= §§ 1-218).

68 Sugestão metodológica já proposta por O. F. GIERKE, *Die soziale Aufgabe des Privatrechts*, Berlin, Springer, 1889, p. 6.

Brandileone, Francesco, *Recensão a Ashburner, W., Νόμος Ροδίων ναυτικός. The Rhodian Sea-law edited from the manuscripts.* Oxford at the Clarendon Press 1909. CCXCIII, 129 pp. 8°. 18 sh., in *BZ (Byzantinische Zeitschrift)* 23 (1914), pp. 253-260.

Brüders, Paul, e Ulrich, Rudolph, *Grosse Haverei: Die Havariégrosse-Rechte der wichtigsten Staaten im Originaltext und in Übersetzung nebst Kommentar und einer vergleichenden Zusammenstellung der verschiedenen Rechte – Deutsches Recht*, vol. 1, 2^a ed., Berlin, Mittler und Sohn, 1903, pp. 1-249.

Brunetti, Antonio, *Commentario al Codice di Commercio – Del commercio marittimo e della navigazione*, vol. 6, Milano, Francesco Vallardi, 1920, pp. 1-116 (= ns. 1-800).

Idem, *Diritto marittimo privato italiano*, vol. 1, Torino, UTET, 1929, pp. 1-612 (= ns. 1-190).

Casaregi, Giuseppe Lorenzo Maria, *Discursus Legales de Commercio* (1707), t. 1, 2^a ed., Firenze, Regia, 1719, pp. 1-319.

Chevreau, Emmanuelle, *La lex Rhodia de iactu: un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit romain*, in *TR (Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis – Revue d'Histoire du Droit)* 73 (2005), pp. 67-80.

Coing, Helmut, *Europäisches Privatrecht □ Älteres gemeines Recht (1500-1800)*, vol. 1, München, Beck, 1985, pp. 1-632 (= §§ 1-136).

Cuq, Édouard, *Manuel des Institutions Juridiques des Romains* (1917), 2^a ed., Paris, Plon-Nourrit, 1928, pp. I-909.

Dareste, Rodolphe, *La lex Rhodia*, in *RPh (Revue de Philologie, de Littérature et d'Histoire Anciennes)* 29 (1905), pp. 1-29 [= *NRH (Nouvelle Revue Historique de Droit Français et Étranger)* 29 (1905)].

De Robertis, Francesco Maria, *Ancora sul receptum nautarum (actio de recepto e actio locati)*, in *Riv. Dir. Nav. (Rivista del Diritto della Navigazione)* 19 (1958), pp. 241-266.

De Schryver, Auguste, *Commentaire de la loi Rhodia de iactu*, Bruxelles, Lesigne, 1844, pp. 5-73.

Dieter, Medicus, *Iactus*, in *KIP (Der Kleine Pauly – Lexicon der Antike)* 2 (1967), p. 1297.

Di Lamporo, Enrico Negri, *De lege Rhodia de jactu* (Dig. 14, 2), in AG (Archivio Giuridico "Filippo Serafini") 27 (1881), pp. 329-362.

Du Cange, Charles du Fresne et al., *Glossarium Mediae et Infimae Latinitatis*, t. 1, Niort, Favre, 1883, pp. 3-802.

Ernout, Alfred, e Meillet, Alfred, *Dictionnaire étymologique de la langue latine – Histoire des mots*, 4a ed., Paris, Klincksieck, 1979, pp. 1-829.

Georges, Karl Ernst, *Ausführliches lateinisch-deutsches Handwörterbuch*, vol. 2, 7^a ed., Leipzig, Hahn, 1880, pp. 1-3210.

Gierke, Otto Friedrich von, *Die soziale Aufgabe des Privatrechts*, Berlin, Springer, 1889, pp. 3-46.

Girard, Paul Frédéric, *Manuel élémentaire de droit romain*, 5^a ed., Paris, Arthur Rousseau, 1911, pp. V-1078.

Glück, Christian Friedrich, *Ausführliche Erläuterung der Pandecten nach Hellfeld: ein Commentar*, vol. 14, Erlangen, Palm, 1813, pp. 1-472 (= §§ 861-923).

Goldschmidt, Levin, *Lex Rhodia und Agermanament – Der Schiffsrath – Studie zur Geschichte und Dogmatik des Europäischen Seerechts*, in ZHR (Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht) 35 (1889), pp. 37-90, 321-395.

Idem, *Universalgeschichte des Handelsrechts*, in *Handbuch des Handelsrechts*, vol. 1, Stuttgart, Enke, 1891, pp. VII-465 (= §§ 1-12).

Haralambidis, Thrasyvoulos, *Des caractères distinctifs des avaries communes – Du fondement de la contribution à ces avaries en droit français et comparé*, 2^a ed., Paris, Générale de Droit et de Jurisprudence, 1924, pp. 1-390 (= ns. 1-220).

Harrel-Courtes, Henry, e Latron, Pierre, *Avaries et avaries communes – Abordage*, in *Juris-Classeur Commercial*, vol. 4, Paris, Techniques, 1962, pp. 6-21.

Heumann, Hermann Gottlieb, e Seckel, Emil, *Handlexikon zu den Quellen des römischen Rechts*, 11^a ed., Graz, Akademische, 1971, pp. 1-643.

Hofmann, Johann Baptist, e Walde, Alois, *Lateinisches etymologisches Wörterbuch*, vol. 1, 3a ed., Heidelberg, Carl Winter, 1938, pp. 1-872.

Hubrecht, Georges, *Quelques observations sur l'interprétation romaine de la « lex Rhodia de jactu »*, Bordeaux, L'Université, 1934, pp. 1-8.

Huvelin, Paul, *Études d'histoire du droit commercial romain (Histoire externe – Droit maritime)*, Paris, Sirey, 1929, pp. 1-218.

Kaser, Max, *Das römische Privatrecht – Die nachklassischen Entwicklungen*, vol. 2, 2^a ed., München, Beck, 1975, pp. 2-613 (= §§ 192-300).

Khalilieh, Hassan Salih, *Islamic Maritime Law □ An Introduction*, in R. Peters - B. Weiss (orgs.), *Studies in Islamic Law and Society*, vol. 5, Leiden, BRILL, 1998, pp. 1-179.

Krampe, Christoph, *Lex Rhodia de iactu: contributio nave salva*, in *Festschrift für Rolf Knütel*, Heidelberg, Müller, 2010, pp. 585-599.

Kreller, Hans, *Lex Rhodia. Untersuchungen zur Quellengeschichte des römischen Seerechtes*, in *ZHR (Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht)* 85 (1921), pp. 257-367 (= §§ 1-12).

Lefebvre D'Ovidio, Antonio, *La contribuzione alle avarie comuni dal diritto romano all'Ordinanza del 1681*, in *Riv. Dir. Nav. (Rivista del Diritto della Navigazione)* 1 (1935), pp. 36-140 [= *Teoria generale delle avarie comuni*, Milano, Giuffrè, 1938, pp. 3-453 (= ns. 1-231)].

Idem, Pescatore, Gabriele, e Tullio, Leopoldo, *Manuale di diritto della navigazione*, 12^a ed., Milano, Giuffrè, 2011, pp. 3-748 (= ns. 1-541).

Lobianco, Rocco, *Le Regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni*, Milano, Giuffrè, 2009, pp. 1-309.

Luzzati, Aldo, Luzzati, Pietro Gioberti, e Maffei, Luigi, *Avaria*, in *NNDI (Novissimo Digesto Italiano)* 1 (1957), pp. 1618-1649.

Mai, Ludwig, *Die Havarie-Grosse – Nach der lex Rhodia de jactu, dem deutschen Handelsgesetzbuch und der deutschen Rechtsprechung*, Mannheim, Bensheimer, 1889, pp. 3-60 (= §§ 1-17).

Marrone, Matteo, *Istituzioni di diritto romano* (1989), 2^a ed., Firenze, Palumbo, 1994, pp. 3-684 (= §§ 1-193).

Meira, Silvio Augusto de Bastos, *Lex Rhodia de iactu: sua Repercussão no Direito Brasileiro*, in *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região* 1 (1968), pp. 55-66[= *Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Pará* s. v. 1968].

Osuchowski, Waclaw, *Appunti sul problema del « iactus » in diritto romano*, in *IURA (Rivista Internazionale di Diritto Romano e Antico)* 1 (1950), pp. 292-300.

Peck, Pierre, *In Titt. Dig. & Cod. ad Rem Nauticam Pertinentes, Commentarii* (1556), 3ª ed., Amsterdam, Boom, 1668, pp. 1-404.

Płodzie, Stanisław, *Lex Rhodia de iactu*, Lublin, Naukowe, 1961, pp. 5-154.

Pókecz Kovács, Attila, *Les problèmes du ‘iactus’ et de la ‘contributio’ dans la pratique de la lex Rhodia*, in *A bonis bona discere – Festgabe für János Zlinszky*, Miskolc, Bíbor, 1998, pp. 171-188.

Richichi, Romualdo, *Paul. D. 14. 2. 2 pr. e la contribuzione alle avarie comuni in diritto romano*, in « *Antecessori oblata* ». *Cinque studi per Aldo Dell’Oro*, Padova, CEDAM, 2001, pp. 145-170.

Rougé, Jean, *Recherches sur l’organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l’Empire Romain*, Paris, SEVPEN, 1966, pp. 7-493.

Sampaio de Lacerda, José Cândido, *Curso de Direito Privado da Navegação □ Direito Marítimo*, vol. 1, 3ª ed., Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1984, pp. 17-427 (= ns. 1-271).

Scherner, Karl Otto, *Maritime Law: Medieval and Post-Medieval Roman Law*, in S. N. Katz (org.), *The Oxford International Encyclopedia of Legal History*, vol. 4, London, Oxford University, 2009, pp. 150-151.

Solazzi, Siro, *Appunti di diritto romano marittimo – Le azioni contro il nauta*, in *Riv. Dir. Nav. (Rivista del Diritto della Navigazione)* 2 (1936), pp. 113-131.

Spelman, Henry, *Glossarium Archaiologicum: Continens Latino-Barbara, Peregrina, Obsoleta & Novatae Significationis Vocabula* (1626), 3ª ed., London, Braddyll-Pawlett-Freeman, 1687, pp. 1-576.

Talamanca, Mario, *Istituzioni di diritto romano*, Milano, Giuffrè, 1990, pp. 3-778.

Tedeschi, Guido, *Il diritto marittimo dei romani comparato al diritto marittimo italiano*, Montefiascone, Silvio Pellico, 1899, pp. 1-222.

Tullio, Leopoldo, *La contribuzione alle avarie comuni*, Padova, CEDAM, 1984, pp. 1-150 (= ns. 1-10).

Vicq, Matthäus de, *Observationes a Weijtsen, Quintijn, Tractatus de Avariis*, Amsterdam, Boom, 1672, pp. 1-127.

Vinnen, Arnold, *Notae (1647)a Peck, Pierre, In Titt. Dig. & Cod. ad Rem Nauticam Pertinentes, Commentarii (1556)*, 3^a ed., Amsterdam, Boom, 1668, pp. 1-404.

Wieacker, Franz, « *Iactus in tributum nave salva venit* » (D. 14, 2, 4 pr.) □ *Exegeten zur lex Rhodia de iactu*, in *Studi per Emilio Albertario*, vol. 1, Milano, Giuffrè, 1953, pp. 513-532.

Wünsch, Horst, *Gedanken zur großen Haverei und deren analoger Anwendung*, in *Vestigia Iuris Romani – Festschrift für Gunter Wesener*, Graz, Leykam, 1992, pp. 531-543.

Zeno, Riniero, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano, Giuffrè, 1946, pp. 1-374.

Zimmermann, Reinhard, *The Law of Obligations – Roman Foundations of the Civilian Tradition (1990)*, London, Oxford, 1996, pp. 1-1142.

