

**Universidades Lusíada**

Fernandes, Alfredo Manuel da Silva

**Contrato de transporte de mercadorias por mar : a entrega de mercadoria no destino e a exigibilidade do conhecimento de embarque /**

<http://hdl.handle.net/11067/2892>

**Metadados**

<b>Data de Publicação</b>	2012
<b>Resumo</b>	<p>A entrega no destino da mercadoria transportada por mar é o último acto dos que compõem o contrato de transporte. Importa, pois, perceber como se processa esse acto que é fundamental, mas, concomitantemente as vicissitudes a que está sujeito e, aferir a exigibilidade do Conhecimento de Embarque para obtenção da mercadoria. A regra da entrega do Conhecimento de Embarque original para obtenção das mercadorias está consolidada no direito de muitos países. Mas nem sempre o Conhecimento de Embarque...</p> <p>The sea carried cargo release at the port of destination is the last step of sea carriage contract. It is necessary to understand how it is performed that last fundamental step and at the same time ascertain the constraint it faces and the obligation of surrender the original Bill of Lading to get the cargo release. The rule of surrendering the Bill of Lading to get cargo release is in force in internal law of many countries. But, often the Bill of Lading is not available upon vessel's arrival...</p>
<b>Palavras Chave</b>	Direito, Direito marítimo, Transporte de mercadorias, Contrato de transporte marítimo, Garantias
<b>Tipo</b>	masterThesis
<b>Revisão de Pares</b>	Não
<b>Coleções</b>	[ULP-FD] Dissertações

Esta página foi gerada automaticamente em 2025-04-18T20:36:13Z com informação proveniente do Repositório



**UNIVERSIDADE LUSÍADA DO PORTO**

**Contrato de Transporte de Mercadorias por Mar  
A entrega da mercadoria no destino e a exigibilidade  
do Conhecimento de Embarque**

**Alfredo Manuel da Silva Fernandes**

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Direito

Orientador: Professor Doutor José Luís Caramelo Gomes

Porto 2012

## Agradecimentos

Em primeiro lugar agradeço penhorado à Sr<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Maria Manuela Gomes, Coordenadora da Biblioteca do IPTM em Lisboa. A sua elevada diligência e disponibilidade foram fundamentais para a concretização deste estudo.

Agradeço ainda reconhecido ao Sr. Professor Doutor Gravato Morais pelo que me ensinou e ainda por ter acolhido o Direito Marítimo como tema de investigação no seu plano de formação.

Agradeço com penhor ao Sr. Professor Doutor Caramelo Gomes, pelas conversas, pelos ensinamentos e ainda por ter acedido a orientar este estudo.

Por fim, um agradecimento aos meus pais e às mulheres da minha vida ( Ni, Filipa e Maria), pela paciência e pelo apoio que sempre garantiram.

# ÍNDICE

	página
Capítulo I – O Direito Marítimo	
Secção 1.1 - O Direito Marítimo e Direito do Mar	3
Secção 1.2 - Os navios nas zonas marítimas de jurisdição de um Estado	4
Subsecção 1.2.1 - As águas interiores	4
Subsecção 1.2.2 - O mar territorial	12
Subsecção 1.2.3 - A zona contígua	15
Subsecção 1.2.4 - A zona económica exclusiva	15
Subsecção 1.2.5 - A plataforma continental	18
Subsecção 1.2.6 - O Alto Mar	19
Secção 1.3 – O navio e os intervenientes na aventura marítima	
Subsecção 1.3.1 - O navio	32
Subsecção 1.3.2 - Os intervenientes na aventura marítima	34
Secção 1.4 – Os contratos de utilização de navios	
Subsecção 1.4.1 - O contrato de fretamento	40
Subsecção 1.4.2 - O contrato de transporte	41
Capítulo II - Contrato de transporte de mercadorias por mar, (ao abrigo de um Conhecimento de Embarque)	
Secção 2.1 - O Direito Uniforme	
Subsecção 2.1.1 - Convenção Internacional para unificação de certas regras em matéria de Conhecimentos de Embarque. Bruxelas 1924	42
Subsecção 2.1.2 - “Protocole portant modification de convention internationale pour l’unification de certaines regles en matière de connais- sement, signée à Bruxelles le 25 Août de 1924. Signée á Bruxeles le 23 Fevrier de 1968.	43
Subsecção 2.1.3 - Protocole portant modification de la convention internacional pour l’unification de certaines regles en matière de Connais- sement du 25 Août de 1924, telle qu’amendee par le protocole de modification du 23 Fevrier de 1968. Signée le 21 Decembre 1979	44



Secção 3.3 - A exigibilidade do Conhecimento de Embarque de no direito Português	81
Secção 3.4 - A exigibilidade do Conhecimento de Embarque no direito Uniforme	
Subsecção 3.4.1 - A convenção de Bruxelas de 1924	82
Subsecção 3.4.2 - As regras de Hamburgo	82
Subsecção 3.4.3 - As regras de Roterdão de 2009	82
Subsecção 3.4.4 – A entrega da mercadoria e o Conhecimento de Embarque nominativo	87
Subsecção 3.4.5 – A entrega da mercadoria sem Conhecimento de Embarque uma irregularidade sancionável?	92
Secção 3.5 – A carta de garantia	96
Subsecção 3.5.1 - Carta de garantia no carregamento	98
Subsecção 3.5.2 - Carta de garantia à descarga	104
Subsecção 3.5.3 - Entrega da mercadoria sem Conhecimento de Embarque e sem Carta de Garantia	106
Secção 3.6 - Os substitutos do Conhecimento de Embarque para obter a entrega da mercadoria	
Subsecção 3.6.1 - O sea waybill como substituto do Conhecimento de Embarque	108
Subsecção 3.6.2 - O sea waybill como alternativa à carta de garantia	110
Subsecção 3.6.3 – O Conhecimento de Embarque electrónico	111

#### Capítulo IV – Conclusões

#### Bibliografia

## **Resumo**

A entrega no destino da mercadoria transportada por mar é o último acto dos que compõem o contrato de transporte.

Importa, pois, perceber como se processa esse acto que é fundamental, mas, concomitantemente as vicissitudes a que está sujeito e, aferir a exigibilidade do Conhecimento de Embarque para obtenção da mercadoria.

A regra da entrega do Conhecimento de Embarque original para obtenção das mercadorias está consolidada no direito de muitos países. Mas nem sempre o Conhecimento de Embarque está disponível à chegada do navio. Se transportador acede a entregar a mercadoria sem receber o dito título será severamente sancionado por inadimplemento do contrato de transporte.

Várias alternativas foram entretanto geradas no sentido de colmatar o problema. As cartas de garantia, os sea waybill e os Conhecimentos de Embarque electrónicos.

Nenhum satisfaz plenamente todas partes envolvidas no transporte

Palavras Chave: Entrega da mercadoria; Conhecimento de Embarque; sea waybill; Carta de garantia

## **Abstract**

The sea carried cargo release at the port of destination is the last step of sea carriage contract.

It is necessary to understand how it is performed that last fundamental step and at the same time ascertain the constraint it faces and the obligation of surrender the original Bill of Lading to get the cargo release.

The rule of surrendering the Bill of Lading to get cargo release is in force in internal law of many countries. But, often the Bill of Lading is not available upon vessel's arrival. If the carrier accepts release the cargo without surrender of the Bill of lading will be condemned for the breach of the contract.

Several alternatives meanwhile have been generated in order to overpass the problem. Letters of Guarantee, the use of sea waybill and the electronic Bill of Lading.

No one fully satisfies all parties involved in the sea carriage

**Keywords:** Cargo release; Bill of Lading; sea waybill; letter of guarantee

## **Lista de abreviaturas**

AWB	Air waybill
BMJ	Boletim do Ministério da Justiça
CMR	Convenção relativa ao contrato de transporte Internacional por estrada
CNUDCI	Comissão das Nações Unidas para o Direito do Comércio Internacional
DMF	Droit Maritime Français
ROA	Revista da Ordem dos Advogados

## **Introdução**

O contrato de transporte de mercadorias por mar, (regulado pela Convenção de Bruxelas de 1924), gera na esfera jurídica do transportador a obrigação de deslocar a mercadoria que recebeu de um carregador no porto de embarque e entregá-la a um destinatário no porto de destino.

A entrega da mercadoria é, por isso, o último acto dos que compõem a execução do contrato de transporte de mercadorias por mar.

Nessa obrigação essencial de receber a mercadoria de “A” e a entregar a “B”, uma das questões que será necessário afrontar é, saber quem é “B”. Nesse percurso, necessariamente, toparemos com o Conhecimento de Embarque, enquanto documento fundamental do contrato e, com a questão da sua exigibilidade para a obtenção da entrega da mercadoria no destino. Será, pois, sobre estas questões que concentraremos a nossa atenção.

Como dissemos, o Conhecimento de Embarque é um documento fundamental no contrato de transporte de mercadorias por via marítima. Ele é a expressão formal do contrato de transporte, um recibo das mercadorias embarcadas mas, é também, um título representativo da mercadoria transportada e, este facto, assegura-lhe uma das suas características distintivas: a negociabilidade. Por isso, ele é um instrumento de grande importância na construção do crédito documentário, sem o qual, o contrato de compra e venda internacional estaria fortemente limitado.

É sabido que qualquer transporte marítimo de mercadorias coberto pela Convenção de Bruxelas de 1924, implica obrigatoriamente que o transportador entregue ao carregador após a recepção da mercadoria ou do seu embarque o referido Conhecimento de Embarque. É assim que acontece. Porém, não acreditamos que este momento esteja isento de incidentes. Seguramente, também abundam e são vários, como possivelmente veremos “en passant.”

Uma vez chegado ao porto de destino acordado, o transportador pretenderá cumprir a sua obrigação de entregar a “B” a mercadoria que deslocou desde o porto de carga. Quer as condições de entrega quer a identidade de “B” serão reguladas pelo Conhecimento de Embarque no respeito à autonomia da vontade dos contraentes, pelo direito uniforme (pensamos aqui na Convenção de Bruxelas de 1924) e por fim, supletivamente o direito comum do país onde se situa o porto de destino.

Assim colocadas as coisas, tudo parece simples. Mas, os litígios assentes na entrega da mercadoria no destino são múltiplos, são resistentes ao tempo – porque são anteriores à

Convenção de Bruxelas de 1924 – e são alimentados por interesses económicos de vária índole.

Como frequentemente acontece, existe uma diferença substancial entre a teoria e a prática. Na verdade, desde logo, é frequente a mercadoria chegar ao destino antes da chegada do Conhecimento de Embarque seja, porque ele ficou “encalhado” no circuito bancário, seja, porque os serviços postais estão atrasados ou ainda qualquer outro que a imaginação humana possa criar. Esta situação coloca o transportador marítimo num dilema: esperar a chegada do Conhecimento de Embarque ou libertar as mercadorias.

Com dissemos, isto é, uma situação frequente e está sobretudo localizada no tráfego de longo curso, em particular nas cargas cujo valor varia no sentido ascendente com muita facilidade. O transportador marítimo é frequentemente constrangido a entregar a mercadoria sem exigir o Conhecimento de Embarque e a sua atitude será no sentido evitar o bloqueamento das mercadorias com todas as consequências que daí poderão advir. Importa, assim, para afrontar o tema, perceber:

- Como se processa a entrega da mercadoria no destino;
- Como saber quem é o “B” no destino;
- Como reagir no caso de “B” não aparecer para receber a mercadoria à chegada;
- Como actuar se “B” não tem o Conhecimento de Embarque;
- Como saber se “B” é o titular do direito real sobre a mercadoria
- Se é exigível a “B” o Conhecimento de Embarque para a obtenção da mercadoria;
- Se existem alternativas para colmatar a falta do Conhecimento de Embarque;

Militaram essencialmente na escolha deste tema, por um lado, o facto de ele ser resistente no tempo, por outro o tratamento dado à questão da entrega da mercadoria e exigibilidade do Conhecimento de Embarque para esse fim em ordenamentos jurídicos de referência no comércio marítimo internacional mas seguindo, de perto o ordenamento jurídico Português.

Mas, há já demasiado tempo percebemos que as questões do direito marítimo não devem ser tratadas de forma compartimentada, isto é estabelecendo um fosso entre o direito público e o direito privado. Por isso, impõe-se trabalhar com ambos.

## CAPÍTULO I - O Direito Marítimo

### SECÇÃO 1.1 – O Direito Marítimo e o Direito do Mar

O comércio internacional, desde sempre, esteve ligado de forma quase umbilical à navegação marítima. O mar assume, assim, um papel fundamental enquanto via de comunicação atinente ao estabelecimento de relações comerciais entre os povos mais ou menos remotos.<sup>1</sup>

É nos centros populacionais próximos das costas marítimas onde, por um lado, as relações comerciais e culturais se apuram e, por outro, se encontram os factores que determinaram a existência de normas jurídicas especiais, atinentes à regulação de questões emergentes do comércio fundado em transacções estabelecidas com recurso à via marítima.

Os Autores referem o “Código de Hamurabi” (século XVIII e XX a.c.) como a peça legislativa mais antiga que versa questões relacionadas com fretamentos, arrestos, entre outras. É possível encontrar vestígios de textos escritos no direito romano. Não são textos originais, são textos que se baseiam em textos provenientes da ilha de Rhodes e do Direito grego. Existe no título II do “Digesto” uma referência a um costume da lha de Rodes – De Lege Rhodia de Jactu- que versa o alijamento de carga para evitar um perigo iminente e é considerada a origem da avaria comum.<sup>2</sup>

Definir o “Direito Marítimo” não é tarefa fácil. Por isso, em regra, os Autores que- dam-se por conceitos abrangentes, considerando-o como um conjunto de regras jurídicas que regulam as relações comerciais estabelecidas por via marítima.

Esta disciplina jurídica rege-se por um conjunto de normas que lhe são próprias, sem que se vislumbre similitude com outras existentes no direito “terrestre”.

O direito marítimo tem uma de feição própria e as suas normas, na generalidade, são especiais. Não pode, assim, deixar de ser tratado em toda a sua originalidade, não como disciplina dependente, mas com o seu verdadeiro carácter: direito relativo a todas as relações jurídicas de que o mar é teatro, ou o comércio o objecto.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> DIOGO, L.D.C. e JANUÁRIO, R. — **Direito Comercial Marítimo**. Lisboa: Quid Juris, 2008. ISBN 978-9727243822. P 21

<sup>2</sup> DIOGO, L.D.C. e JANUÁRIO, R. — **Direito Comercial Marítimo**. Lisboa: Quid Juris, 2008. ISBN 978-9727243822.p 22

<sup>3</sup> George Ripert, Droit Maritime, volume I, nº 1 apud MATOS, A. — **Princípios de Direito Marítimo**. 1ª edição. Lisboa: Atica, 1958.

Como refere Ripert<sup>4</sup>, as mais das vezes, como um ramo do direito comercial, porque as regras que disciplinam o comércio por mar ligam-se ao estudo das relações jurídicas nascidas do comércio por terra e o comentário das fontes legislativas autoriza tal processo doutrinário. Porém, uma corrente doutrinária opta pelo caminho da autonomia do direito marítimo.

Azevedo Matos<sup>5</sup>, diz-nos que no Direito Público ou no Privado não se encontra o lugar exacto do direito marítimo. Classifica-se, por comodidade no direito privado, mas a verdade é que, embora a maioria das suas regras como tal se possa classificar, muitas outras só encontrariam o lugar próprio no direito público.

Face a essa visão fragmentária, postulamos um direito marítimo, geral, interdisciplinar que abarca tudo o diz respeito ao mar e ao marítimo à margem da natureza internacional ou nacional, pública ou privada das normas<sup>6</sup>.

Consequentemente, é pelo espaço físico do direito marítimo que devemos começar.

## **SECÇÃO 1.2 – Os navios nas zonas marítimas sob jurisdição de um Estado**

A Convenção sobre o direito do mar<sup>7</sup> dá a respeito do mar uma construção complexa. Define, para além do alto mar, três zonas de soberania de um Estado no plano horizontal: o mar territorial, a zona contígua e a zona económica. Define, ainda, uma quarta zona de soberania de um Estado, porém no plano vertical, denominado plataforma continental. A Convenção sobre o direito do mar<sup>8</sup>, não ignora uma outra zona importante: as águas interiores que define de acordo com o disposto no seu artigo 8º. Considerando que esta zona é frequentada por navios, impõe-se uma incursão no estatuto do navio nesta zona e, depois, em cada uma das outras zonas identificadas.

### **SUBSECÇÃO 1.2.1 – As águas interiores**

As águas interiores tendo em conta o disposto no nº 1 do artigo 8º da Convenção sobre o direito do mar podem ser definidas como as águas que estão para o interior da linha

---

<sup>4</sup> Obra citada

<sup>5</sup> MATOS, A. — Princípios de Direito Marítimo. 1ª edição. Lisboa: Ática, 1958.p 15

<sup>6</sup> MARTINEZ, I.A. — Compendio de Derecho Marítimo. 3ª edição. Madrid: Editorial Tecnos, 2009. ISBN 978-84-3094885-7. P 30

<sup>7</sup> — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982.Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

<sup>8</sup> - United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982.Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

de base das águas territoriais. Esta linha está também definida na Convenção e como tal a determinação das águas interiores está submetida ao direito internacional<sup>9</sup>.

O artigo 5º da Convenção sobre o direito do mar,<sup>10</sup> prevê que, salvo disposição contrária, a linha de base a partir da qual é medida a extensão do mar territorial é a linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro. Contudo, o nº 2 do artigo 7º acrescenta que onde a costa é profundamente cortada, a linha de base pode ser estabelecida ao longo da linha de baixa-mar tendo em conta os pontos avançados da costa em direcção ao mar. A par com esta regra geral, duas outras emergem desta Convenção.

A primeira regra respeita às Baías. Nos termos do nº 4º do artigo 10º, da Convenção, se a distância entre os pontos naturais de entrada de uma baía não excederem as 24 milhas náuticas, pode ser traçada uma linha entre esses dois pontos de entrada e as águas que se encontram para cá dessa linha, podem ser consideradas águas interiores. Este mesmo artigo no seu nº 6, precisa ainda, que são consideradas como águas interiores as águas das baías consideradas “históricas”, mesmo se a distância entre os pontos externos ultrapassam as 24 milhas náuticas.

A segunda regra, diz respeito aos estados arquipelágicos. Nos termos do artigo 47º da Convenção sobre o direito do mar, um Estado constituído por um arquipélago pode traçar as suas linhas de base entre as linhas que o compõem e o cumprimento dessas linhas não deve exceder as 100 milhas náuticas. As águas interiores que estão no interior dessas linhas de base são consideradas como águas interiores; contudo, o Estado arquipelágico deve respeitar o direito de passagem inofensivo dos navios estrangeiros, previsto no artigo 52º do mesmo texto.

#### 1.2.1.1 - Princípio da soberania do Estado costeiro

Impõe-se, antes de mais, afastar a teoria da soberania territorial dos navios que possa ter sido admitida por alguns autores no século XIX, segundo os quais, um navio representava um elemento do território do Estado da sua bandeira e, por isso imune à aplicação

---

<sup>9</sup> Submetida às regras do direito internacional, a determinação da ” linha de base” está também, para os Estados União Europeia, submetida às regras do direito Comunitário. Vide acórdão de 9/07/1991 do tribunal de Justiça da Comunidade Europeia.

<sup>10</sup> — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

das leis e regulamentos do Estado costeiro. Pelo contrário, um navio em águas interiores de um Estado está plenamente submetido à soberania desse Estado Costeiro.<sup>11</sup>

A regra aplica-se em particular aos navios estrangeiros surtos nos portos. Este princípio é válido para os regulamentos de navegação, regulamentos aduaneiros, mas também para as leis penais, regulamentos de segurança aplicáveis aos navios<sup>12</sup>.

#### 1.2.1.2 - O direito de livre acesso aos portos

No direito clássico admite-se que um Estado não pode recusar a um navio de comércio o livre acesso aos portos<sup>13</sup>.

Esta regra costumeira foi desenvolvida no século XIX, foi inserida no artº 2º da Convenção Internacional de Genebra de 09 de Dezembro de 1923. Embora esta Convenção não tenha sido ratificada senão por um número reduzido de estados ela é considerada como expressão do direito internacional.

O direito de livre acesso não é, contudo, absoluto. A liberdade de comércio sempre conheceu limitações.<sup>14</sup> Se é certo que por um lado, não parece implicar com o direito dos navios estrangeiros carregarem ou descarregarem livremente as mercadorias nos portos, também é verdade, por outro, que o artigo 17º da Convenção de 1923, reserva o direito do Estado do porto derrogar o princípio do livre acesso em caso de evento grave que afecte a segurança ou os interesses vitais do Estado.

O direito de livre acesso aos portos de um Estado costeiro levanta hoje um problema dos portos ou locais de refúgio. Todos concordam que os estados costeiros devem determinar em antecipação os portos ou locais de refúgio onde um navio em perigo carregado de substâncias poluentes possa ser acolhido<sup>15</sup>. Existe uma Directiva Comunitária<sup>16</sup> que prevê a obrigação de um Estado Comunitário costeiro determinar os locais de refúgio onde os

---

<sup>11</sup> Simbolicamente essa submissão constata-se pelo hastear no topo do mastro mais alto, a bandeira do Estado Costeiro em que o navio está surto. Entre nós, essa obrigatoriedade resulta da alínea d) do nº 4 do artigo 120º do decreto-lei 205/72 de 31 de Julho

<sup>12</sup> Ver regulamentos da autoridade marítima, autoridade portuária e regulamentos das capitánias, editais dos capitães de porto

<sup>13</sup> DINH, N.Q., DAILLIER, P. e PELLET, A. — **Direito Internacional Público**. 4ª edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999. ISBN 972-31-0855-0.p 984

<sup>14</sup> Limitação de transportar imposta pelos Estados visando a protecção da sua marinha mercante. A título de exemplo, a limitação imposta pelo decreto-lei 422/86 de 23 de Dezembro à actividade de afretamento, que estava circunscrita à celebração de contratos de fretamento por viagem e nunca em número superior a dois consecutivos.

<sup>15</sup> Pensamos aqui no caso recente do navio Prestige

<sup>16</sup> Directiva 2002/59/CE do Parlamento e do Conselho de 5 de Agosto. JO L 208 5 de Agosto de 2002 alterada pela Directiva 2009/17/CE de 23 de Abril de 2009. JO L 131 de 28 de Maio de 2009.

navios em perigo possam permanecer. Porém, essa permanência está sempre dependente de autorização da autoridade competente.

#### 1.2.1.3 - Obrigação de discricção das autoridades locais.

O exercício de soberania de Estado costeiro sobre os navios estrangeiros é também atenuada pelo uso internacional que pretende que as autoridades locais intervenham a bordo de um navio estrangeiro com discricção e somente se o Capitão o solicita ou se a ordem pública do Estado é colocada em causa.<sup>17</sup> Este uso está previsto em inúmeras convenções internacionais, convenções consulares que estipulam que as autoridades nacionais se furta-  
rão a intervir nos navios de outro estado salvo nas condições indicadas.<sup>18</sup>

#### 1.2.1.4 - As regras de segurança

Neste domínio, o princípio da soberania dos estados costeiros aplica-se com reserva; exceptuam-se alguns estados, tais como os Estados Unidos que impõem aos navios estrangeiros o respeito pelos seus regulamentos de segurança.

Na maior parte dos Estados é reconhecida a equivalência dos certificados de segurança nacionais, equivalência, fundada nas Convenções Internacionais<sup>19</sup>.

Para além disso, o objectivo de melhor assegurar a navegação e a protecção do ambiente, conduziu os Estados a impor certas regras de construção ou instalação de equipamentos, mesmo aos navios estrangeiros que frequentam os seus portos.

Este fenómeno iniciou-se nos Estados Unidos da América que impuseram aos navios de passageiros e aos petroleiros o respeito pela lei Americana<sup>20</sup> que impõe regras severas quer no que respeita à estrutura dos navios petroleiros (duplo casco) quer as medidas de prevenção<sup>21</sup> ou a reparação dos prejuízos. Estas medidas são estritamente aplicáveis aos navios estrangeiros que frequentam os portos Americanos.

---

<sup>17</sup> Por exemplo, as disputas violentas na ponte do navio, tripulante caído ao mar, entre outras.

<sup>18</sup> Existiram no passado convenções entre Estados e a ex-União soviética que previam a intervenção desse Estado a bordo de navio Soviético surto no seu porto somente nos casos de perturbação da ordem pública ou sob pedido não do Capitão do navio mas do Cônsul da União Soviética.

<sup>19</sup> Veja-se por exemplo o artigo 19<sup>a</sup> da IMO — International Convention for the safety of life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 1974).

<sup>20</sup> Vide a título de exemplo o “USA oil pollution Act de 1990”

<sup>21</sup> Obrigação de ter a bordo um plano de combate contra a poluição

A Directiva 2002/59/CE<sup>22</sup> do Parlamento e do Conselho de 27 de Junho modificada pela Directiva 2009/18/CE<sup>23</sup>, do Parlamento e Conselho de 23 de Abril, determina que os Estados-Membros devem impor aos navios, mesmo com bandeira estrangeira, que possam escalar os seus portos, que estejam providos, por um lado de um sistema automático de identificação (A.I.S.) e por outro de um sistema de registo de dados da viagem; esta regra deve ser aplicada em datas que variam em função do ano de construção do navio.<sup>24</sup>

#### 1.2.1.5 - O controlo dos navios pelo Estado do porto.

As Convenções SOLAS mais antigas<sup>25</sup> atribuem formalmente aos Estados costeiros o poder de verificar a bordo dos navios os seus certificados de segurança<sup>26</sup>.

Os textos mais recentes vão mais longe. O artigo 19º da Convenção SOLAS de 1974, autoriza o Estado do porto a efectuar uma inspecção aprofundada se houver razões para pensar que o navio não respeita a regulamentação internacional. O mesmo princípio é visível também no artigo 5º da Convenção MARPOL<sup>27</sup> bem como no artigo 10º da Convenção STCW<sup>28</sup>.

Apesar disto, a prática não foi generalizada pelos diversos países do mundo, excepto pelos Estados Unidos da América. Eles exercem um controlo estrito sobre os navios estrangeiros que frequentam os seus portos. A falta de generalização, explica-se por um lado, por uma concepção por vezes diminuta do conceito de discricção anteriormente referido, por outro, admitem-se razões de concorrência entre portos. Para que um Estado possa assumir fortemente o direito de controlo poderá fazer fugir navios estrangeiros para portos vizinhos de um outro estado enfrentando, assim, desvios de tráfego nefastos para as suas economias.

---

<sup>22</sup> Jo L 208 de 5 de Agosto de 2002

<sup>23</sup> Jo L 131 28 de Maio de 2009

<sup>24</sup> Vide Directiva 2005/33/CE do Parlamento e Conselho de 6 de Julho de 2005. JO L 191 de 22 de Julho de 2005 que impõe a todos os navios que escalem porto da União Europeia o uso de combustíveis com baixo teor de enxofre.

<sup>25</sup> IMO — International Convention for the safety of life at Sea (SOLAS1929) (SOLAS 1960)

<sup>26</sup> Essencialmente: International Minimum Safe Manning Certificate; International Safety Equipment Certificate; International Safety Construction Certificate; International Oil Pollution Prevention Certificate com supplement; International Safety Radio Certificate com Form R.

<sup>27</sup> IMO - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.; IMO — Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating to thereto, as amended (Marpol PROT 1997).

<sup>28</sup> IMO — International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amended (STCW 1978).

A adopção do “Memorando de Paris” pelos Estados marítimos da Comunidade Europeia e Estados Nórdicos alterou substancialmente os dados do problema. Uma vez instituído o “Memorando de Entendimento sobre o Controlo de Navios pelo Estado do Porto”<sup>29</sup>, este prevê que cada estado signatário implementará um sistema de controlo com vista a assegurar que os navios estrangeiros, ainda que proveniente de um estado não signatário, estão conforme as normas internacionais, cuja lista compreende todas as convenções sobre a segurança dos navios a que acresce a Convenção nº 147 da OIT de 1976<sup>30</sup>.

Se o navio sujeito a controlo navega sob pavilhão de um Estado não signatário desta Convenção ou de outra Convenção Internacional, não deve beneficiar de condições mais favoráveis. Significa isto que as disposições da Convenção em causa lhe devem por isso ser aplicáveis. Em princípio, estas visitas devem hoje respeitar aproximadamente 25% dos navios estrangeiros. Se uma falta grave é constatada, a autoridade marítima pode interditar o navio de se fazer ao mar, até que a anomalia seja corrigida.

O “Memorando de Paris”<sup>31</sup> prevê a implementação de um sistema de centralização dos resultados das inspecções, através de um sistema de relato junto das autoridades marítimas. A partir de 1994, alguns Estados publicam uma “lista negra” pelo menos duas vezes por ano com os navios retidos no mínimo duas vezes nos dois anos precedentes.

Este texto, ainda em vigor foi reforçado pela Directiva Comunitária nº106/2001 de 19 de Dezembro<sup>32</sup> e refundida numa Directiva nº 16/2009 de 23 de Dezembro<sup>33</sup>. As disposições Comunitárias de redacção muito complexa, não afectam o mínimo de 25% das inspecções previstas pelo “Memorando de Paris”. Elas acrescentam a este número mínimo de inspecções, certos navios particularmente perigosos denominados navios prioritários. Prevêem também uma inspecção reforçada e mais frequente para os navios de “risco elevado” e sobretudo, navios mais antigos, isto é, com mais de doze anos de idade. Confirmam a regra estabelecida pelo “Memorando de Paris” que um Estado do porto poderá proceder à imobilização do navio estrangeiro se as anomalias encontradas representam risco manifesto para a segurança, saúde ou ambiente até que essas anomalias sejam regularizadas. Ainda, autorizam os Estados da União Europeia a recusar o acesso aos seus portos a certos navios, como é o caso dos navios que arvoem bandeira de um Estado que figure na lista negra publicada anualmente pelos Estados do “Memorando de Paris” e que tenham estado imobi-

---

<sup>29</sup> Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, July 1982

<sup>30</sup> Convention Concerning Minimum Standards in Merchant Ships dated 20/10/ 1976, C147, revised in 2006 by Maritime Labour Convention.

<sup>31</sup> Paris Memorandum of Understanding on Port State Control de July 1982

<sup>32</sup> Jo L 19 de 22 de Janeiro de 2002

<sup>33</sup> Jo L 131 de 28 de Maio de 2009

lizados mais do que duas vezes nos vinte e quatro meses precedentes. Esta recusa pode ser levantada se o navio completou as reparações necessárias.

A Directiva 1999/95/CE<sup>34</sup> do Parlamento e Conselho de 13 de Dezembro, que institui o controlo pelo Estado do porto, impõe o respeito por parte dos navios estrangeiros das disposições sobre a duração do trabalho das tripulações, prevendo ela também a interdição de largada de todos os navios em caso de perigo para a segurança ou sanidade das tripulações.

A Directiva 2002/59/CE do Parlamento e Conselho de 27 de Junho, atrás referida, amplia substancialmente os poderes reconhecidos ao Estado do Porto. Ela prevê que verificando-se condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis e, caso exista um risco grave de poluição ou de ameaça para a vida humana, as autoridades do porto poderão tomar todas as medidas julgadas apropriadas inclusivamente a interdição de entrada ou saída dos portos; esta interdição poderá ser mantida até que seja estabelecida a normalidade e que não exista risco para a vida humana e para o ambiente<sup>35</sup>. No entanto, é difícil estabelecer o conteúdo exacto da medida de interdição de largada de um porto. Em particular, no que respeita à interdição (alínea b) do n° 1), ela implica que o Capitão do porto possa interditar a saída do navio. Mas, o n° 2 da Directiva enuncia que, as medidas apropriadas que estão previstas não prejudicam a decisão do Capitão do navio.

#### 1.2.1.6 - As regras do direito privado

Em vários textos recentes a tarefa do Estado do Porto sobre os navios Estrangeiros que frequentam os seus portos vai até a aplicação a esses navios regulamentos de direito privado e que não estão senão indirectamente ligados à segurança da navegação. A Directiva 2009/131/CE do Parlamento e do Conselho de 23 de Abril<sup>36</sup> impõe a todos os Estados da União Europeia, que se exija aos navios estrangeiros que entram num porto da sua jurisdição que ele detenha um seguro de responsabilidade civil conforme as regras aplicáveis aos navios comunitários,

O Regulamento (CE) n° 392/2009 do Parlamento e do Conselho de 23 de Abril<sup>37</sup> prevê que o regime de responsabilidade dos transportadores de passageiros por mar que ele

---

<sup>34</sup> Jo L 14, de 20 de Janeiro de 2000

<sup>35</sup> Está também previsto que, naquelas situações, as autoridades do porto possam limitar ou interditar a tomada de provisões, aguada e bancas nas suas águas territoriais

<sup>36</sup> JO L 131 28 de Maio de 2009

<sup>37</sup> JO L 131 28 de Maio de 2009

instituí, se aplique a todos os contratos, mesmo aqueles que são efectuados por navio que arvoze bandeira de um país Terceiro, sempre que o local de partida ou chegada se situe num porto de um Estado-Membro.

#### 1.2.1.7 - Convenção sobre o direito do mar e o Paris MOU.

Se o movimento de controlo dos navios estrangeiros pelo estado do porto é específico no direito comunitário, os direitos deste estado são reconhecidos pela Convenção sobre o direito do mar<sup>38</sup> num caso em particular: o da poluição. Após ter epigrafado o artigo 218<sup>a</sup> “Poderes do Estado do Porto”, no seu artigo 219<sup>o</sup> atribui aos Estados a faculdade de estes impedirem que navios estrangeiros surtos nos seus portos que tenha infringido as suas regras internacionais e, por esse facto arrisca causar avarias ao meio marítimo, façam a sua largada, ou permitirem a sua largada para o estaleiro de reparação apropriado

#### 1.2.1.8 - Os conflitos sociais nos navios

Nos últimos anos os conflitos sociais multiplicaram-se a bordo dos navios estrangeiros surtos nos portos. Muitos desses conflitos, são decorrentes da existência a bordo de tripulações multinacionais, com funções idênticas, com grandes diferenças salariais e frequentemente em regime de outsourcing. Por via destes, mas também da acção de um sindicato internacional (ITF) que, está encarregado de uma luta sistemática contra os armadores, incitando essas tripulações a entrar em greve garantindo-lhes o suporte dos trabalhadores portuários locais. Perante isto, afigura-se que os tribunais mostram reservas em interferir no momento desses conflitos e evitam a tomada de medidas necessárias para por fim a actividades, muitas vezes, abusivas do ITF.

Um outro tipo de conflitos que opõe os membros da tripulação que trabalham em navios estrangeiros e o seu armador é abandonar o navio e a tripulação num porto.

No entanto, a Jurisprudência Comunitária, ao que parece fundada na ideia de que parte do salário das tripulações ocorre no porto onde o litígio possa ocorrer, aponta no sentido da intervenção do tribunal do estado do porto. Jurisprudência, que se confirma nas disposições do artigo 64<sup>o</sup> do Regulamento (CE) n<sup>o</sup> 44/2001 do Conselho de 22 de Dezem-

---

<sup>38</sup> — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República n<sup>o</sup> 238/97 Série I-A 1<sup>o</sup> suplemento de 14 de Outubro.

bro<sup>39</sup>, sobre a competência judiciária. Porém, importa reter que onde o Regulamento (CE) 44/2001 de 22 de Dezembro diz “ litígios entre o Capitão e um membro da tripulação” deve ler-se “ litígios entre o armador e um membro da tripulação” o capitão agindo sempre como membro da tripulação – sem prejuízo do seu poder disciplinar – como mandatário do armador. Assim, o tribunal do porto comunitário é competente para dirimir litígios que se estabelecem entre as tripulações e o armador de navio que arvore bandeira de um qualquer país Comunitário. Implica, também que a mesma competência os litígios ocorridos com tripulações que trabalhem em navios de bandeira não comunitária, isto, em obediência ao princípio da igualdade de tratamento<sup>40</sup>

### SUBSECÇÃO 1.2.2 - O mar territorial

O mar territorial estende-se imediatamente a partir da linha de base, tal como definida anteriormente. Importa determinar a sua extensão antes de nos interrogarmos sobre o regime aplicável aos navios surtos ou em passagem por essas águas.

Na tradição clássica, a extensão do mar territorial era de três milhas marítimas, distância que correspondia aproximadamente ao alcance de um tiro de canhão. No entanto, essa regra nem sempre foi respeitada, a Espanha por exemplo estendeu as suas águas territoriais até uma distância de 6 milhas marítimas.

Após o término da segunda guerra mundial, vários estados da América do sul para proteger os seus stocks de pesca da frota dos Estados Unidos da América, abandonaram a regra clássica e estenderam os limites das suas águas territoriais até às 200 milhas marítimas. Contudo, estes Estados não pretendiam exercer as prerrogativas reconhecidas aos Estados Costeiros sobre as suas águas territoriais mas tão simplesmente proteger as suas indústrias de pesca. Este movimento parece ter contribuído para a falta de acordo na determinação das águas territoriais aquando da negociação da Convenção de Genebra de 1958.

A Convenção sobre o Direito do Mar resolveu este problema da extensão das águas territoriais. Estipula no seu artigo 3º que todo o estado tem o direito de fixar a extensão das suas águas territoriais, essa extensão não pode ultrapassar o limite de 12 milhas maríti-

---

<sup>39</sup> JO L12, 16 de Janeiro de 2001

<sup>40</sup> O artigo 64º do Regulamento (CE) 44/2001 de 22 de Dezembro de 2000, não sendo aplicável senão durante um período de 6 anos, cessou os seus efeitos em 01 de Março de 2008. Por isso, não conserva o valor do princípio quanto aos navios estrangeiros.

mas<sup>41</sup> medidas a partir das linhas de base determinadas de acordo com a Convenção internacional sobre o direito do mar.

#### 1.2.2.1 - Soberania do estado costeiro

Do ponto de vista do seu regime as águas territoriais são águas de soberania do Estado costeiro como determina o artigo 2º da Convenção sobre o Direito do Mar: “*a soberania do estado costeiro estende-se para além do seu território e das suas águas interiores (...) a uma zona de mar adjacente designado sob o nome de mar territorial*”. O Estado costeiro tem, assim, sobre as suas águas territoriais poderes alargados nomeadamente no que diz respeito ao controlo sobre a circulação marítima e sobre as pescas. Cumulativamente, tem o direito exclusivo de explorar o subsolo marítimo das suas águas territoriais.

Resulta, assim, que um Estado tem o direito de impor aos navios estrangeiros nas suas águas territoriais que permaneçam num dos seus portos, que respeitem os seus sistemas de orientação (serviços de tráfego marítimo) que estejam instalados a ou em fase de instalação. Menos claro parece essa imposição quanto aos navios estrangeiros que simplesmente atravessam as águas territoriais tendo em conta o princípio de livre passagem inofensiva. Ainda, assim, em determinadas zonas geográficas o é normal os centros de controlo de tráfego marítimo, interpelarem via rádio quanto ao seu destino.

#### 1.2.2.2 - O direito de passagem inofensiva

A soberania dos estados costeiros está submetida a um limite. Deve respeitar o direito de passagem inofensiva dos navios estrangeiros (artigo 17º da Convenção). A Convenção dá da noção de livre passagem uma definição extensiva. A passagem é o facto de atravessar as águas territoriais seja, para entrar nas águas interiores seja, sem entrar nas águas interiores permanecer num ou noutro ponto. Parece entretanto que o navio estrangeiro que entra dentro das águas territoriais para se dirigir a um porto não seja verdadeiramente livre passagem, tendo voluntariamente se sujeitado ao direito do Estado costeiro. O nº 2 do artigo 25º da Convenção internacional sobre o direito do mar reconhece ao Estado cos-

---

<sup>41</sup> Em Portugal a extensão do mar territorial está definida na lei nº 34/2006 de 28 de Julho. Note-se que há Estados que mantêm as suas águas territoriais com a extensão de 200 milhas marítimas, outros, limitam a extensão das suas águas territoriais nas 3 milhas marítimas.

teiro o direito de tomar todas as medidas necessárias para prevenir a violação dos seus regulamentos por navios que permaneçam nas águas interiores.

Em todo o caso a passagem deverá ser contínua e rápida, estando, em princípio interdita. Contudo, pairar ou o fundear pode ser autorizada se isso constitui incidente ordinário ou se imposto por caso de força maior ou ainda nos casos de assistência marítima, como resulta do nº 2 do artigo 18º da Convenção internacional sobre o direito do mar.

A passagem deve ser inofensiva e a Convenção adopta uma concepção muito restrita. É assim considerado atentado a segurança, o facto de um navio proceder ao exercício ou manobras com recurso a armas, mas também a recolha de informações ou proceder a propaganda contra a segurança do estado costeiro, de cometer contravenções contra as leis e regulamentos costeiros ou ainda, genericamente de ter qualquer outra actividade que não diga respeito a passagem, como decorre do nº 2 do artigo 19º da Convenção.

Retomando uma disposição da Convenção de Genebra de 1958, a Convenção de Montevideo dá uma definição particular da passagem inofensiva para os submarinos: nos termos do seu artigo 20º os submarinos e outros veículos submersíveis devem navegar à superfície e arvorar a sua bandeira.

#### 1.2.2.3 - O navio em passagem livre.

O navio em passagem livre não é semelhante a um navio em alto-mar. Tem que respeitar a regulamentação do Estado costeiro no que respeita à pesca, poluição, segurança da navegação e ainda declarar às autoridades do Estado costeiro todo e qualquer incidente de navegação que ocorra a bordo.

Por seu lado, o Estado costeiro<sup>42</sup> não deve parar um navio em passagem para exercer a sua jurisdição penal sobre alguém que esteja a bordo, mesmo que a infracção tenha ocorrido a bordo durante a passagem. Exceptua-se, como é óbvio esse procedimento nos casos da infracção ter natureza de perturbação da ordem pública no mar territorial, se as consequências se estendem ao Estado costeiro ou ainda se a interferência das autoridades do Estado costeiro for solicitada.

---

<sup>42</sup> Artigo 27º da — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

### SUBSECÇÃO 1.2.3 - A Zona contígua

A zona contígua é a zona imediatamente contígua ao mar territorial. Introduzida na legislação de vários Estados nos finais do século XVIII<sup>43</sup>, a noção de zona contígua foi reconhecida em direito internacional pela Convenção de Genebra de 1958. Nos termos do nº 2 do artigo 33º da Convenção sobre o Direito do Mar essa zona não pode estender-se para além de 24 milhas marítimas contadas a partir da linha de base. Isto implica que, para um Estado que aplique a regra das 12 milhas marítimas para as águas territoriais, a zona contígua terá uma extensão de 12 milhas náuticas.

Tratando-se de um regime de águas contíguas o Estado Costeiro<sup>44</sup>, pode intervir em toda a sua extensão para prevenir as infracções às suas leis, regulamentos aduaneiros, fiscais, ou sanitários, reprimir as infracções às suas leis desde que cometidas no seu território ou no seu mar territorial. O artigo 303º da Convenção internacional sobre o direito do mar, enuncia também que o Estado costeiro pode submeter à sua aprovação a remoção de qualquer objecto arqueológico ou histórico encontrado no fundo do mar dentro desta zona bem como dentro das suas águas territoriais, embora não afecte os direitos dos proprietários identificáveis.

Há regras particulares para os estreitos que afectam as águas territoriais.

O direito de passagem dos navios estrangeiros, qualificado como direito de passagem em trânsito afirma-se mais fortemente que o direito de passagem normal. Em particular tendo em conta que um estado pode provisoriamente suspender o direito de passagem nas suas águas territoriais para garantir a sua segurança não pode suspender o direito de passagem em trânsito.

### SUBSECÇÃO 1.2.4 - A zona económica exclusiva

A zona económica exclusiva é a zona situada para além do seu mar territorial e a este adjacente. É uma zona onde os Estados Costeiros exercem os seus direitos exclusivos de exploração dos recursos marítimos, fundos marinhos e subsolo marinho<sup>45</sup>.

---

<sup>43</sup> Legislação que também é conhecida como “hovering acts”

<sup>44</sup> nº 1 do artigo 33º — **United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.**

<sup>45</sup> Artigo 56º — **United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.**

Desde 1945, verifica-se que vários Estados da América do sul para se protegerem da acção dos navios de pesca dos Estados Unidos da América, afirmaram o seu direito exclusivo sobre as águas exteriores ao seu mar territorial numa extensão de 200 milhas marítimas. Este movimento foi seguido por vários Estados marítimos<sup>46</sup> e esta afirmação dos seus direitos sobre a zona económica foi reconhecida definitivamente pela Convenção sobre o direito do mar. Conformando-se com a prática, a Convenção estipula que a zona económica exclusiva pode estender-se até 200 milhas marítimas a partir da linha de base<sup>47</sup>.

O regime da zona económica exclusiva é diferente do que existe para o mar territorial. Enquanto no mar territorial o Estado costeiro tem total soberania, reservando o direito de livre passagem, na zona económica exclusiva o Estado costeiro não tem senão “direitos de soberania destinados à exploração, exportação, conservação e gestão dos recursos naturais”, como decorre do artigo 56º da Convenção. Exerce, assim uma soberania “orientada” que não é absoluta.

Os direitos do estado costeiro entendem-se como o conjunto dos recursos naturais, quer sejam biológicos (peixe ou espécies sedentárias) das águas subjacentes, dos fundos marinhos quer sejam recursos minerais e do subsolo marinho. No exercício desses direitos o estado costeiro dispõe de competência para regulamentar a pesca. Pode colocar ilhas artificiais ou obras fixas, destinadas à exploração ou pesquisa. Pode definir ao redor dessas ilhas ou obras, zonas de segurança que podem estender-se até 500 metros, zona essa onde a circulação pode ser regulada ou interdita.

Por outro lado o estado costeiro tem a responsabilidade principal no que respeita à protecção e a preservação do meio marinho dentro da zona exclusiva assim como a pesquisa científica (artigo 56 da Convenção). Tem por isso a competência para instituir toda a regulamentação destinada a prevenir, reduzir e monitorizar a poluição, de origem telúrica ou marítima sob uma única condição: que esteja em harmonia com as convenções internacionais aplicáveis a esta matéria (artigo 207ª e seguintes da Convenção). De notar que o direito do mar não visa somente os direitos do Estado Costeiro a respeito da zona económica exclusiva. Ele impõe-lhe também obrigações, principalmente a obrigação de proteger e preservar o meio marinho. Ainda, o artigo 56º da Convenção refere-se aos “direitos, jurisdições e obrigações do estado costeiro.

---

<sup>46</sup> Não foi criada nenhuma zona exclusiva no mediterrâneo. Existe somente uma zona de protecção ecológica.

<sup>47</sup> Artigo 57º — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

O estado costeiro pode mesmo definir zonas particulares e adoptar para essas zonas regulamentos contra a poluição, regulamentos que são aplicáveis aos navios estrangeiros após um pré-aviso de 18 meses (artigo 218º/6). Com este fundamento, a noção de zona particular, a França e a Espanha interditaram em 2002 os navios petroleiros de casco simples de navegar nas suas zonas económicas exclusivas, sem que tivessem respeitado as modalidades previstas no artigo 211ª da convenção sobre o direito do mar.

For dos seus domínios finalísticos ou de jurisdição reconhecidos aos estados costeiros, a zona económica exclusiva assemelha-se a uma zona de alto-mar. O artigo 58º da Convenção sobre o alto-mar enuncia que, nessa zona, os estados estrangeiros juntam as liberdades de navegação sobrevoo, de deposição de cabos, ductos submarinos, previstos no artigo 87º. Significa isto, que todas as liberdades de alto mar com a excepção da liberdade de pesca e a liberdade de pesquisa científica, ambas reservadas ao estado costeiro. Por outro lado os direitos reconhecidos ao estado costeiro não têm carácter absoluto. Tanto assim que, na colocação de ilhas artificiais, esse estado não deve impedir a utilização das vias de navegação internacional. Paralelamente, deve respeitar a liberdade dos outros estados de colocar cabos ou ductos submarinos no solo da zona económica.

#### 1.2.4.1 - Os navios na zona económica exclusiva.

O navio estrangeiro em passagem ou em permanência na zona económica exclusiva deve submeter-se às regras ditadas pelo Estado Costeiro no domínio das competências deste, quer dizer matéria de pesca, exploração dos recursos naturais ou matéria relacionada com a poluição. Não existem dúvidas que o Estado Costeiro pode sancionar qualquer navio estrangeiro que cometa na sua zona económica exclusiva uma infracção das suas leis sobre a pesca ou sobre a poluição, como aliás pode fazer nas suas águas territoriais. Nos termos do artigo 228º os procedimentos levados a cabo pelo Estado Costeiro devem ser suspensos se o Estado da Bandeira do Navio assume ele mesmo os procedimentos necessários no prazo de 6 meses<sup>48</sup>

O Estado Costeiro pode assim impor aos navios estrangeiros em passagem na sua zona económica exclusiva as obrigações de declaração no que respeita a qualquer incidente ocorrido a bordo e previsto na sua legislação sendo somente observado que a pena em caso

---

<sup>48</sup> Admitimos que esta norma possa ser excepcionada sempre que se trate de uma perda grave e inadiável

de infracção é aqui uma simples anotação, isto por aplicação do artigo 230º da convenção de Montego Bay.

O Estado costeiro não pode impor os seus regulamentos de polícia (interdição de jogo, ou uso de drogas) aos navios estrangeiros em permanência nessa zona. Paralelamente os navios estrangeiros não têm que respeitar as regras de livre passagem inofensiva, aos quais não se aplica na zona económica exclusiva.

### SUBSECÇÃO 1.2.5 - A plataforma continental

Afirmada pela primeira vez pelos estados Unidos da América por uma declaração do presidente Truman em 28 de Setembro de 1945, os direitos do estado costeiro sobre a plataforma continental foram reconhecidos por uma das Convenções de Genebra de 1958, cujas disposições foram acolhidas pela Convenção sobre o Direito do Mar.

A definição de plataforma continental dada pela Convenção de Direito do Mar é uma definição complicada<sup>49</sup>.

Concretamente ela fixa uma extensão mínima e máxima. Seja qual for a profundidade das águas todos os estados costeiros podem exercer as suas competências sobre a plataforma continental dentro do limite de 200 milhas marítimas a partir das linhas de base<sup>50</sup>. Aqui, o que se visa, é poder dizer-se a plataforma continental jurídica, uma plataforma que geograficamente não existe nas zonas do mediterrâneo. Se, entretanto, a plataforma continental geográfica real a que a Convenção denomina de “margem continental se estende para lá das 200 milhas marítimas, o limite da plataforma continental pode recuar até 350 milhas marítimas.

O regime da plataforma continental está muito próximo da zona económica. Como na sua zona económica o estado costeiro não exerce sobre a sua plataforma continental uma soberania total tem somente “*direitos soberanos com vista à exploração dos seus recursos naturais*”<sup>51</sup>. Entretanto a diferença deste para a zona económica, os seus direitos não dizem respeito ao conjunto de recursos naturais. Dizem respeito somente à plataforma continental propriamente dita. Significa isto que os recursos minerais ou outros recursos

---

<sup>49</sup> Artigo 76º da — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro. In.

<sup>50</sup> Artigo 76º da — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro. In.

<sup>51</sup> Nº 1 artigo 77º da — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro. In.

não biológicos dos fundos marinhos e o seu subsolo, tal como os “*organismos vivos que pertencem às espécies sedentárias*”. Como tal, o artigo 77º da Convenção entende “*os organismos que no estado onde possam ser pescados, são seja imóveis sobre o fundo ou acima do fundo, sejam incapazes de se deslocarem ou que permaneçam constantemente em contacto com o fundo ou o subsolo*”.

Tal como na zona económica exclusiva, o Estado costeiro pode instalar sobre a plataforma continental ilhas artificiais ou construções fixas para exploração e instituir em redor dessas instalações Zonas de segurança num raio de 500 metros e, ainda, definir as regras de direito privado que regem as situações nascidas numa plataforma erigida sobre a plataforma continental.

#### 1.2.5.1 - A zona económica e a plataforma continental

Na aproximação do regime da plataforma continental ao regime aplicável a zona económica exclusiva, constata-se que estes dois regimes são idênticos; o regime jurídico da zona económica dá muitas vezes mais alargadas ao Estado costeiro, pois que lhe permite controlar não somente os recursos minerais ou sedentários, mas também os stocks de peixes. Apesar desta identidade, a dualidade dos regimes conserva um interesse incontestável. Num sector onde um Estado não instituiu a zona económica, ele conserva as prerrogativas relativas à plataforma continental. Não pode, é controlar a pesca, mas pode proceder à exploração dos fundos marinhos. Além disso, como vimos, a Zona económica está limitada a 200 milhas, enquanto a plataforma continental pode estender-se um pouco mais até ao limite de 350 milhas.

#### SUBSECÇÃO 1.2.6 - O Alto Mar

O alto mar é definido pela convenção sobre o direito como “*Todas as partes de mar que não são compreendidas nem na zona económica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interior de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um estado arquipélago*”.<sup>52</sup> Diremos simplesmente que é a zona que se estende, exceptuando alguns casos, para lá da zona económica Exclusiva ou de mar territorial.

---

<sup>52</sup> Artigo 76º da — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República n° 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

O regime do alto mar sofreu uma evolução incontestável. O alto mar, em direito clássico era uma zona praticamente de liberdade absoluta (*res nullius*). O único elemento de organização jurídica do alto mar resulta do princípio da “lei de Bandeira”.

No direito contemporâneo o alto mar, permanece uma zona de liberdade, mas essa liberdade exerce-se no quadro das regras do direito do mar. O mar, transformou-se, assim numa “*res communis*” cujo uso é controlado pela comunidade internacional.

Sem ter todas as características de uma “*res communis*” não é uma “*res nullius*”; as riquezas que possui são susceptíveis de apropriação mas ele de “*per se*” não é.<sup>53</sup>

#### 1.2.6.1 - O princípio da liberdade em alto mar

O princípio da liberdade é uma consequência necessária da ausência de soberania territorial dos estados sobre o alto mar.<sup>54</sup>

O princípio de liberdade em alto mar implica que cada estado possa utilizar o alto mar, seja directamente pelos seus navios de estado seja indirectamente seja pelos seus intermediários. O princípio de liberdade do alto mar é afirmado pela Convenção internacional sobre o direito do mar<sup>55</sup>: “*O alto mar está aberto a todos os Estados, quer sejam costeiros quer sem litoral*”. O mesmo texto define seis liberdades fundamentais que não são limitativas e da qual uma (a liberdade de sobrevoos) nada tem de marítimo. A liberdade de alto mar decompõe-se, assim, na liberdade de navegar, sobrevoar, colocar cabos e ductos submarinos, construir ilhas artificiais, pesca e pesquisa científica<sup>56</sup>.

Nos termos do art. 89º da Convenção sobre o direito do mar “Nenhum estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania”. Todo estado no exercício da sua liberdade deve respeitar a liberdade dos outros. Por isso nenhum estado pode interditar legitimamente mesmo de forma temporária a circulação em alto mar, por exemplo no caso de experiências atómicas.

A liberdade de Alto mar implica uma outra consequência fundamental quanto ao regime aplicável aos navios: implica a competência exclusiva em alto mar, ou para usar os

---

<sup>53</sup> DINH, N.Q., DAILLIER, P. e PELLET, A. — **Direito Internacional Público**. 4ª edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999. ISBN 972-31-0855-0. p 1022

<sup>54</sup> DINH, N.Q., DAILLIER, P. e PELLET, A. — **Direito Internacional Público**. 4ª edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999. ISBN 972-31-0855-0 p 1022

<sup>55</sup> Artigo 87º da — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

<sup>56</sup> Nº 1 do Artigo 87 da — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

termos da Convenção de Montego Bay a jurisdição exclusiva do Estado da Bandeira.

Este princípio é afirmado no artigo 92<sup>a</sup> da Convenção sobre o direito do mar nos seguintes termos: “ *os navios devem navegar sob bandeira de um só estado... e devem submeter-se em alto mar... à jurisdição exclusiva desse Estado*”. Este princípio tem duas consequências. Por um lado, um estado não pode, em alto mar, exercer qualquer direito de soberania sobre um navio que arvore bandeira de um outro estado. Não pode mesmo interceptá-lo para controlo. Por outro, um estado tem em alto mar todos os poderes sobre os navios que arvorem a sua bandeira.

#### 1.2.6.2 - Os incidentes em Alto Mar

O princípio da jurisdição exclusiva do “estado da bandeira” protege navios e tripulações nas situações em que existem incidentes de navegação.

Nos termos do artigo 97<sup>o</sup> da Convenção:

*Em caso de abalroamento ou de qualquer outro incidente de navegação ocorrido a um navio no alto mar que possa acarretar uma responsabilidade penal ou disciplinar para o capitão ou para qualquer outra pessoa ao serviço do navio, os procedimentos penais e disciplinares contra essas pessoas só podem ser iniciados perante as autoridades judiciais ou administrativas do Estado de bandeira ou perante as do Estado do qual essas pessoas sejam nacionais.*

O mesmo texto enuncia que não pode ser ordenada a detenção ou imobilização do navio mesmo para actos de instrução que não pelas autoridades do estado da bandeira.

Como se verifica o artigo 97<sup>o</sup> diz respeito exclusivamente às regras de navegação. Não se aplica às infracções de direito comum. Para estas infracções são as regras gerais que tomam força. Assim num caso de crime cometido em alto mar a bordo de um navio são competentes para perseguir o culpado em terra (a detenção em alto mar só pode acontecer se efectuada pelo Estado da bandeira do navio), o estado da bandeira do navio, o estado da nacionalidade do culpado ou o estado da nacionalidade da vítima, sem prejuízo de outra legislação existente.

### 1.2.6.3 - Excepções à jurisdição exclusiva do “Estado da bandeira”

O princípio da jurisdição exclusiva do estado da bandeira enfrenta porém numerosas excepções. A primeira e a mais evidente, embora seja raramente mencionada é aquela onde os navios de um Estado agindo, contra um navio que arvore bandeira de um outro Estado sobre as ordens das Nações Unidas. É assim que por ocasião da guerra do Golfo a resolução 665 de 25 de Agosto de 1990 pelo Conselho de Segurança atribuiu um mandato aos Estados para “*parar todos os navios mercantes que chegavam e partiam*” das zonas em questão e controlar as suas cargas a fim de verificar se eles estavam a respeitar ou não o bloqueio imposto ao Iraque, decidido por uma resolução anterior.

Vários navios foram assim interceptados em alto mar por navios de guerra americanos ingleses franceses e italianos, situação não decorrente do estado da bandeira do navio identificado, claramente como afecto ao serviço público do estado)

### 1.2.6.4 - A legítima defesa e o direito de perseguição

Encontramos de seguida uma série de excepções que respondem à ideia de legítima defesa. É assim que no direito do mar foi sempre admitido como forma privilegiada de legítima defesa, o direito de perseguição pelo estado costeiro.

O direito de perseguição é o direito de um estado costeiro perseguir em alto mar um navio estrangeiro, por uma acção iniciada nas suas águas territoriais. Este direito exprime mais uma extensão do direito de legitima defesa das aguas territoriais ou interiores do estado costeiro do que uma verdadeira legitima defesa em alto mar, foi confirmado quer pela Convenção de Genebra de 1958 quer pela Convenção sobre o direito do mar<sup>57</sup>.

O direito de perseguição é, no entanto, limitado à perseguição imediata e contínua, geralmente denominada de “Hot Pursuit”<sup>58</sup>. Nos termos do artigo 111º da Convenção sobre o direito do mar, a perseguição pode ser efectuada por associação de um navio e de uma aeronave. O navio identificado nas águas territoriais por um avião pode ser seguido por este, enquanto a construção do estado alertado não o intercepte senão em alto mar (sob condição que a ordem de paragem tenha sido dada pela aeronave ao navio perseguido dentro das águas territoriais. O direito de perseguição pode também exercer-se em alto mar ao

---

<sup>57</sup> Artigo 111º da — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

<sup>58</sup> DINH, N.Q., DAILLIER, P. e PELLET, A. — **Direito Internacional Público**. 4ª edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999. ISBN 972-31-0855-0.p 1027

encontro de um navio que tenha cometido uma infracção à regulamentação respeitante à zona económica exclusiva ou a plataforma continental.

#### 1.2.6.5 - Legítima defesa do Estado e legítima defesa Ecológica

Para além da teoria do direito de perseguição, a possibilidade de um estado intervir em alto mar sobre um navio não inimigo arvorando bandeira estrangeira em caso de legítima defesa, no sentido tradicional do termo, foi contestado no direito clássico.

O princípio da legítima defesa ecológica está inscrito na Convenção de Bruxelas de 29 de Novembro de 1969<sup>59</sup> sobre o direito de intervenção em alto mar no caso de acidente que produza ou possa produzir poluição pelos hidrocarbonetos, Convenção que foi assinada após o sinistro ocorrido com o navio “Torre Canyon”<sup>60</sup>. Isto porque aquele navio encalhou em águas internacionais e o governo Britânico tardou a sua intervenção, enquanto se tivesse ocorrido uma intervenção enérgica nas primeiras horas após o sinistro teria seguramente limitado as consequências daquele acidente.

Tirando lições da experiência os redactores da Convenção de Bruxelas de 29 de Novembro de 1969 escreveram no seu texto a regra que os estados parte da convenção podem:

*“tomar em alto mar as medidas necessárias para prevenir, atenuar ou eliminar os perigos graves e iminentes que apresentem para as suas costas ou interesses conexos poluição, ou ameaça de poluição das águas do mar por hidrocarbonetos na sequência de acidente marítimo”.*

O modo de intervenção dos estados costeiros está fixado no artigo 3º da Convenção de Bruxelas de 29 de Novembro de 1969. Assim o estado costeiro deve consultar os outros estados colocados em causa pelo acidente de mar antes de tomar medidas, e em particular o “Estado da bandeira” do navio. Contudo, precisa que em caso de urgência, o Estado costeiro pode tomar todas as medidas necessárias sem notificação ou consulta prévia. No entanto as medidas devem ser proporcionais às perdas que o estado costeiro efectivamente sofre ou que está ameaçado sofrer.

---

<sup>59</sup> IMO — **International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of oil Pollution Casualties, 1969 (INTERVENTION 1969)**

<sup>60</sup> O desastre do Torrey Canyon pôs a nu, quer a insuficiência quer a inadequação normativa existente face às novas realidades das marés negras provocadas por navios petroleiros. Neste sentido HODGES, S. e HILL, J.S. — **Principles of Maritime Law**. 1ª edição. London: LLP Professional Publishers, 2001. ISBN 978-1659789988. p137

A Convenção de Bruxelas de 1969 somente autoriza a intervenção dos estados em alto mar em caso de poluição por hidrocarbonetos. Um protocolo assinado em 1973 estendeu este direito de intervenção dos Estados na luta contra outras substâncias poluentes. As disposições da Convenção de Bruxelas de 29/11/1969 são confirmadas pelo artº 221º da Convenção sobre o direito do mar<sup>61</sup>, que autoriza os Estados a:

*“tomar e executar medidas além do mar territorial proporcionalmente ao dano efectivo ou potencial a fim de proteger o seu litoral ou interesses conexos, incluindo a pesca, contra a poluição ou a ameaça de poluição resultante de um acidente marítimo ou de actos relacionados com tal acidente, dos quais se possa de forma razoável prever que resultem importantes consequências nocivas”*

Um conjunto de Directivas Comunitárias cuja última é uma Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Junho de 2002<sup>62</sup> prevendo que cada Estado-Membro deverá tomar as medidas necessárias para impor ao explorador de cada navio que deixe um dos seus portos a obrigação de notificar à autoridade competente o seu porto de destino, itinerário previsto assim como a relação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes que transporte. As obrigações análogas devem ser impostas ao explorador de todo o navio proveniente de um porto situado fora da Comunidade Europeia e fazendo rumo para um porto situado na comunidade.

Estes textos prevêem que os estados membros deverão em caso de incidente ou acidente no mar (incluindo-se aí o alto mar), tomar *“todas as medidas apropriadas”* (art. 19º da Directiva 2002/59/CE), reenvio implícito à Convenção de Bruxelas de 29/11/1969. Mais precisamente eles indicam que poderá entre outros ser encarado *“restringir os movimentos do navio ou impor-lhe um itinerário determinado”*, anexo IV da mesma directiva.

#### 1.2.6.6 - As Emissões de Rádio e televisão piratas.

A convenção sobre o direito do mar prevê um outro caso de legítima defesa que poderá ser denominada de política ou cultural; é a legítima defesa contra as emissões de rádio ou de televisão não autorizadas, difundidas a partir de um navio fundeado para lá das águas territoriais.

---

<sup>61</sup> Artigo 221º da — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

<sup>62</sup> JO L 208 de 05 de Agosto de 2002

O problema das “rádios pirata” afectou o mundo marítimo nos anos 60 e 70. É este um problema que o artigo 109º da Convenção internacional sobre o direito do mar tenta solucionar. Resulta deste texto que qualquer estado onde as emissões não autorizadas são difundidas depois a partir do alto mar podem ser captadas, pode imobilizar qualquer navio ainda que arvorando bandeira estrangeira, pode apreender o material de emissão e deter, mesmo qualquer pessoa difundindo. Não é necessário para que nos apercebamos o efeito nefasto de uma tal disposição sobre a liberdade de opinião, como para notar obsolescência na época da internet.

#### 1.2.6.7 - Pirataria. Direito internacional

O princípio da liberdade de navegação não funciona em relação aos navios piratas os quais podem ser perseguidos e capturados em alto-mar por um navio de guerra de um qualquer estado. Aliás, os Estados devem cooperar na repressão à pirataria em alto mar, como previsto no art.º 100º da Convenção internacional sobre o direito do mar.

Fora das situações de legítima defesa, tal como são reconhecidas pelo direito contemporâneo, o direito clássico foi sempre admitido que o privilégio da bandeira não se aplica em caso de pirataria.

Com efeito, a pirataria que em tempo desapareceu, regressou e assumiu-se como um fenómeno frequente ao largo das costas Africanas ou no estreito de Malaca. Trata-se de um interesse muito concreto cuja regra do direito clássico foi acolhida pelo art. 105º da Convenção de Montego Bay que enuncia que:

*“todo o Estado pode apresar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por actos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave”.*

O art. 101º do mesmo texto dá uma definição de pirataria:

*“Todo o acto ilícito de violência ou de detenção ou todo o acto de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:*  
*i) Um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;*

*ii) Um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado”;*

Segundo os seus termos, deve entender-se por pirataria todo o acto violento cometido pela tripulação ou os passageiros de um navio, contra outros navios ou contra as pessoas e bens a bordo de outro navio ou em alto-mar.

Decorre desta definição que o facto de existirem a bordo de um navio, pessoas que se apoderem deste ou, nele cometem actos de violência<sup>63</sup> possa não constituir um acto de pirataria; mesmo se evidente, um tal facto é susceptível de outras qualificações jurídico-penais.

#### 1.2.6.8 - A pirataria e o direito de perseguição

O desenvolvimento da pirataria veio revelar um problema grave. Fundado à perseguição em alto mar um navio estrangeiro (ou sem bandeira) encontrado em acção de pirataria, o navio do Estado que o surpreendeu não pode prosseguir a sua acção de perseguição, se o navio pirata se refugia nas águas territoriais (caso frequente do corno de África).

No sentido de dificultar esta estratégia por parte dos piratas, o Conselho das Nações Unidas adoptou em 2008 três resoluções<sup>64</sup>, autorizando os navios dos estados membros das Nações Unidas a continuar a perseguição nas águas da Somália e aí utilizar todos os meios necessários. Estas resoluções são temporárias, mas passíveis de serem renovadas em seu tempo se necessário.

#### 1.2.6.9 - Convenção Roma de 1988 sobre os actos terroristas

Haverá quem se recorde do nível emocional atingido um pouco por todo mundo aquando do problema ocorrido com o navio “Achille Lauro”. Como consequência disso, a comunidade internacional adoptou em Roma em 10 de Março de 1988, um texto destinado a permitir uma maior repressão dos atentados terroristas cometidos a bordo de um navio e que não correspondem à noção de pirataria.

Esta Convenção, visa qualquer facto cometido por uma pessoa que se tenha apoderado de um navio ou, a bordo nele exerça o seu controlo com recurso à violência.

---

<sup>63</sup> Caso dos palestinianos que se apoderaram em 1985 do navio “Achille Lauro”

<sup>64</sup> Resoluções da Nações Unidas n.ºs 1816; 1838 e 1851

Prevê essencialmente que todo o Estado signatário deverá seja perseguir os culpados se encontrados no seu território e apresentá-los a tribunal, mesmo se o atentado foi cometido em alto mar a bordo de um navio de país “terceiro”.

Esta Convenção não modifica as regras relativas à competência dos Estados em alto-mar. Só um navio do “Estado da bandeira” poderá interpelar o navio no qual foi cometido um atentado, se esse ilícito não corresponder à qualificação de pirataria.

A Convenção de Roma foi objecto de um protocolo de assinado em 14 de Outubro de 2005. Sem trazer grandes alterações este texto tira lições dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2011.

Alarga a noção de infracção à Convenção a toda a utilização de um navio com substância explosivas, radioactivas ou químicas, ao transporte das mesmas substâncias a bordo de um navio, ao transporte de materiais destinados a ser utilizados em engenhos nucleares explosivos e por fim à utilização de um navio de maneira a causar mortos ou danos corporais.

#### 1.2.6.9 - Direito de visita

A Convenção sobre o direito do mar, que retoma no essencial as disposições da Convenção de Genebra enumera um certo de número de casos em que um navio de guerra que contacta no alto mar um navio estrangeiro não arvorando a mesma bandeira que ele, pode proceder a uma visita a esse navio sem ter de respeitar o privilégio da “bandeira”. Esta faculdade não inclui o direito de detenção do navio estrangeiro. O direito de visita pode assim exercer-se se o navio interpelador tem sérias razões de supor que o outro navio se dedica à pirataria, se dedica a emissões não autorizadas, está sem nacionalidade ou tem na realidade a mesma nacionalidade que ele, pese embora ele arvore bandeira de estrangeira. Por fim, logicamente o direito de visita pode ser exercido dentro de cada navio que se recuse a arvorar a sua bandeira. Em todas estas situações, o navio que interpela e visita um navio estrangeiro não comete uma infracção a lei internacional. Se as suspeitas se revelam desprovidas de fundamento o navio interpelado deve sempre ser indemnizado por todas as perdas ou avarias eventualmente sofridas.

Uma menção particular deve ser feita aqui no que concerne aos navios que se dedicam ao transporte de escravos. Em princípio o navio de guerra que intercepte em alto mar um navio que arvore outra bandeira, navio que ele supõe dedicar-se ao transporte de escravos pode somente exercer o direito de visita. Nada mais pode que em seguida comunicar os

resultados dessa visita ao estado da bandeira do navio. Não têm o direito de proceder à detenção da tripulação e do navio. Contudo, o artigo 99º da Convenção sobre o direito do mar estipula que: “*Todo o escravo que se refugie num navio, qualquer que seja a sua bandeira, ficará, ipso facto, livre* “. Concretamente, isso significa que no momento da busca a qual pode inocentemente ser provocada pela tripulação do navio que exerce o direito de visita, os escravos são incitados a saltar para o mar e a refugiar-se nesse navio, eles serão livres.

#### 1.2.6.10 - O tráfico ilícito de estupefacientes

O artigo 108º da Convenção sobre o direito do mar estipula que “*Todos os Estados devem cooperar para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas...*” A Convenção Internacional de Viena contra o tráfico ilícito de estupefacientes de 19 de Dezembro de 1988, pôs em marcha este artigo. Ela prevê um regime particular de eficácia limitada para o tráfico ilimitado de estupefacientes. Ela limita-se a prever que as partes contratantes cooperarão com vista a colocar um fim no tráfico ilícito de estupefacientes pela via marítima. Mais precisamente sem conferir aos navios dos Estados-parte um direito de visita<sup>65</sup>, ela enuncia que se um parte tem motivos razoáveis de supor que um navio com bandeira de outro estado parte se dedica ao tráfico ilícito de estupefacientes, ela pode notificar o estado da bandeira solicitando a esse estado autorização para tomar medidas apropriadas que podem chegar a intercepção do navio.

#### 1.2.6.11 - Limites a liberdade em alto mar

Embora a liberdade do alto mar tenha no direito clássico seja quase ilimitada, o uso do alto mar pelos estados conhece hoje limites diferentes que se desenvolvem em diversas direcções.

Referimos os limites em três temas principais: os que se referem à protecção contra a poluição, os que se referem às medidas de circulação marítima e os que se referem à protecção dos recursos marinhos.

---

<sup>65</sup> DINH, N.Q., DAILLIER, P. e PELLET, A. — **Direito Internacional Público**. 4ª edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999. ISBN 972-31-0855-0.p 1039

#### 1.2.6.12 - Protecção contra a poluição. Convenção Marpol.

O artigo 192º da Convenção sobre o direito do mar<sup>66</sup> enuncia que os estados têm a obrigação de proteger e preservar o meio marinho. O artigo 194º do mesmo texto define os diferentes domínios nos quais a acção dos estados se pode exercer: protecção contra a poluição telúrica, contra a poluição por navios, protecção contra a poluição por engenhos utilizados na exploração dos fundos marinhos e seus subsolos. Qualquer que seja o interesse dos numerosos textos relativos à poluição das águas costeiras de origem terrestre, ou a que emana das instalações petrolíferas no mar, não será tratada aqui senão a regulamentação relativa à poluição por navios.

Deste ponto de vista, os textos mais importantes são os que respeitam à poluição proveniente das descargas de hidrocarbonetos provenientes de petroleiros e essencialmente a Convenção Marpol de 1973<sup>67</sup> que substituiu a de 1956.

#### 1.2.6.13 - Interdição de descarga de hidrocarbonetos

Sem uma interdição geral e absoluta a Convenção Marpol de 1978<sup>68</sup> limita consideravelmente a faculdade dos petroleiros ou outros navios expelirem as suas águas de limpeza.

Assim, que os petroleiros estão absolutamente interditados de purgar as suas águas em zonas especiais, por exemplo nas proximidades do Mediterrâneo ou do mar Báltico. Fora dessas zonas, não podem expelir senão a mais de 50 milhas marítimas de terra, fazendo rumo e não exceder mais de 60 litros por milha marítima. A quantidade total de hidrocarbonetos expelidos não pode ultrapassar para os petroleiros antigos 1/15 000 da carga de onde provêm os resíduos e para os petroleiros novos 1/30 000 da mesma carga.

As interdições pronunciadas pela Convenção não se aplicam a purga em caso de força maior (necessidade de assegurar a segurança do navio, salvaguarda da vida humana no mar). Não se aplica também aos casos involuntários resultantes de uma avaria.

---

<sup>66</sup> Artigo 192º da — United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982. Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro. In.

<sup>67</sup> IMO — Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating to thereto, as amended (Marpol PROT 1997).

<sup>68</sup> IMO — Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating to thereto, as amended (Marpol PROT 1997).

#### 1.2.6.14 - O registo de hidrocarbonetos, regra de construção de petroleiros

A Convenção Marpol<sup>69</sup> depois de um série de regulamentos complementares destinados assegurar a eficácia da sua aplicação. Assim qualquer navio deve possuir a bordo um registo de hidrocarbonetos com todos os movimentos de entrada e saída de hidrocarbonetos, isto, a fim de prevenir que nenhuma quantidade de hidrocarbonetos desaparece sem razão.

Os navios petroleiros construídos depois de 1975 devem ter tanques de lastro separados para evitar qualquer contaminação entre as cargas transportadas e a água de lastro, água que é necessariamente lançada ao mar quando o navio carrega os hidrocarbonetos que deverá transportar. Paralelamente as cisternas de decantação devem estar instaladas em todos os petroleiros para permitir aí transferir os seus resíduos das águas de lastro e águas de limpeza.

A Convenção Marpol prevê que o comandante de qualquer navio sempre que confrontado com um acontecimento susceptível de poluição deve fazer um relatório à autoridade costeira competente.

#### 1.2.6.14 - Outras medidas de protecção do mar

Ainda que respeitando principalmente a purga de hidrocarbonetos a Convenção Marpol interessa-se também na prevenção da poluição por outras substâncias líquidas nocivas, pela substâncias, pelas substâncias nocivas transportadas em contentores, pelas águas usadas pelos navios. Ela dita neste domínio regras semelhantes aquelas que aqui foram expostas, regras que variam segundo a nocividade específica da substância em causa. A Convenção Marpol não é um texto somente relativo à poluição proveniente de navios. Uma Convenção assinada em Londres em 13 de Novembro de 1972<sup>70</sup> interdita ou limita segundo a perigosidade a imersão de numerosos resíduos industriais ou químicos. Este texto contém regras específicas no que respeita a imersão de resíduos radioactivos.

---

<sup>69</sup>IMO — Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating to thereto, as amended (Marpol PROT 1997).

<sup>70</sup>IMO — Convention on the Prevention of Marine Pollution By Dumping of Wastes and other Matter, 1972.

#### 1.2.6.15 - Regulamentação da circulação marítima. As “lanes”

No direito clássico a circulação no mar era livre. Pertencia a cada comandante escolher a derrota de maneira a assegurar pelo melhor a segurança do seu navio. A partir do século XIX as regras de navegação foram instituídas por acordo internacionais, regras que compõem as Convenções SOLAS<sup>71</sup>.

Mas o direito do mar contemporâneo foi mais longe. Impõe aos navios que em certas aterragens difíceis, observem rotas obrigatórias de separação de tráfego.<sup>72</sup>

A criação de derrotas obrigatórias no mar resulta da experiência após a segunda guerra mundial. As águas do mar do norte, do báltico estão repletas de minas colocadas quer por alemães que por tropas aliadas. Foi, por isso, necessário criar corredores de navegação (sistema dito Nemedri). Damo-nos conta que foi possível instituir em matéria marítima, rotas obrigatórias<sup>73</sup>

Importa notar que o alargamento da extensão das águas territoriais por parte dos estados para o limite de 12 milhas marítimas, fez com que hoje em dia numerosos dispositivos de separação de tráfego marítimo instituídos pela OMI estejam na competência dos estados, restando aquela organização estabelecer as rotas obrigatórias para as zonas económicas exclusivas não tendo o estado costeiro competência para aí interferir.

#### 1.2.6.16 - A aplicação dos regulamentos internacionais

As várias regulamentações internacionais de uso do alto mar colocam o problema da sua concreta aplicação. Regra geral essa aplicação cabe ao estado da bandeira do navio. Uma autoridade que constate que um navio estrangeiro comete em alto mar uma infracção à regulamentação de poluição, regulamento de pesca não pode normalmente senão formalizar um relatório dirigido ao estado da bandeira do navio. Esta situação que era a prevista no direito clássico não foi grandemente modificada pelos novos textos.

---

<sup>71</sup> IMO — International Convention for the safety of life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 1974). ; IMO — Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended (SOLAS PROT 1978).; IMO — Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of the Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 1988).

<sup>72</sup> Quanto à nossa Costa, Carta náutica int 1081 edição de Setembro de 1991 (ou posterior) do Instituto Hidrográfico – Lisboa- Portugal, onde são visíveis os corredores de navegação no estreito de Gibraltar, os corredores a sudoeste de Sagres, oeste do cabo Carvoeiro e cabo Finisterra em Espanha.

<sup>73</sup> O acidente do mv Torrey Canyon

A Convenção sobre o direito do mar<sup>74</sup> prevê em matéria de regulamentação de descarga de hidrocarbonetos que logo que um navio se encontra voluntariamente surto num porto, o Estado do porto pode intentar uma acção por qualquer descarga efectuada mesmo em alto mar. Mas, a alínea 2 do mesmo artigo, vem precisar que o Estado do porto não pode intentar a acção senão nos casos em a descarga constatada produziu ou arriscou produzir poluição das suas águas interiores, territoriais ou da sua zona económica exclusiva.

Em certos casos, contudo, o controlo mais ou menos internacional está previsto. É o caso da Convenção de Londres de 1967 sobre a pesca e que estipula que qualquer autoridade pode subir a bordo de um navio saindo de um Estado signatário, qualquer que seja a bandeira desse navio e, verificar as infracções cometidas, sem contudo ter o direito de detenção do navio. Mas, fora desse caso, o único progresso realizado resulta o alargamento das zonas de competência estadual.

É assim que a Convenção sobre o direito do mar<sup>75</sup> consagra a todos os estados o direito de verificar e reprimir, mesmo contra qualquer navio estrangeiro as infracções à regulamentação contra a poluição cometida não somente nas zonas do mar territorial, mas também dentro da zona económica exclusiva.

Como previsto na Convenção sobre o direito do mar as infracções cometidas na zona económica por um navio estrangeiro não pode ser sancionada com penas de “emenda” e não com penas de prisão conforme previsto no texto.

## **SECÇÃO 1.3 - O navio e os intervenientes na aventura marítima**

### **SUBSECÇÃO 1.3.1 - O navio**

A Convenção Marpol define “navio” como “uma embarcação de qualquer tipo que opere no meio marinho e inclui embarcações de sustentação hidrodinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis, estruturas flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes”.

---

<sup>74</sup> Alínea 1 do artigo 218º da— United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982.Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

<sup>75</sup> Artigo 230º da— United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982.Diário da República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.

A COLREG<sup>76</sup>, define navio como “qualquer engenho, qualquer aparelho de qualquer natureza que seja, incluindo os engenhos com calado e os hidroaviões, utilizados ou susceptíveis de ser utilizados como meio de transporte”.

O artº 2º da Convenção de 23/11/1969<sup>77</sup> sobre o direito de intervenção dos Estados em alto mar diz que deve entender-se por navio:

“a) *toda a construção de mar, qualquer seja.*

b) *todos os engenhos flutuantes, com excepção das instalações ou outros dispositivos utilizados para exploração dos fundos dos mares, dos oceanos e dos seus subsolos ou exploração dos seus recursos”.*

A última Convenção de Hong Kong de 3/10/2008 sobre a reciclagem dos navios define navio como “ *construção de qualquer tipo....* art. 2º incluído aí os engenhos submersíveis e todas as estruturas de produção e armazenagem de hidrocarbonetos.

A Convenção de Londres 13/11/1972<sup>78</sup>, tentando afrontar o problema dos Hovercrafts refere:

“ *Por navio entende-se os veículos que circulam na água ou no mar, qualquer que seja o seu tipo. Estas expressões englobam os veículos que se deslocam sobre almofadas de ar e os veículos flutuantes, quer sejam ou não autopropulsionados”.*

Não é possível tirar conclusões de textos tão diversos e que manifestamente têm um objecto limitado, de carácter puramente funcional fundado em critérios administrativos, tributários.

Parece, no entanto que quando nos referimos ao termo “navio” este se deverá referir aos meios de transporte por via marítima. O conceito de “embarcação” é mais lato e parece referir-se a todo e qualquer meio que se desloca na água.

É necessário encontrar-se um conceito de navio, isto porque a imagem clássica de navio é atacada por qualquer um dos lados. Por um lado vimos multiplicar-se os engenhos de pequena dimensão: canoas pneumáticas, motos de água, pranchas-à-vela. Por outro, engenhos de grandes dimensões como plataformas, fábricas flutuantes.

---

<sup>76</sup> IMO — Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 1972).

<sup>77</sup> IMO — International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of oil Pollution Casualties, 1969 (INTERVENTION 1969)

<sup>78</sup> IMO — Convention on the Prevention of Marine Pollution By Dumping of Wastes and other Matter, 1972.

Entre nós, o actual regime comporta, pelo menos, três quadros legislativos que se referem à classificação e definição de navio<sup>79</sup>

De facto, se alguns textos suprimem o problema definindo claramente o que eles entendem por navio, outros, por vezes importantes, permanecem mudos de que é exemplo a Convenção de 1976 sobre a limitação da responsabilidade por créditos marítimos, que se aplica ao proprietário e ao afretador do navio sem que seja dada qualquer definição.

## **SUBSECÇÃO 1.3.2 - Os intervenientes da aventura marítima**

### 1.3.2.1 - O proprietário

O "Proprietário" será a pessoa singular ou colectiva que goza, relativamente ao navio, do direito de propriedade. Não se pense, porém, que este direito de propriedade poderá ser exercido de forma discricionária. Com efeito, existem limitações de ordem legal ao exercício deste direito, limitações estas que são tanto mais evidentes quanto mais importante for a marinha mercante para a economia de um país. Daí a razão, porque ela tenda a estar, em todos os países, sob forte enquadramento administrativo por parte do Estado.

### 1.3.2.1 - O gestor do navio

Trata-se de uma pessoa singular ou colectiva que contratualmente é encarregada pelo armador da prática de todos ou de alguns dos actos jurídicos materiais necessários para que o navio fique em condições de empreender a viagem designadamente seleccionar, recrutar e promover a contratação de tripulações, dar cumprimento às disposições legais ou contratuais, executando e promovendo os actos ou diligências relacionados com a gestão de armamento das embarcações que lhes estejam confiadas e a defesa dos respectivos interesses. Promover a celebração de contratos com as entidades relacionadas com o armamento do navio.

Promover a contratação de seguros marítimos e bem assim a sua administração

---

<sup>79</sup> Regulamento Geral das Capitánias de 1972 actualizado pelos decretos regulamentares 3/89 de 28 de Janeiro e 28/90 de 11 de Setembro; Código do Registo de Bens Móveis aprovado pelo decreto-lei nº 277/95 de 25 de Outubro; Lei 201/98 de 10 de Julho que aprovou o estatuto legal do navio.

Praticar os actos relacionados com o aprovisionamento dos navios e os actos relacionados com a manutenção do navio. A actividade em Portugal é regulada pelo decreto-lei nº 198/98 de 10 de Julho.

#### 1.3.2.2 - O armador do navio

Recorrendo ao enquadramento dado pelo nº 2 do artigo 1º do decreto-lei 198/98 de 10 de Julho, considera-se armador nacional quer o empresário em nome individual domiciliado em Portugal, quer a sociedade comercial com sede e estabelecimento principal também em Portugal que exerça uma actividade de transporte marítimo, explore navios de comércio próprios ou de terceiros, como afretador a tempo ou em casco nu, com ou sem opção de compra.

Trata-se uma definição abrangente. Hoje em dia existem figuras individualizadas que surgem no sentido da especialização desta actividade. Assim, são visíveis hoje a figura do Armador/Proprietário de navios (ship owner) que arma e faz a gestão técnica do navio, do armador/gestor (ship manager) e ainda o armador/transportador (ship operator) que faz a gestão comercial do navio exercendo a actividade transportadora propriamente dita.

Note-se, porém, o facto de um armador poder também exercer sua actividade comercial recorrendo a navios afretados. Teremos, neste caso, a figura jurídica do "Afretador", isto é, aquele que toma por fretamento, em oposição ao "Fretador" que dá de fretamento. A confusão entre estes conceitos, tecnicamente distintos, deriva do facto de se utilizar, em geral, o termo "Armador" para designar qualquer uma das figuras acima descritas.

#### 1.3.2.3 – Carregador

É a pessoa que inicialmente celebra o contrato de transporte marítimo com um transportador. Assume, por isso a obrigação de entregar as mercadorias no porto de origem e pagar o frete que foi acordado.

O carregador pode socorrer-se de terceiros (normalmente pessoas especializadas) quer para a celebração dos contratos quer para a entrega da mercadoria ao transportador, não sendo por isso abalado o seu estatuto.

#### 1.3.2.4 - Figuras auxiliares

Trata-se de uma designação genérica que engloba um conjunto de entidades que têm por missão assistir quer o armador quer o navio no desempenho da sua actividade comercial.

##### 1.3.2.4.1 - O Capitão

O Decreto-lei 384/99 de 23 de Setembro, veio instituir uma nova disciplina jurídica relativa ao Capitão e à tripulação do navio, revogando os artigos 496º, 498º a 508º e 510º a 538º do Código Comercial.

O referido texto tenta esclarecer que o Capitão é um tripulante investido em funções de comando para as quais deverá estar legalmente habilitado e que pertence ao escalão de oficiais da marinha mercante.

Entre nós, o Capitão tem por via daquele instrumento legal, poderes de representação judicial e extrajudicial em tudo o que se relacione com expedição marítima, desde que fora do local da sede do armador ou do proprietário do navio.

Não existe no direito internacional uma definição legal para esta figura. No entanto, é uma figura central na expedição marítima. Embora não se possa negar sua condição de auxiliar ou dependente do armador, nem por isso deve ser considerada isoladamente essa dimensão, pois é ao mesmo tempo o chefe da expedição, o representante do armador e é sobre ele que recai a responsabilidade da segurança do navio e dos interesses embarcados<sup>80</sup>.

No exercício do cargo desempenha, por conseguinte funções públicas, técnicas e comerciais. Mas, actualmente é no aspecto técnico onde esta figura é marcadamente destacada. Ele é, desde logo, o responsável pela condução do navio. O código ISM<sup>81</sup> veio reforçar quer a sua responsabilidade quer os seus poderes em tudo o que respeita à segurança da “aventura marítima”. O nº 1 do artigo 5º daquele instrumento jurídico prevê que é ao Capitão que compete implementar a política do armador em matéria de segurança e, bem assim,

---

<sup>80</sup> MARTINEZ, I.A. — **Compendio de Derecho Marítimo**. 3ª edição. Madrid: Editorial Tecnos, 2009. ISBN 978-84-3094885-7.p 111

<sup>81</sup> “International Safety Management Code” produzido sob os auspícios da OMI em 4 de Novembro de 1990, inspirado no direito Americano – Oil Pollution Act de 1990, surgido na sequência do acidente com o navio Exxon Valdez.

dar as ordens e os conselhos apropriados. O nº 2 do mesmo artigo determina que o armador deve mencionar claramente que no seu sistema de gestão de segurança a autoridade superior nessa matéria pertence ao Capitão e, que é da responsabilidade deste tomar as decisões necessárias.

#### 1.3.2.4.2 - O “Sobrecarga”

Trata-se de uma figura tradicional a quem os carregadores atribuíam as faculdades necessárias para a custódia das mercadorias durante a viagem podendo representar o armador ou os carregadores para o desempenho a bordo de funções administrativas<sup>82</sup>.

Actualmente esta figura, surge com mais frequência nos navios fretados a tempo, actuando, em regra por conta do afretador.

Como agente do armador, a sua missão é, desempenhar um determinado tipo de funções comerciais a bordo que, sem ele, seriam desempenhadas pelo comandante do navio.

Existindo um “sobrecarga” a bordo, o que frequentemente já não acontece, ele deverá fazer parte do rol da tripulação. A alteração operada na composição das tripulações a bordo dos navios seja em número, funções e nacionalidades, aliada a questões de operacionalidade nos portos o “sobrecarga”, hoje, raramente viaja com o navio. Assiste, em regra bordo às operações de carga nos portos onde o navio inicia a sua viagem e, vai seguindo o navio à descarga sempre que se suponha vir a existir um problema.

O “sobrecarga” é frequentemente um oficial da marinha mercante, capitão ou não.

Embora possam por vezes surgir conflitos (o capitão tem preocupações a respeito da segurança da expedição e o “sobrecarga” tem interesse ao nível da exploração comercial tout court), entre ele e o capitão, é de sublinhar que as funções de ambos são perfeitamente distintas.

#### 1.3.2.4.3 - Agente de Navegação

O Agente de Navegação está estabelecido portos e desempenha as suas funções muito perto contrato de transporte, porém não se confunde com este. Qualifica-se de acor-

---

<sup>82</sup> MARTINEZ, I.A. — **Compendio de Derecho Marítimo**. 3ª edição. Madrid: Editorial Tecnos, 2009. ISBN 978-84-3094885-7.p111

do com o decreto-lei 76/89 de 3 de Março com a redacção dada pelo decreto-lei 148/91 de 12 de Abril, como um mandatário, representante, e como um prestador de serviços quer aos armadores quer aos transportadores, dependendo da sua actuação junto do navio como “Protecting Agente” ou “Agente”.

O “Agente” exerce importantes funções relacionadas com a chegada e saída do navio sendo um elo fundamental na ligação e coordenação entre todos os intervenientes nas operações, desde outros transportadores e carregadores até aos despachantes e alfândegas, administrações portuária e marítima, além dos operadores portuários e agentes transitários.

Pode celebrar contratos de transporte marítimo na qualidade de agente com representação ou de mandatário. Como mandatário dos transportadores pode emitir assinar, alterar ou validar Conhecimentos de Embarque, proceder ou mandar proceder à recepção e entrega das mercadorias.

Desempenha ainda uma função determinante no que se refere à angariação de cargas para o que será fundamental um bom conhecimento do mercado de fretes.

Do ponto de vista da sua actuação é importante salientar que o “Agente” não actua em nome próprio mas antes em nome, por conta e ordem dos armadores e transportadores marítimos, sendo esta a pedra basilar do seu estatuto jurídico. Ele é um auxiliar da actividade exercida por aquele em nome e por conta de quem ele age.

Qualquer que seja a qualidade em que actue o agente de navegação não pode ser caracterizado como transportador e por isso não responde pessoalmente pela execução do contrato de transporte<sup>83</sup>.

#### 1.3.2.4.4 - Os Transitários

São auxiliares do transporte que funcionam como intermediários entre os transportadores marítimos, fluviais ou terrestres. De uma forma simplista poderá dizer-se que a sua missão consiste em receber as mercadorias de um expedidor ou um transportador e encaminhá-las para o seu destino através de outro, ainda que venha a utilizar diferentes meios de transporte.

Não se trata, porém, de um transportador. É, conforme se disse, um intermediário na cadeia de transporte, responsável pelas faltas que venha a cometer.

---

<sup>83</sup> ROCHA, F.C.D. — **O Contrato de Transporte de Mercadorias: Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias**. 1ª edição. Coimbra: Almedina, 2000. p 150

No desempenho das suas funções realiza e participa numa série de operações jurídicas e materiais que visam assegurar a continuidade do transporte e o encaminhamento de uma terminada mercadoria que segue para o seu destino através de, vários transportadores e/ou vários meios de transporte. Não convém esquecer, contudo, o facto dele não ser um transportador nem parte ao contrato de transporte não respondendo, por consequência, por quaisquer faltas cometidas na execução do contrato de transporte.

#### 1.3.2.4.5 - Operador Portuário

É uma figura gerada por força decreto-lei 46/83 de 27 de Janeiro e desde então, tem sido alvo de sucessivas alterações legislativas.<sup>84</sup> Actualmente, de acordo o decreto-lei 298/93 de 28 de Agosto, esta figura é designada por “Empresa de Estiva”.

A “Empresa de Estiva” assume a forma de sociedade comercial cujo objecto social compreende o exercício da actividade de movimentação de cargas nos portos.

A actividade de movimentação de cargas nos portos é um serviço público atribuível exclusivamente mediante contrato concessão às empresas de estiva legalmente constituídas e pode ou não compreender a concessão de obras públicas<sup>85</sup>, como previsto nos nºs 1 e 2 do artigo 26º do decreto-lei 298/93 de 27 de Janeiro.

Quanto à responsabilidade civil, a empresa de estiva responde nos termos gerais pelos danos culposamente causados a terceiros por acções, omissões suas ou do seu pessoal na realização de qualquer operação de movimentação de cargas ou quando se encontrem em espaço de que tenha o uso exclusivo.

Sem prejuízo dos poderes que legalmente cabem ao Capitão do navio a direcção técnica das operações de movimentação das cargas pertence à empresa de estiva que desenvolvimento da sua actividade apenas deve utilizar pessoal detentor de carteira profis-

---

<sup>84</sup> Portaria 481/90 de 28 de Junho; decreto-lei 282-A/84 de 20 de Agosto; decreto - regulamentar nº 63-A/84 de 20 de Agosto.

<sup>85</sup> Resultou das disposições do decreto-lei 298/93 de 27 de Janeiro, pela via da concessão simultânea da actividade de movimentação de cargas e dos cais portuários a criação de terminais especializados explorados cada um deles exclusivamente por uma só entidade. Embora o disposto no artigo 30º do decreto-lei 298/83 de 27 de Janeiro aluda à possibilidade de empresas de estiva estranhas às áreas concessionadas, não se traduz, na prática, senão num mero adorno legislativo. Na verdade, nos portos onde estava estabelecida a concorrência pela existência de vários operadores portuários passou a existir um por cada área especializada, (terminais de contentores, terminais de carga geral, etc.) com consequências importantes para o “interland” do respectivo porto e bem assim para o transporte marítimo em geral.

sional<sup>86</sup>, conforme o disposto no n° 2 do artigo 5° e n° 1 do artigo 21° decreto-lei 298/93 de 27 de Janeiro.

Importa ainda sublinhar que cabe à empresa de estiva, em exclusivo, a definição dos meios humanos a afectar à operação portuária bem como a sua gestão de acordo com o disposto no n° 3 do artigo 21° do decreto-lei 298/93 de 27 de Janeiro.

#### SECÇÃO 1.4 - **Contratos de utilização de navios**

Os contratos marítimos face à complexidade do negócio marítimo, à evolução dos navios e das suas necessidades, às alterações de funcionamento dos portos e terminais, constituem hoje um número e diversidade que praticamente está circunscrito aos limites da imaginação. Porém, aqui, como parte dessa universalidade, só nos ocuparemos de alguns traços característicos dos contratos de utilização de navios

Incluem-se neste tipo de contratos os contratos de fretamento, de reboque e os contratos de transporte.

##### SUBSECÇÃO 1.4.1 - **Contrato de fretamento**

A distinção entre o contrato de fretamento e contrato de transporte marítimo de mercadorias só estabelecida de forma inequívoca em meados do presente século (embora alguns o tenha pressentido e defendido mais cedo)<sup>87</sup>. Até então, o contrato de fretamento absorvia todas as formas de exploração do navio<sup>88</sup>.

Nos termos do artigo 1° do decreto-lei n° 191/87 de 29 de Abril, “*o contrato de fretamento de navio é aquele em que uma das partes (o fretador) se obriga em relação à outra (afretador) a por à sua disposição um navio ou parte dele para fins de navegação marítima, mediante uma retribuição pecuniária denominada frete*”

---

<sup>86</sup> Há fortes indícios que algum pessoal utilizado na movimentação da carga nos portos não seja portador da carteira profissional, aliás terá sido um dos motivos da greve recentemente ocorrida no porto de Aveiro.

<sup>87</sup> RAPOSO, M. — *Fretamento e Transporte Marítimo - Algumas questões*. Boletim do Ministério da Justiça. (1984), no. 340, p. 17 ss.

ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988.p 15

<sup>88</sup> O n/ antigo código comercial dedicava ao fretamento 22 artigos (541°-562°) e ao conhecimento apenas 3 (538-540).

De acordo com o mesmo instrumento jurídico, o contrato de fretamento, pode assumir três modalidades, a saber: Contrato de Fretamento por Viagem, Contrato de Fretamento a tempo e Contrato de fretamento em casco nu.<sup>89</sup>

#### 1.4.2 - Contratos de transporte marítimo

Nos contratos de transporte dividem-se em contratos de transporte de pessoas e bagagens por via marítima e transportes de mercadorias por via marítima, sendo que estes últimos se subdividem em contratos de transporte intermodal de mercadorias e transporte de mercadorias por mar sobre este último que nos debruçaremos.

##### SUBSECÇÃO 1.4.2.1 – Contrato de transporte de mercadorias por mar

É um contrato pelo qual um determinado transportador marítimo se obriga a transportar por mar uma certa quantidade de mercadoria que lhe foi entregue em determinado porto por um carregador e entregá-la num outro porto a um destinatário, mediante o pagamento de uma determinada remuneração denominada frete.

Resulta deste conceito, desde logo, que são sujeitos do contrato o Transportador, O Carregador e o Destinatário<sup>90</sup>. O objecto mediato do contrato são os objectos ou mercadorias a transportar. O objecto imediato, é a obrigação de transportar determinada mercadoria de um porto para outro e aí entregá-la a quem cumpra recebê-la mediante uma retribuição denominada frete.

O contrato segue a forma escrita, incluindo-se neste âmbito “cartas, telegramas, telex, telefax e outros meios criados pela tecnologia moderna<sup>91</sup>

Este contrato, seguindo a doutrina maioritária, não se confunde com o Contrato de Fretamento, embora haja quem, seguindo uma ideia de unicidade, defenda que ambos são contratos de transporte marítimo. Na verdade, este não é mais do que um contrato de prestação de serviço, enquanto o outro, é um contrato através do qual o fretador cede o uso de uma coisa – o navio. Fazemos aqui uma remissão para o capítulo II onde este contrato será tratado com mais detalhes.

---

<sup>89</sup> Importa não confundir o contrato de fretamento em caso nu com o contrato de leasing de navios, Veja-se RAPOSO, M. — *O leasing de Navios*. *Boletim da Ordem dos Advogados*. (1984), p. 8 ss.

<sup>90</sup> ROCHA, F.C.D. — *O Contrato de Transporte de Mercadorias Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*. 1ª edição. Coimbra: Almedina, 2000. p.143

<sup>91</sup> Vide artigo 3º do decreto-lei nº 352/86 de 21 de Outubro

## CAPÍTULO II – O Contrato de transporte de mercadorias por mar ao abrigo de um Conhecimento de Embarque

### SECÇÃO 2.1 - O direito uniforme

#### SUBSECÇÃO 2.1.1 - A Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque. Bruxelas 1924<sup>92</sup>

O texto adoptado é também denominado, em particular pelos países Anglófonos, de regras de Hague 1924.

Trata-se uma expressão que não é exacta. Desde logo, trata-se de uma Convenção Internacional e não de regras convencionais. Além disso, é um texto adoptado em Bruxelas e não em Haia. Esta inexactidão deve-se ao facto de aquando da feitura da Convenção de Bruxelas 1924 terem sido seguidas muito de perto as regras de Haia, regras, essas, que foram elaboradas em 1921 sob os auspícios da International Law Association que por sua vez se inspiraram no chamado Harter Act de 1924 dos Estados Unidos da América<sup>93</sup>

Tecnicamente esta Convenção que designamos de Convenção de Bruxelas de 1924, é uma convenção internacional de direito substancial, dotada de um carácter imperativo para todos os Estados contratantes, devendo, nos termos do seu artigo 10º, ser aplicável a todos os Conhecimentos de Embarque emitidos num dos portos de um Estado contratante.<sup>94</sup>

Outra questão geradora de controvérsia era a da aplicabilidade da Convenção de Bruxelas de 1924 aos transportes internos. Tendo em conta a letra do artigo 10º da Convenção de Bruxelas de 1924 parece inequivocamente que ela deve ser aplicável aos transportes internos. Porém, parece ter prevalecido a tese contrária. Isto é, a Convenção unifica matéria que diz respeito ao contrato de transporte internacional de mercadorias por mar e não contém regulação uniforme quanto aos transportes internos.<sup>95</sup>

---

<sup>92</sup> — Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Regles en Matière de Connaissance, Signée à Bruxelles le 25 Août de 1924.

<sup>93</sup> LA ROSA, A.P. — **Polizza di Carico**. Milano: Giuffrè, 1958. p 212

<sup>94</sup> O domínio espacial de aplicação da Convenção de 1924, foi amplamente contestado em particular em Itália e em Inglaterra. O protocolo de Visby procurou aclarar o âmbito de aplicabilidade espacial.

<sup>95</sup> RODIÈRE, R. — **Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports**. 1ª edição. Paris: Dalloz, 1968.pp 376 ss

Entre nós o decreto-lei nº 37748 de 1 de Fevereiro de 1950, aplicável a todo o território Português, determina que o disposto nos artigos 1º ao 8º da Convenção de Bruxelas de 1924, é aplicável a todos os Conhecimentos de Embarque emitidos em todo o território Português qualquer que seja a nacionalidade dos contratantes.

A Convenção de Bruxelas de 1924, deveria, pois, suprimir os conflitos de leis entre os estados contratantes. Mas se a unificação era, e é fundamental, os conflitos subsistem ou, em todo o caso as divergências nas matérias não tratados pela Convenção, em virtude de diferentes interpretações dadas pelas jurisdições nacionais de algumas das suas disposições.<sup>96</sup>

Quanto ao fundo, a Convenção consagra um compromisso hábil entre os interesses dos armadores e os interesses dos carregadores: o transportador suporta uma responsabilidade presumida<sup>97</sup> que não pode alhear do carácter de ordem pública do texto. Parece de facto que o sistema de responsabilidade de direito comum, por falta provada se revelará inoperante em matéria de transporte marítimo. O encargo de provar uma falta do transportador será a maior parte das vezes intransponível e muito particularmente tratando-se de avarias de causa desconhecida, aliás frequentes em matéria marítima. Em contrapartida, o transportador vê acordadas as possibilidades de exoneração dessa responsabilidade muito mais alargada do que em geral no direito comum.

A Convenção utiliza uma técnica enunciativa característica dos países de “comon law” e detalha dezassete casos de exoneração da responsabilidade, por “actos, negligência ou falta do capitão, tripulação pilotos ou auxiliares do transportador na navegação ou na administração do navio “ (art. 4º nº 2). O transportador marítimo conta ainda com uma limitação legal de responsabilidade quanto à reparação das avarias.

**SUBSECÇÃO 2.1.2 - O “Protocole portant modification de convention internationale pour l’unification de certaines regles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 Août de 1924. Signée á Bruxelles le 23 Fevrier de 1968.**

Este Protocolo é normalmente designado por: regras de Visby de 1968.

---

<sup>96</sup> O problema da obrigação do transportador proceder à carga e descarga das mercadorias

Devido à evolução das realidades económicas e técnicas (modificação de valores monetários, a aparição dos contentores) a Convenção de Bruxelas de 1924 foi objecto de protocolos de modificação adoptados em 1968 e em 1979. O primeiro destes protocolos é o protocolo de 23 de Dezembro de 1968.

Este protocolo, igualmente designado sob o nome de Regras de Visby – o nome do porto Sueco onde foi elaborado, não procede a nenhuma revisão da Convenção de Bruxelas de 1924, antes limita-se a actualizar algumas disposições principalmente relativas à limitação da reparação, elevando-o e integrando as consequências da crescente contentorização e, ainda, por força do seu artigo 5º a fornecer uma nova redacção do artigo 10º da Convenção de Bruxelas estipulando que as disposições da Convenção aplicar-se-ão:

*“ à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand:*

- a) Le connaissance est émis dans un Etat contractant ou*
- b) Le transport a lieu au départ d’un Etat contractant ou*
- c) Le connaissance prévoit que les dispositions de la présent Convention ou de tout autre législation les applicent ou leur donnant effect régiront le contrat, quelque soit nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne interesse.*

*Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la presente Convention aux connaissances mentionnés ci-dessus.*

*Le present article ne porte pas atteint au droit d’un Etat contractant d’appliquer les dispositions de la présent Convention aus connaissance non visés par les alinéas précédents”.*

Apesar deste protocolo ter merecido uma adesão por grande parte dos Estados, não conseguimos descortinar as razões que motivam Portugal a não aderir a este Protocolo de Visby.

### **SUBSECÇÃO 2.1.3 – Protocole portant modification de la convention internationale pour l’unification de certaines regles en matière de Connaissement du 25 Août de 1924, telle qu’amendee par le protocole de modification du 23 Fevrier de 1968. Signée le 21 Decembre 1979**

Este protocolo é designado por: protocolo SDR de 21 de Dezembro de 1979.

Este segundo protocolo modificativo foi indispensável para a reforma do sistema monetário internacional surgido em Abril de 1978. Este protocolo visou, essencialmente corrigir os valores relativos à limitação da responsabilidade do transportador e fixá-los em

direitos especiais de saque ou unidades de conta. De facto, com esta reforma não foi mais possível aos países membros do fundo monetário internacional fazer referência ao ouro.

Os montantes fixados para os países membros do Fundo Monetário Internacional são os seguintes: 666,67 direitos especiais de saque por volume ou unidade ou 2 unidades de conta por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou avariadas.

Portugal, não aderiu a este Protocolo. No entanto, o artigo 100º do decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro pretende fixar a limitação legal da responsabilidade do transportador em Euros 498,80 (Esc. 100.000,00) por volume ou unidade de carga em alternativa às 100 libras esterlinas previstas na Convenção de Bruxelas de 1924

O protocolo entrou em vigor em 14 de Fevereiro de 1984 e não foi ratificado senão por alguns Estados

#### **SUBSECÇÃO 2.1.4 - Convention des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par mer, 1978, appelées: Regles de Hambourg**

A Convenção de Hamburgo de 1978.

A SDN e depois as Nações Unidas após a segunda guerra mundial ocuparam-se com a redacção de convenções internacionais no que concerne aos grandes problemas do direito do mar e é somente entre 1960 e 1970 que as instituições internacionais se preocuparam com as regras próprias do direito marítimo.

O Comité Marítimo Internacional substituiu os órgãos e instituições das Nações Unidas. Tratando-se de transporte marítimo de mercadorias rapidamente pareceu que ele constituía um elemento significativo de desenvolvimento e por isso determinante para os países em via de desenvolvimento – principalmente países de carregadores e considerando que a convenção de 1924 era muito favorável aos armadores – por isso aos transportadores. Em 1970 a CNUCED e a CNUDCI tomaram o problema seu cargo e reuniram uma conferência diplomática em Hamburgo em Março de 1978.

De acordo com os objectivos que tinham sido fixados, a Convenção de Hamburgo, consagra o reforço da responsabilidade do transportador. O seu artigo 5º, pela sua formulação, é característica de uma responsabilidade presumida: *“le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison...”*. No entanto, o mesmo texto excepçiona essa responsabilidade no que se refere à prova da ausência de falta do transportador. Este é tido como responsável, “

*à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses proposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences*". Certos autores entendem que o regime da responsabilidade instituído pelas regras de Hamburgo é fundado numa presunção de falta e não de responsabilidade<sup>98</sup>.

O transportador perde, assim o benefício de numerosos casos de excepção que o exoneram por falta náutica. Não foram mantidos senão os casos de incêndio (nº 4 do artigo 5º), assistência, (nº 6 do artigo 5º).

A Convenção de Hamburgo de 1978 prevê, por outro lado, em favor do transportador: o prazo de prescrição de 2 anos limita para 15 dias o prazo para que o destinatário faça as suas reservas, regras de competência territorial. Por fim o texto estende o seu domínio de aplicação aos animais vivos e sobretudo aos transportes no convés, ignorados pela Convenção de Bruxelas de 1924.

Apesar do seu carácter inovador sobre muitos pontos, a Convenção de Hamburgo de 1978 não suscitou uma vaga de ratificações que pudesse deixar de atender às condições da sua redacção. Será necessário atribuir o fenómeno ao facto de que *"dans tout pays chargeur sommeillant un amateur potentiel, les pays en développement on charché à réserver l'avenir?"*<sup>99</sup>

Demorou cerca de 14 anos a obtenção das 20 assinaturas necessárias. A Convenção de Hamburgo entrou em vigor no dia 1 de Novembro de 1992, mas a sua entrada em vigor não suscitou novas ratificações. Somente outros 14 estados depois de 1992 ratificaram a Convenção. Este total de 34 estados não representa, no total, senão cerca de meio por cento da tonelagem da frota mundial e não conta entre eles nenhuma grande potência marítima.

A Convenção de Hamburgo, neste momento não cumpre o fim que lhe era atribuído: instituir um novo regime jurídico do transporte marítimo internacional substituindo à escala universal o sistema fundado na convenção de Bruxelas de 1924.

Um exame mais atento revela que dos 34 estados 18 são estados africanos da costa oeste de tradição francófona e anglófona e, 6 são estados mediterrânicos, daí que 5 sejam de uma importância significativa.<sup>100</sup>

Esta Convenção determinando de forma extremamente alargada o seu âmbito de aplicação os conflitos de convenções resultaram inevitáveis. Com efeito, nos termos do art. 2º da Convenção de Hamburgo são aplicáveis em 5 casos: porto de carga, de descarga, ou

---

<sup>98</sup> RÉMOND-GOUILLOUT, M. — **Droit Maritime**. 2ª edição. Paris: Pédone, 1993. p 382

<sup>99</sup> RÉMOND-GOUILLOUT, M. — **Droit Maritime**. 2ª edição. Paris: Pédone, 1993. p 382

<sup>100</sup> Egipto, Libano, Tunísia, Marrocos e Síria.

porto opcional de descarga situado num estado contratante, conhecimento emitido num estado contratante ou cláusula “Paramount” reenviando para a Convenção de Hamburgo ou para uma legislação nacional que lhe dê aplicabilidade.

Importa referir que nos termos do artigo 30º, desta Convenção a adesão ou ratificação, implica a denúncia da Convenção de Bruxelas e dos protocolos de Visby e SDR no prazo de 5 anos.

#### **SUBSECÇÃO 2.1.5 - “Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer”**

A necessidade de uniformização das regras que regem o transporte internacional de mercadorias por via marítima ditou há cerca de 90 anos o estabelecimento da Convenção de Bruxelas de 1924 sobre a uniformização dos conhecimentos de embarque. Seguiram-se vários protocolos e a Convenção de Hamburgo.

Recentemente, e pretendendo atingir o mesmo fim - a uniformização das regras de transporte internacional - foi adoptada pela 63ª Assembleia Geral das Nações Unidas a “Convenção da ONU sobre os contratos para transporte internacional de mercadorias total ou parcialmente marítimo “ também designada por “Convenção de Roterdão de 2009”.

Este instrumento jurídico entrou em vigor como resulta do disposto no artigo 94º do seu texto no primeiro dia do mês seguinte a ter expirado o prazo de um ano contado a partir do vigésimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

A Suécia é o vigésimo quarto país a assinar a Convenção e a Espanha o primeiro a depositar o documento de ratificação em 2 de Janeiro de 2011.

Considerando o incremento das trocas comerciais a nível mundial verificado nos últimos anos, a evolução técnica dos meios utilizados, as particularidades das mercadorias transaccionadas, a rapidez com que se transacciona e transporta, esta Convenção pretende ser um excelente resultado fruto de doze anos de trabalho e o reflexo uma ideia de modernidade.

Longe de se pretender fazer uma análise deste novo texto jurídico internacional, parece-nos oportuno, pelo menos, assinalar algumas questões que poderão e deverão ser alvo de uma reflexão mais aturada.

Numa primeira abordagem, verifica-se que, para além de ser um texto demasiadamente longo, ignora termos, conteúdos e estilos que são fruto de centenas de anos de prática e de jurisprudência assente, incorporando outros desprovidos de sentido ou, de sentido duvidoso para a comunidade marítima internacional.

Trata-se ainda, de um texto composto de normas complexas, que contêm um infundável número de excepções e opções.

Assim, e desde logo:

Quanto ao conceito de contrato de transporte. De acordo com o nº 1 do artigo 1º define-se aí contrato de transporte como contrato pelo qual um transportador, contra o pagamento do frete, compromete-se a transportar mercadorias de um local para outro. O contrato prevê o transporte de mercadorias por via marítima e poderá, além daquele, prever o transporte por outros meios.

Este conceito difere, desde logo, dos conceitos adoptados na Convenção de Bruxelas de 1924 e os seus protocolos, que prevêm exclusivamente o transporte através da via marítima, governado por um Conhecimento de Embarque ou outro “*documento de transporte*” como previsto na Convenção de Hamburgo de 1978.

O conceito vertido na Convenção de Roterdão de 2009, próximo da Convenção de Hamburgo, é certo, assenta sobre as obrigações principais do “Transporteur” e da Contraparte. Isto é, a obrigação de transportar e a obrigação correlativa - o pagamento do frete.

Na Convenção de Roterdão, a obrigação de transportar difere das Convenções que lhe precederam. Alterou-se, agora, a obrigação de “transportar mercadorias por via marítima de um porto para outro” para obrigação de “transportar mercadorias de um local para outro”, prevendo, como referimos o recurso a outros meios de transporte.

Resulta desde logo que o cumprimento da obrigação de transportar poderá incorporar qualquer meio de transporte para além de antever um contrato de transporte porta-a-porta, cuja exequibilidade será, pelo menos para já, muito difícil, bastará para tanto pensar na lentidão e complexidade da estrutura aduaneira.

O período de responsabilidade do “Transporteur” bem como o período de aplicação da responsabilidade são coincidentes com o espaço temporal em que aquele tem as mercadorias a seu cargo, independentemente do lugar em que as recebeu e o lugar em que as deve entregar (excepto se as mercadorias tem que ser entregues a uma autoridade no local de entrega), salvo no caso dos contratos porta a porta. (artigo 12º)

## As obrigações do “Transporteur”

### Obrigação geral

O “Transporteur”, de acordo com a Convenção e de acordo com os termos do contrato de transporte, deslocará as mercadorias para o local de destino e entregá-las-á ao “Destinataire”. Esta imposição do nº 1 do artigo 11º, não consta das convenções precedentes salvo o caso da convenção de Hamburgo de 1978 onde tal imposição está implícita no nº 1 do artigo 5º.

### Obrigações específicas

O “transporteur” durante o período da sua responsabilidade (artigo 12º) deve cuidadosamente receber, carregar, manusear, estivar, transportar, acautelar, descarregar e entregar as mercadorias como determina o nº 1 do artigo 13º.

Na eventualidade de existir um outro meio de transporte precedente ou subsequente ao período de responsabilidade do “transporteur” definido no artigo 12º e, ocorrer dano, perda ou atraso da entrega das mercadorias, a Convenção de Roterdão de 2009 não prevalece sobre as disposições de outro instrumento jurídico internacional regulador desses transportes se:

- Fosse aplicado o teor do próprio instrumento à totalidade ou a parte dos actos do “Transporteur” no caso em que “Chargeur” tivesse celebrado com ele um contrato separado directamente aplicável ao segmento do transporte onde haja ocorrido a perda, ou dano nas mercadorias, o facto ou circunstância que causou o atraso, regulem expressamente a responsabilidade do “Transporteur”, a sua limitação da responsabilidade, ou o prazo de que se disponha para o exercício de direitos e não possam ser excluídas, de acordo com o teor do próprio instrumento por qualquer pacto contratual não possam sê-lo em detrimento do carregador (artigo 26º)

Sem prejuízo do disposto no nº 1 do artigo 13º e das disposições contidas nos capítulos 4, 5 a 7, o “Transporteur” e o “Chargeur” podem acordar que as operações de carregamento e descarga das mercadorias possam ser executadas pelo “Chargeur”, “chargeur documentaire” ou o “Destinataire”

No que respeita aos documentos de transporte, quer a Convenção de Bruxelas de 1924 quer a Convenção de Hamburgo de 1978 determinam que o “Transporteur” deve emitir um Conhecimento de Embarque (As regras de Hamburgo admitem também que possa ser emitido um outro documento). A Convenção de Roterdão apresenta várias alternativas, como veremos mais adiante.

A Convenção de Roterdão de 2009 introduz uma nova figura: “*partie executante maritime*” que define no seu nº 7 do artigo 1º como:

*“une partie executant dans la mesure où elle acquitte ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l’arrivée des marchandises au port de chargement d’un navire e leur départ du port de déchargement d’un navire”*

Um transportador interior ou terrestre só será considerado “*partie executante maritime*” se levar a cabo ou se comprometer levar a cabo as suas actividades unicamente dentro da zona portuária.

É de sublinhar o facto de a Convenção de Roterdão, regular questões não abordadas nas convenções anteriores, a saber: o transporte anterior e posterior à passagem marítima da mercadoria; registos electrónicos; responsabilidades e obrigações das “*partie exécutante maritime*”, entrega das mercadorias, direitos da “*Partie contrôlante*”, transferência de direitos.

## **SECÇÃO 2.2 - O regime jurídico aplicável a um transporte marítimo.**

### **SUBSECÇÃO 2.2.1 – Um futuro complexo**

O comércio mundial necessita há já muito tempo de uma unificação das suas normas. Foi esse o objectivo no início de século XX ao colocar-se um convenção de vocação universal determinando um regime único, a convenção de Bruxelas de 1924. Mas com o intuito de melhorar o sistema – os protocolos de 1968 e de 1979 – de renovação destes – as regras de Hamburgo 1978 e depois as regras de Roterdão de 2009 – combinadas com a rigidez do sistema convencional internacional que vive da adesão espontânea dos estados soberanos, criou a pouco e pouco um verdadeiro mosaico de textos regimes subtilmente diferentes uns dos outros e cuja combinação poderá, no futuro, vir a ser inextricável se um novo consenso não for alcançado.

A curto prazo, o futuro é portador de conflitos de convenções internacionais, conflitos estes, seguramente mais difíceis de solucionar que os de conflitos de leis.

Determinar com precisão o regime aplicável a um dado transporte não será coisa fácil, principalmente devido à diversidade de situações concretas como a diversidade e a complexidade dos textos.

Desde logo, tendo em conta o tribunal do foro, um transporte pode ter um carácter estritamente nacional, sendo efectuado entre dois portos de um mesmo estado, pode ter carácter internacional tratando-se de um transporte efectuado entre um porto situado no estado do foro ou ainda um transporte efectuado entre portos pertencentes a estados distintos do estado do foro.

Além disso, pense-se na diversidade de textos susceptíveis de reger o transporte em causa, a lei do estado do foro, a Convenção de Bruxelas de 1924, a Convenção de Hamburgo de 1978 ou eventualmente a Convenção de Roterdão de 2009 – a situação sendo complicada pelo facto dos diversos textos não terem a mesma apreensão do domínio espacial do regime do transporte, uns limitam-se estritamente à parte marítima do transporte e os outros estendem-se para lá deste. É de admitir que a questão da lei aplicável a um transporte marítimo que esteja hoje controlado não somente pelas disposições da Convenção de 1924, pela Convenção de Hamburgo 1978 mas também pelas disposições dos textos Comunitários sobre a lei aplicável às obrigações contratuais: convenção de Roma de 19 de Junho de 1980 ou o regulamento de 17 de Junho de 2008<sup>101</sup> venha a ser afectada pela entrada recente em vigor da Convenção de Roterdão de 2009.

### **SUBSECÇÃO 2.2.2 - Os transportes internacionais submetidos à Convenção de Bruxelas de 1924**

Os redactores da convenção de Bruxelas de 1924 tentaram definir o âmbito de aplicação do texto. Nos termos do seu art. 10º “*As disposições da presente convenção aplicar-se-ão a todos os conhecimentos criados num dos estados contratantes*”<sup>102</sup>. Mas, mesmo uma vez acolhido foi discutido que a Convenção não cobria os transportes, nacionais, mas somente os transportes internacionais. Para uns, advogando um critério subjectivo, a con-

---

<sup>101</sup> Tem em conta a entrada do regulamento Roma I. Contudo no que concerne a matéria contratual este texto não poderá reger todos os contratos senão os de transporte concluídos após 17 de Dezembro de 2009 data da sua entrada em aplicação. Parece, pois, indispensável manter aqui os desenvolvimentos relativos à convenção de Roma, a qual, será durante muito tempo invocada em alguns tribunais.

<sup>102</sup> Aprovada pelo decreto nº 19857 de 18 de Maio de 1931

venção não podia aplicar-se quando todas as partes num contrato de transporte (transportador, carregador, destinatário) tivessem a mesma nacionalidade mesmo se o transporte tinha um carácter internacional. Para outros, era necessário aplicar um critério geográfico. Um transporte era internacional desde que ele fosse efectuado entre dois países diferentes. A Convenção era então aplicável, somente na condição de o conhecimento que cobria o transporte em causa ser emitido num estado contratante.

### SUBSECÇÃO 2.2.3 - O protocolo de Visby de 1968

Rejeitando qualquer referência subjectiva, o artigo 10º, modificado pelo protocolo de 1968, especifica que as disposições da Convenção de Bruxelas de 1924, aplicam-se “*a tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents*” e precisa ainda in fine “*“quelque soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de tout autre personne intéressée”*”

Mas não são todos os transportes que correspondem a este primeiro critério de ordem geográfica que são regulados pela Convenção de Bruxelas de 1924. Contudo, o artigo 10º retira deste critério outras exigências de ordem alternativa. A Convenção não é assim aplicável senão aos casos em que Conhecimento de Embarque tenha sido emitido num estado contratante (mesmo se o transporte teve origem num país não contratante), ou ainda se o transporte teve lugar de origem num estado contratante (mesmo se o Conhecimento de Embarque foi emitido num estado não contratante).

A Convenção será aplicável se o transporte não corresponde a nenhuma das condições anteriormente enunciadas desde que “*Le connaissance prévoit que les dispositions de la presente convention ou de toute autre legislation les appliquant ou leur donnant effect régiront le contrat*” – esta estipulação visa o que está tradicionalmente qualificado como “Clause Paramount” ou “Paramout Clause”.

A “Clause Paramount” tem uma importância considerável. Ela é anterior ao protocolo de 1968. Desde os anos 1930 ela figura em inúmeros Conhecimentos de Embarque, e os tribunais lêem-na como uma cláusula de adesão contratual à Convenção.

Actualmente, promovida pela BIMCO<sup>103</sup>, poderosa organização internacional profissional sediada em Londres, figura em todos os Conhecimentos de Embarque redigidos em Inglês e em Conhecimentos Embarque redigidos em Francês. O seu desenvolvimento, e

---

<sup>103</sup> The Baltic and International Maritime Council

o facto de ela levar à aplicação da Convenção de Bruxelas de 1924, ela refere-se, não somente a este texto, mas também a uma legislação que dê efeito às disposições da Convenção de Bruxelas de 1924.

#### **SUBSECÇÃO 2.2.4 - As Regras de Hamburgo de 1978**

Animados por uma vontade universalista os autores das regras de Hamburgo de 1978 atribuíram-lhes um campo mais vasto do que o da Convenção de Bruxelas de 1924, considerando já a revisão. Assim, desta forma de acordo com o artigo nº 2 as regras de Hamburgo aplicam-se em cinco casos: porto de carga, de descarga ou porto opcional de descarga situado num estado contratante, Conhecimento de Embarque emitido num estado contratante ou cláusula “Paramout” determinando o reenvio para as regras de Hamburgo o para um ordenamento jurídico que lhes dê aplicabilidade.

#### **SUBSECÇÃO 2.2.5 - Convenção de Roterdão de 2009**

De acordo com artigo 5º da Convenção de Roterdão de 2009 os elementos de conexão geográfica – em coerência com a definição de contrato prevista no nº 1 do artigo 1 – são os portos de carga e descarga já previstos nas convenções anteriores e, agora também, os locais de recepção e entrega das mercadorias.

De acordo com as disposições do seu artigo 6º, a Convenção de Roterdão de 2009 aplica-se aos contratos de transporte de “linha regular” que envolvam a via marítima no seu todo em parte, desde que não sejam titulados por uma carta de fretamento ou qualquer outro contrato relativo ao uso parcial ou total de um navio.

A Convenção de Roterdão de 2009 não se aplica aos contratos de transporte de “linha não regular”, excepto na ausência de uma carta de fretamento ou outro contrato estabelecido entre as partes quanto ao uso total ou parcial de um navio e, ainda, aos contratos de transporte de “linha não regular em que tenha sido emitido um documento electrónico de transporte.

Nos termos do artigo 7º e sem prejuízo do disposto no artigo nº 6, a Convenção de Roterdão aplica-se como entre o “Transporteur” e o “Destinataire”, “Partie contrôlante” ou “Porteur” que não seja parte original na carta de fretamento ou outro contrato de transporte excluída da aplicação da Convenção. Contudo esta Convenção não se aplica como entre a “Partie Initiale” de um contrato de transporte excluído no termos do artigo 6º.

Excepciona-se nos artigos 6º e 80º: O fretamento, como acontece com a Convenção de Bruxelas de 1924 e os seus Protocolos, já que, se tratam de contratos de locação de navios e não de transporte marítimo.

Excluem, como regra geral, os transportes não regulares (tramping), os contratos de volume e os contratos ditos “on demand” cobertos pela Convenção de Bruxelas de 1924.

## SECÇÃO 2.3 - O conhecimento de embarque

### SUBSECÇÃO 2.31 – O conceito

“Contrato de transporte em virtude do qual um armador, na pessoa de um capitão ou de outra pessoa autorizada, um agente, reconhece ter recebido a bordo uma determinada mercadoria que se compromete a transportar de um porto para outro, mediante o pagamento de uma quantia determinada, denominada frete.”<sup>104</sup>

### SUBSECÇÃO 2.3.2 - As funções do conhecimento de embarque

A par com desenvolvimento do comércio internacional, o Conhecimento de Embarque foi assumindo, até aos nossos dias, uma importância crescente, não só, como elemento auxiliar no contrato de compra e venda internacional de mercadorias, mas também como contrato de transporte internacional de mercadorias por mar. Evoluindo da figura de mero recibo da mercadoria embarcada, ele veio a constituir, para além disso, uma prova escrita do contrato de transporte e das condições a que este se encontra submetido. Por outro lado, a entrega da mercadoria está subordinada à apresentação deste documento, sem o qual o destinatário não poderá reclamá-la<sup>105</sup>. A concessão de crédito aos comerciantes por parte das instituições bancárias fez com que o conhecimento se, tenha transformado

---

<sup>104</sup> WILDIERS, P. — **Le Connaissance Maritime**. Anvers, 1961. p 18 apud ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988. p 86

<sup>105</sup> ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988. p88; ROCHA, F.C.D. — **O Contrato de Transporte de Mercadorias Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias**. 1ª edição. Coimbra: Almedina, 2000. p157

num documento negociável e consequentemente num "instrumento de crédito."<sup>106</sup> Dir-se-á, assim, que Conhecimento de Embarque desempenha três funções:<sup>107</sup>

- É recibo das mercadorias embarcadas. Ele prova a sua recepção das mercadorias por parte do transportador e respectivo carregamento no navio. Reconhecemos que existe a possibilidade de ser emitido um Conhecimento de Embarque com a menção “recebido para embarque”, nos casos em que a mercadoria somente é embarcada em momento posterior à sua recepção pelo transportador, ficando armazenada até ao seu embarque. Porém, actualmente, este tipo de situação raramente acontece;

- É o título do contrato de transporte. O suporte escrito das disposições e cláusulas contratuais estabelecidas entre o transportador e o carregador, independentemente de ter sido emitido ao abrigo de uma carta-partida.

- É um título representativo das mercadorias nele descritas e que confere a posse das mesmas a quem com ele se apresente no porto de destino a reclamá-las<sup>108</sup>. Em consequência do facto de ser um título representativo das mercadorias é utilizável como instrumento de garantia na concessão de crédito documentários.

### SUBSECÇÃO 2.3.3 - O Conhecimento de Embarque na ordem jurídica Portuguesa

O artigo 32º do decreto-lei nº 352/86 de 21 de Outubro procedeu à reformulação do nosso Código Comercial, revogou artigos 538º, 539º e 540º, os únicos que se referiam ao Conhecimento de Embarque.

Um aspecto importante desta “reforma do direito marítimo português” é o que se refere às enunciações que devem constar no conhecimento:

1.º - "O nome do navio transportador" (artigo 5º, nº1 alínea c).

Esta indicação reveste-se de particular importância. Para além, como é obvio identificar o navio que efectuará o transporte, esta enunciação em conjunto com outras normas visa sobretudo contribuir para a identificação mais célere do transportador (artigo 8º nº 5 e

<sup>106</sup> ICC Uniform Custom and Practice for Documentary Credits (UCP 600). 2007. artº 20º e seguintes

<sup>107</sup> RODIÈRE, R. — **Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports**. 1ª edição. Paris: Dalloz, 1968. p 98; SCHMITTOHFF, C.M. — **Schmittohoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade**. 8ª edição. London: Sweet & Maxwell, 1988. pp 561-562

<sup>108</sup> CORREIA, F. — **Lições de Direito Comercial III Letra de Cambio**. 1ª edição. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1975. p13, sobre a classificação dos títulos de crédito segundo o conteúdo do direito cartular em títulos de participação, títulos de representação de mercadorias e títulos que incorporam uma prestação em dinheiro se pode ler: “Os títulos representativos de mercadorias investem o seu possuidor, não só num direito de crédito (direito à entrega das mercadorias), mas num direito real sobre elas”

artigo 10º n.ºs 1 e 2) e de um património que em última linha possa responder por danos produzidos à mercadoria, isto é o navio (artigo 28º).

Reconhecemos que a identificação do transportador era substancialmente mais difícil do que nos nossos dias. Actualmente, não é possível entrar e carregar ou descarregar em nenhum porto nacional ou comunitário, sem que o transportador esteja previamente identificado, registado, quer nas bases de dados nacionais (seja na janela única portuária ou outro, em que os dados são partilhados pelas autoridades portuárias, alfandega, policia marítima, serviço de fronteiras, autoridades sanitárias, etc.) quer nas bases de dados do sistema comunitário ICS/ECS<sup>109</sup>. Embora não sejam de acesso universal, no âmbito de um processo judicial, seguramente não se levantarão grandes dificuldades em obter as informações necessárias.

2º -A natureza da mercadoria e os eventuais cuidados especiais de que a mesma careça (artigo 4º alínea nº 1 alínea a), as marcas principais necessárias à identificação da mercadoria (artigo 4º nº 1 alínea b), o número de volumes ou de objectos e a quantidade ou o peso (artigo 4º nº 1 alínea c), "o tipo de embalagem e o acondicionamento da mercadoria" (artigo 4º nº 1 alínea d), ou estado aparente da mercadoria" (artigo 5º nº 1 alínea b).

Estas indicações, previstas já na Convenção de Bruxelas de 1924, têm por objectivo essencial identificar a mercadoria embarcada, proporcionar um melhor conhecimento ao transportador, sobre os cuidados de que necessita, e assegurar um maior controlo no que se refere à sua embalagem e a condicionamento. Para além disso permitir ainda ao transportador cumprir as suas obrigações junto das diferentes autoridades.

Por via desta imposição, o destinatário poderá recusar a mercadoria que não estiver nas condições referidas no conhecimento. Em sentido oposto, esta descrição permitira ao Capitão do navio inserir, se for caso disso, as reservas necessárias caso exista alguma desconformidade entre a declaração e a visualização daqueles elementos.

3º - "O Porto de carga e de descarga"

O porto de carga e descarga é um dos elementos fundamentais do contrato de transporte. Recorde-se que uma das obrigações do transportador à luz da Convenção de Bruxelas de 1924, é a obrigação de transportar de um porto para outro, necessariamente corresponde aos portos de carga e descarga da mercadoria.

---

<sup>109</sup> Import control system/Export control system, vide Regulamento (CEE) 2913/92 do Conselho de 22 de Outubro. JO L97 de 18 de Abril 1996.; Regulamento(CEE) 2454/93 da Comissão de 2 de Junho de 1993. JO L 253 de 11 de Outubro de 1993; Regulamento (CE) 1875/2006 da Comissão de 18 de Dezembro de 2006. JO L360 de 19 de Dezembro de 2006.; Regulamento (CE) 312/2009 da Comissão de 16 de Abril de 2009. JO L 98 de 17 de Abril de 2009.

4º - "A data" (artigo 4º, nº 1, alínea f). é, de facto, um elemento fundamental "que deverá sempre constar do conhecimento, pois é essencial no contrato de venda e em particular ao estabelecimento dos créditos documentários. Com efeito, o desrespeito pelo prazo de embarque poderá fazer com que o comprador possa rescindir o contrato de compra e venda e ou inviabilizar a concessão do crédito documentário. De qualquer modo, estamos perante um elemento de grande importância no contrato de transporte pelo que a ausência de data ou a indicação de uma data falsa implicará, conforme atestam varios casos de jurisprudência, a responsabilidade do transportador.<sup>110</sup>

5º - "O número de originais emitidos"

Existe uma forte tendência par a diminuição do número de exemplares do Conhecimento de Embarque originais. É do entendimento geral que quanto maior é número de Conhecimentos Originais emitidos, maior é o risco de conflito entre os portadores quando se apresentam a reclamar as mercadorias. Como medida preventiva os Conhecimentos de Embarque originais têm uma cláusula de resto praticamente coincide com o disposto no nº 4 do artigo 8º dispõe: "*Depois de ter sido dado cumprimento a um dos originais mencionados no número anterior, todos os outros ficam sem efeito*", Por fim, o decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro, vem ainda referir a forma que deverá revestir o contrato de transporte de mercadorias por mar. Diz que esta será escrita e no seu âmbito se incluirão cartas, telegramas, telex, telefax e outros meios, equivalentes criados pela tecnologia moderna e decorrentes, nomeadamente, da utilização da técnica informática.

#### SUBSECÇÃO 2.3.4 - Os tipos de Conhecimentos de Embarque

Relativamente à natureza, modalidades e transmissão do conhecimento de carga, a artigo 11º do decreto 352/86 de 21 de Outubro, dispõe:

*1 - O conhecimento de carga constitui título representativo da mercadoria nele descrita e pode ser nominativo, à ordem ou ao portador;*

*2 - A transmissão do conhecimento de carga está sujeito ao regime geral dos títulos de crédito".<sup>111</sup>*

Vejamos um pouco mais em detalhe, as modalidades do conhecimento de carga referidas neste artigo;

---

<sup>110</sup> Ver adiante sobre cartas de garantia

<sup>111</sup> Vide artigo 483º do Código Comercial Português, aprovado pelo decreto-lei 76-A/2006 de 29 de Março

#### 2.3.4.1 Conhecimento de Embarque nominativo

Este documento indica o nome do beneficiário e, como tal, a mercadoria só a ele deverá ser entregue.

Este Conhecimento de Embarque, não é transmissível por endosso. Aliás, a sua transmissão só poderá ser feita, de acordo com o Código Civil, através da figura da cessão ordinária de créditos. Refere Azevedo Matos que esta cessão terá de ser notificada ao Capitão navio<sup>112</sup> porém, raramente é transmitido.

O Conhecimento de Embarque nominativo, é usado quando as mercadorias são vendidas a uma denominada pessoa ou quando não está relacionada com qualquer contrato de compra e venda.

Visitando direito marítimo Sueco, também aí, não se impede a cessão do Conhecimento de Embarque nominativo a terceiros, mas os efeitos da cessão são distintos em vários aspectos dos que resultam da transmissão de um Conhecimento de Embarque à ordem. Isto é, o tipo de Conhecimento de Embarque determina como ele se transmite, mas, não afecta o seu carácter de Conhecimento de Embarque nem tão pouco a necessidade da sua apresentação, como veremos mais adiante.

Dado que o Conhecimento de Embarque nominativo no ordenamento jurídico Sueco, pode ser cessionado, assim como está sujeito à regra da apresentação, ele pode funcionar, e funciona, como garantia para o estabelecimento de uma carta de crédito, como suporte a um contrato de compra e venda.

É emitido em nome de determinada pessoa como consignatário mas, isso não é suficiente para que este seja um Conhecimento de Embarque nominativo; na verdade, o direito Escandinavo presume que os Conhecimentos de Embarque são todos Conhecimentos “à ordem” salvo, se neles figurar uma cláusula indicando expressamente que são conhecimentos nominativos tais como, “not to order”, ou similar.<sup>113</sup>

Situação semelhante ocorre no direito dos Estados Unidos da América. O “Bill of Lading Act, Title 49, Ch 801, §80103 (b), determina que o Conhecimento de Embarque emitido em nome de determinada pessoa, é um Conhecimento de Embarque nominativo porém, nesse Conhecimento de Embarque tem que estar claramente mencionado que é um

---

<sup>112</sup> MATOS, A. — **Princípios de Direito Marítimo: Do Transporte Marítimo**. 1ª edição. Lisboa: Ática, 1958. p78, apud Palma Carlos

<sup>113</sup> Swedish Maritime Code, § 13:42 - §13:57

Conhecimento de Embarque “não negociável” (“non negociable”) como determina o §80103 (b) (2) do referido Código.

Já o direito Inglês difere a este respeito quer do direito Escandinavo, quer do direito dos Estados Unidos da América. Isto é, contendo o Conhecimento de Embarque a expressão “to order of” ou similar o Conhecimento de Embarque é nominativo, porém transmissível.<sup>114</sup>

O Conhecimento de Embarque nominativo (emitido a pessoa denominada) no ordenamento jurídico Francês tal como no ordenamento jurídico Português, não é transmissível por endosso, mas é possível a sua cessão nos termos do artigo 1690º do Código Civil Francês.

#### 2.3.4.2 - Conhecimento à ordem

Trata-se do Conhecimento de Embarque utilizado mais frequentemente<sup>115</sup>, dada a facilidade existente quanto à sua rápida transmissão mas também, porque serve de instrumento de crédito<sup>116</sup> do destinatário que o poderá endossar, dando como garantia as mercadorias<sup>117</sup>. Este tipo de Conhecimento de Embarque que não indica o nome do destinatário, deve estabelecer que foi passado à ordem de determinada pessoa. Por este motivo, só após ter sido endossado é que dará direito ao levantamento da mercadoria, podendo serem feitos vários endossos sendo, o destinatário o último endossado que, por sua vez deverá endossar o Conhecimento de Embarque a favor do transportador.<sup>118</sup> Ora, quem faz geralmente aquele endosso é o carregador que é quem conhece o destinatário da mercadoria. No entanto, ele poderá ter sido emitido à ordem de outra pessoa a quem caberá o endosso. Esta, ao fazê-lo, poderá indicar imediatamente a pessoa a quem a mercadoria deverá ser entregue. Mas também, poderá acontecer que o Conhecimento de Embarque venha a ser endossado em branco tornando-se, deste modo, um título ao portador.<sup>119</sup>

---

<sup>114</sup> United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act 1924 chapter 50

<sup>115</sup> LA ROSA, A.P. — **Polizza di Carico**. Milano: Giuffrè, 1958. p. 228

<sup>116</sup> ICC Uniform Custom and Practice for Documentary Credits (UCP 600). artigo 20º e seguintes; MATOS, A. — **Princípios de Direito Marítimo: Do Transporte Marítimo**. 1ª edição. Lisboa: Atica, 1958.

<sup>117</sup> MATOS, A. — **Princípios de Direito Marítimo: Do Transporte Marítimo**. 1ª edição. Lisboa: Atica, 1958. p. 77

<sup>118</sup> ROCHA, F.C.D. — **O Contrato de Transporte de Mercadorias Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias**. 1ª edição. Coimbra: Almedina, 2000. p.129

<sup>119</sup> É frequente os conhecimentos serem emitidos indicando como “consignatário” a expressão “à ordem” ou “to order” sem que se alguém seja designado. Não estaremos seguramente, neste caso, face a um conhecimento ao portador tout cour. Uma vez emitido nestas condições, aquela designação só pode ser entendida

#### 2.3.4.3 - Conhecimento ao portador

Este tipo de Conhecimento de Embarque, oferece menor segurança pois a forma como é transmitido, por simples tradição, faz com que qualquer pessoa dele se possa apropriar.

Este Conhecimento de Embarque não indica o nome do beneficiário. Este terá direito ao levantamento a mercadoria pela simples apresentação do documento. O Conhecimento de Embarque será ao portador quando o diz claramente, quando não menciona nenhum nome, quando diz ser à ordem mas não de quem<sup>120</sup> ou ainda quando diz ser à “ordem de” determinada pessoa e esta o endossa em branco.<sup>121</sup>

#### SUBSECÇÃO 2.3.5 - Valor probatório do conhecimento

O nível probatório atribuído ao Conhecimento de Embarque difere em função das relações que possam estar estabelecidas entre os signatários do Conhecimento de Embarque e, relativamente a terceiros, portadores ou outros; também, importa ter em conta o facto de no Conhecimento de Embarque terem sido ou não feitas reservas e, ainda se estas são ou não legítimas.<sup>122</sup>

Desde logo, sublinhe-se que, o Conhecimento de Embarque não constitui prova das mercadorias embarcadas contra o transportador caso não tenha sido assinado por este ou, que ele não reconheça ter sido o seu emissor<sup>123</sup>. Não releva sobre o valor probatório do Conhecimento de Embarque a falta da assinatura do carregador enquanto recibo das mer-

---

como à “ordem do carregador”. Consequentemente, o primeiro endosso, seja ele em branco, seja a pessoa designada ou à ordem de pessoa designada, deverá ser efectuado pelo carregador.

<sup>120</sup> Vide nota 122 supra

<sup>121</sup> ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988. p.96; RODIÈRE, R. — **Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports**. 1ª edição. Paris: Dalloz, 1968. p 112

<sup>122</sup> RODIÈRE, R. — **Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports**. 1ª edição. Paris: Dalloz, 1968. pp 99, 118 e120; ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988. p. 99

<sup>123</sup> Vide neste sentido o artigo 10º do decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro

cadorias embarcadas a bordo, pese embora, influencie a prova no que concerne as condições do contrato ou das obrigações do carregador.<sup>124</sup>

Tratando-se de um Conhecimento de Embarque “limpo” ou de um Conhecimento de Embarque contendo reservas ilegítimas, ele constitui prova do carregamento desde que emanado do transportador; o transportador aceita como suas as declarações do carregador embora se trate de uma presunção simples que poderá vir a ser, afastada por qualquer das partes.

Se o Conhecimento de Embarque contiver reservas (sejam legítimas ou ilegítimas), perderá o valor como instrumento de crédito<sup>125</sup>.

Uma vez assinado pelo transportador e descrevendo as mercadorias por ele cobertas, o valor probatório do conhecimento existe ainda que hajam irregularidades.

Saliente-se, todavia, que uma irregularidade como seja a omissão da data do conhecimento poderá complicar situação. Com efeito, embora tal facto não retire o valor probatório do Conhecimento de Embarque em termos de prova do embarque da mercadoria, não indica, porém, a data em quase processou esse embarque, o que poderá levantar sérios problemas, conforme já atrás se referiu, e tornar, deste modo, o documento inútil.

Em relação a terceiros, o transportador que assinou o Conhecimento de Embarque não poderá invocar este como sendo um recibo do carregador, assim como não poderá invocá-lo contra aqueles. Contudo, os terceiros, assim como o carregador, poderão fazê-lo.

De notar, porém, o facto de, uma vez na posse do terceiro portador, o Conhecimento de Embarque constitui uma prova irrefutável do que nele consta relativamente ao carregamento. Os terceiros poderão invocar o Conhecimento de Embarque mas não são obrigados a aceitar aquilo o que nele foi declarado pelo carregador e confirmado pelo transportador, como assinala Rodier<sup>126</sup>. Porém, como já referimos, para que tenha esta força probatória, é necessário que não existam reservas legítimas e que o conhecimento tenha emanado do transportador. Registe-se finalmente que, em relação ao terceiro portador, o Conhecimento de Embarque “limpo” constitui prova absoluta daquilo que nele consta relativamente à mercadoria.

---

<sup>124</sup> RODIÈRE, R. — *Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports*. 1<sup>a</sup> edição. Paris: Dalloz, 1968. p 99

<sup>125</sup> ICC Uniform Custom and Practice for Documentary Credits (RUU 600). artigo 27º

<sup>126</sup> RODIÈRE, R. — *Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports*. 1<sup>a</sup> edição. Paris: Dalloz, 1968. p 102

### SUBSECÇÃO 2.3.6 - **Conhecimento de embarque vs carta-partida**

Embora possam, coexistir e até completar-se, existem diferenças importantes entre a carta-partida e o Conhecimento de Embarque, porque regem relações jurídicas distintas.

A carta-partida é o título do contrato de fretamento enquanto o conhecimento é o título do contrato de transporte. Além disso, a carta-partida é anterior ao conhecimento e é estabelecida antes do carregamento enquanto o conhecimento é estabelecido, em princípio, após o carregamento e diz directamente respeito à execução do contrato. Por fim, enquanto a carta-partida estabelece as regras que regem as relações entre as duas partes intervenientes no contrato de fretamento, o conhecimento rege as relações entre estas e também entre estas e o destinatário.<sup>127</sup>

### SUBSECÇÃO 2.3.7 - **Conhecimento de embarque vs seaway bill**

O “Seaway Bill”<sup>128</sup> é um documento inspirado no transporte de mercadorias por via rodoviária ou aérea. Figura próxima, porém distinta do Conhecimento de Embarque, o Sea Waybill, é definido como:

*“Un document non négociable faisant preuve d’un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur, ainsi que l’engagement de celui-ci de délivrer les marchandises au destinataire indique sur les documents”*<sup>129</sup>

Ao seu aparecimento, não é alheio o incremento da contentorização das mercadorias transportadas por via marítima e o facto do transporte marítimo se ter transformado num tipo de transporte substancialmente mais rápido, assim como o facto de muitos dos contratos de compra e venda internacional não, incluírem o transporte nas mais variadas modalidades, liderou o aumento do uso do que é denominado por “seaway bill”.

Trata-se de um documento que é simultaneamente um contrato de transporte, um recibo que demonstra que as mercadorias foram recebidas para transporte ou recebidas a

---

<sup>127</sup> ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988. p 89

<sup>128</sup> Que traduzimos como “Carta de Porte Marítima”, isto porque, aparentemente, não existe outra quer na doutrina quer na jurisprudência nacional.

<sup>129</sup> Definição dada pelo Conselho Económico e Social das Nações Unidas, grupo de trabalho sobre a simplificação dos procedimentos do comércio internacional, Doc.Trade/WP.4/INF.61, Março 1979, p 13.

bordo e, um compromisso assumido pelo transportador de entregar as mercadorias ao consignatário mencionado no documento.

Tem características adquiridas conteúdo da Convenção de Bruxelas de 1924, designadamente a de titular um contrato de transporte e o reconhecimento que as mercadorias foram recebidas para transporte ou a bordo.

A grande diferença entre o Conhecimento de Embarque o “Seaway Bill” é que o primeiro é um título que representa as mercadorias. Por isso, ele necessita, em geral, ser apresentado para obtenção das mercadorias. O sea waybill permite que o consignatário obter as mercadorias desde que prove ser a pessoa indicada no seaway.<sup>130</sup>

#### SUBSECÇÃO 2.3.8 - As Cláusulas do Conhecimento de Embarque

A Convenção de Bruxelas de 1924 e os protocolos, ocupam-se fundamentalmente no estabelecimento das responsabilidades e não se pronunciam sobre tantos outros aspectos do transporte marítimo. Uns entenderam-se que deveriam ficar na liberdade estipulação das partes, outros, já suficientemente conhecidos, foram deixados para as legislações nacionais. Daí que, importa que o Conhecimento de Embarque, não só para justificar a sua condição de título de contrato de transporte, contenha cláusulas, condições e definições relativas ao contrato de transporte de mercadorias por via marítima.

Há cláusulas incitas no Conhecimento de Embarque sofreram ao longo tempo alterações, aperfeiçoamentos ambos gerados por alterações legislativas e jurisprudenciais nos quatro cantos do mundo. Dir-se-á que hoje existem cláusulas que são comuns em praticamente todos os Conhecimentos de Embarque outras, fruto de especialização, em determinado tipo de mercadorias e de tráfegos.

#### "Paramount Clause" e período de responsabilidade

Esta cláusula tem por objectivo determinar qual a legislação aplicável ao contrato de transporte. E delimitar o período de responsabilidade do transportador. Ela é geralmente uma das primeiras cláusulas dos conhecimentos de embarque. De acordo com o clausulado do “Conlinebill”2000 da BIMCO<sup>131</sup>, pode ter a seguinte redacção:

---

<sup>130</sup>FALHANGER, T., BULL, H.J. e BRAUTASET, L. — **Introduction to Maritime law**. 1ª edição. Oslo: Tano Aschehoug, 1998. p 355

<sup>131</sup>The Baltic and International Maritime Council

*“a) the international Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924 (the hague rules) as amended by the protocol signed Brussels on 23rd February 1968 (hague-visby rules) and as enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.*

*When there is no enactment of the hague-visby rules in either the country of shipment or if no such enactment is in place, the hague rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this contract.*

*The protocol signed at Brussels on 21<sup>st</sup> December 1979 (the SDR protocol 1979) shall apply where the hague-visby rules, whether mandatorily or by this contract.*

*The carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo arising prior to loading, after discharging, or with respect to deck cargo and live animals.*

*b) If the carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the cargo the liability of the carrier shall be limited to the freight for the carriage covered by a bill of lading, or to the limitation amount as determined in sub-clause 3(a), whichever is the lesser.*

*c) The aggregate liability of the carrier and/or any of his servants, agents or independent contractors under this contract shall in no circumstances, exceed the limits of liability for the total loss of the cargo under sub-clause 3(a) or if applicable, de Additional Clause.*

Embora a Convenção de Bruxelas 1924 considere nulas as cláusulas inseridas nos conhecimentos de Embarque que visem limitar ou excluir a responsabilidade do transportador" nela definida, existem cláusulas de exoneração que são consideradas legítimas. Por outro lado, Convenção de Bruxelas de 1924 estabelece no seu artigo 7º que nenhuma disposição da presente Convenção proíbe ao armador ou carregador inserir num contrato estipulações, condições, reservas ou sanções relativas às obrigações e responsabilidades do armador, ou do navio, pelas perdas e danos que sobrevierem às mercadorias, ou concernentes à sua guarda, cuidado e manutenção, anteriormente ao carregamento e posteriormente à descarga do navio no qual as mesmas mercadorias são transportadas por mar. Assim, esta

cláusula em particular no que diz respeito ao período de responsabilidade deverá ser considerada válida<sup>132</sup>.

#### Cláusula de Jurisdição

O objectivo desta cláusula é determinar qual o tribunal competente em caso de litígio. Pode ter a seguinte redacção:

*“Disputes arising out of or in connection with this bill of lading shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the law of the place where the carrier has his principal place of business, as stated on page 1, except as provided elsewhere herein”*

#### Load and Discharge clause

- a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by the carrier or his Agent.*
- b) The merchant shall, at his risk and expenses, handle and/or store the cargo before loading and after discharging.*
- c) Loading and discharging may commence without prior notice;*
- d) The merchant or his Agent shall tender the cargo when the vessel is ready to load and as fast as the vessel can receive including, if required by the carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the merchant or his Agent fails to tender de cargo when the vessel is ready to load or fails to load as fast as the vessel can receive the cargo, the carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo, the vessel shall be entitled to leave the port without further notice and the Merchant shall be liable to the carrier for deadfretight and/or any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the carrier.*
- e) The merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as fast as vessel can discharge including, if required by the carrier outside ordinary working hours notwithstanding any custom pf the port. If the merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo the carrier’s discharging of the*

---

<sup>132</sup> ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988. p 161

*cargo shall be deemed fulfilment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within reasonable time, the carrier may sell the same privately or by auction. If the merchant or his agent fails to take delivery of the cargo as fast as the vessel can discharge, the merchant shall be liable to the carrier for any overtime, charges, losses, costs and expenses incurred by the carrier.*

*f) The merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo*

#### 'Both' to Blame' Collision"

Cláusula de colisão em caso de culpa de ambos os navios, apresenta-se normalmente da seguinte forma:

*“If the vessel comes into collision with another as result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the master, mariner, piloto r the servants of the carrier in the navigation or in the management of the vessel the Merchant will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owner in so far as such loss or liability representes loo o for damage to or any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owner to the owner of the cargo and set off, recouped or recovered by the other or non.carrying vessel or her owner as part of his claim against the carrying vessel or carrier. The foregoing provions shall also apply where the owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of the collision or contact.*

#### - General Average, Clause"

A cláusula de relativa à regulação da avaria grossa poderá ter a seguinte redacção:

*“General average shall be adjusted, stated and settled in London according to the york-antwerp rules 1994 or any modification thereof, in repect of all*

*cargo, whether carried on or under deck. In the event of accident, danger, damage, or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not for which or for the consequence of which the carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the merchant shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as full as if the salving vessel or vessels belonged to strangers”.*

- Scope of carriage"

Trata-se de uma cláusula que concede determinadas facilidades ao navio tais como escalar portos não previstos ou suprimir outros revistos, regular agulhas, entrar em doca seca, ser reparado ou abastecido, navegar sem piloto, rebocar ou "ser rebocado", salvar vidas e bens.

Substituição de navio e transbordo de mercadorias.

*“The intended carriage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the carriage including bunkering, loading, discharging, or other operations and maintenance of the vessel and crew”*

Cláusula "relativa, a animais vivos e carga de convés

Pretende-se aqui submeter este tipo de transporte à Convenção de Bruxelas de 1924 e, ou aos seus protocolos, com o intuito de aproximar as disposições mais favoráveis e por outro afastar tudo o que possa ser desfavorável ao transportador. Quer a possibilidade de transportar carga no convés sem prévio conhecimento do carregador, que a contribuição da mercadoria transportada no convés para avaria grossa.

*“Shall be carried subject to Hague rules or hague-visby rules as referred at clause X thereof. Goods on deck, stated herehein to be so carried and live animals are received, handled, loaded stowed, carried kept and discharged at merchants risk and carrier shall not be liable for loss thereof, damage or*

*delay whichsoever and howsoever occurring even though resulting from unseaworthiness of the vessel or from any act, neglect or default of the carrier, his servants or agents in the management of such animals and deck cargo or In case of deviation of the vessel.*

*Deck cargo maybe carried without notice to merchant.*

*Goods carried on deck shall contribute to and receive compensation from general average (as the case may be).*

Existem ainda muitas outras cláusulas de que são exemplo, aquelas que se referem ao pagamento do frete, direito de retenção, sobre as quais não nos debruçaremos

## **SECÇÃO 2.4 - A execução do contrato de transporte**

### **SUBSECÇÃO 2.4.1 - A declaração de carga**

No percurso em que se analisa o contrato de transporte marítimo de mercadorias, o primeiro documento a surgir é a declaração de carga.<sup>133</sup>

Trata-se de um documento emitido pelo carregador e entregue ao transportador antes do embarque,<sup>134</sup> no qual, se descrevem as mercadorias a transportar e se indicam outros elementos relativos ao transporte, por exemplo o porto de carga, porto de descarga.

Na declaração de carga devem as mercadorias ser descritas com suficiente pormenor, indicando-se para tanto, designadamente a sua natureza e características, os eventuais cuidados que careça, o tipo de embalagem e o seu acondicionamento, as marcas necessárias, o número de volumes ou de objectos a sua quantidade e peso.<sup>135</sup>

Estas indicações são de extrema importância, pois o transportador irá emitir o conhecimento, e assumir a correspondente vinculação que para ele emerge do contrato de transporte, baseado na informação aí contida. Por isso, o carregador será responsável perante o transportador pelos danos emergentes das omissões ou incorrecções da declaração de carga.<sup>136</sup>

---

<sup>133</sup> Artigo 4º do decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro; art.º 3º, §3 da Convenção de Bruxelas de 1924; artigo 13º, 2 e 15º,1, alínea a) da Convenção de Hamburgo de 1978.

<sup>134</sup> Vide artigo 3º, § a) da Convenção de Bruxelas de 24/08/1924;

<sup>135</sup> Vide alíneas a) a f) do nº 1 do artigo 4º do decreto-lei nº 352/86 de 21 de Outubro

<sup>136</sup> nº 2 do artigo 4º do decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro

Na opinião de alguns autores importância da declaração de carga assenta também da circunstância de poder valer como proposta contratual, se esta ainda não tiver sido formulada.

Já a Convenção de Bruxelas de 1924, sensível a esta necessidade de correcta descrição das mercadorias a transportar e exprimindo os sentimentos e necessidades dos diversos intervenientes no transporte, exigia que o carregador – antes do embarque – indicasse por escrito as marcas, os números, a quantidade e o peso das mercadorias (art. 3º nº 3); referindo-se depois que o carregador “indemnizará o armador de todas as perdas, danos, e despesas provenientes ou resultantes de inexactidões sobre estes pontos” (art. 3º nº 5). Mas, acrescenta a parte final do preceito “o direito do armador a tal indemnização não limitará, de modo nenhum, a sua responsabilidade e os seus compromissos derivados do contrato de transporte, para com qualquer pessoa diversa do carregador”.

A convenção de Hamburgo 1978, no que respeita à declaração de carga, é menos pormenorizada e menos rígida pois embora imponha ao carregador um dever de informação - especialmente sublinhado quanto ao transporte de mercadorias perigosas (art. 13º, nº 2) – não exige que o mesmo se consubstancie num documento específico, nem sequer que seja feito por escrito (art.º 15, nº1 alínea a). Parece-nos ser esta a posição mais correcta porque mais adequada à realidade a que se dirige e portanto dotada de maior operatividade, sendo certo que não desacautela os interesses dos vários intervenientes, até porque, na prática, as informações necessárias costumam ser transmitidas por escrito.

A declaração de carga, assumiu recentemente (Jan de 2011) uma importância reforçada. Como foi referido, a sua relevância primordial circunscrevia-se à preparação do Conhecimento de Embarque e, como é lógico, à de elemento orientador no planeamento do carregamento do navio.

Actualmente, desde Janeiro de 2011, as mercadorias introduzidas no território aduaneiro da Comunidade Europeia, (à semelhança do que acontece com os Estados Unidos da América), devem ser cobertas por uma declaração sumária nos termos do nº 1 do art.º 36º-A do Regulamento (CE) nº 2913/92<sup>137</sup> do Conselho, de 12 de Outubro de 1992 (Código Aduaneiro Comunitário). Esta declaração sumária designa-se por Declaração Sumária de Entrada em conformidade com o nº 17 do art.º 1º do Regulamento (CE) nº 2454/93<sup>138</sup> da Comissão, de 2 de Julho de 1993 (Disposições de Aplicação do Código Aduaneiro Comunitário). Esta “Declaração Sumária de Entrada”, tem como principal função permitir a rea-

---

<sup>137</sup> JO L 97 de 18 de Abril de 1996

<sup>138</sup> JO L 253 de 11 de Outubro de 1993

lização de uma análise de risco apropriada, principalmente para fins de segurança e protecção, antes da chegada das mercadorias ao território Aduaneiro Comunitário e, não se confunde com a declaração sumária para depósito temporário prevista no art. 186º das Disposições de Aplicação do Código Aduaneiro Comunitário.

A Declaração Sumária de Entrada, é elaborada electronicamente, em princípio, a partir do porto de origem, cabendo essa obrigação e responsabilidade ao transportador marítimo.

Nos termos do artigo 184-A das disposições de aplicação do Código Aduaneiro Comunitário com a redacção que lhe foi dada pelos Regulamentos (CE) nº 1875/2006<sup>139</sup> da Comissão de 18 de Dezembro de 2006 e nº 312/2009<sup>140</sup> da Comissão de 16 de Abril de 2009, no caso do tráfego marítimo, a Declaração Sumária de Entrada é apresentada na estância Aduaneira de entrada (o primeiro porto comunitário) nos seguintes prazos:

Para a carga contentorizada, distinta da que se aplicam as alíneas c) e d) pelo menos 24 horas antes do *carregamento*; para a carga a granel ou fraccionada, excepto se forem aplicáveis as alíneas c) e d) pelo menos 4 horas antes da chegada ao primeiro porto da Comunidade Europeia.

#### SUBSECÇÃO 2.4.2 - A Navegabilidade do navio

Para além da obrigação de transportar a mercadoria de um porto para outro, impende sobre o transportador de forma idêntica um conjunto de obrigações de sucessivas.

A obrigação de diligência concerne, nos termos do nº1 do artigo 3º da Convenção de Bruxelas de 1924, na obrigação do armador, antes e no início<sup>141</sup> da viagem a exercer uma “razoável diligência” para:

- a) Colocar o navio em estado de navegabilidade;
- b) Armar, equipar e aprovisionar convenientemente o navio;
- c) Preparar e pôr em bom estado os porões, frigoríficos e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são carregadas, para a sua recepção, transporte e conservação.

---

<sup>139</sup> JO L 360 de 19 de Dezembro de 2006

<sup>140</sup> JO L 98 de 17 de Abril de 2009

<sup>141</sup> A Convenção de Roterdão de 2009, inova neste ponto. Ela acolhe os termos do nº1 do artº3 da Convenção de Bruxelas de 1924, porém estende notavelmente o campo desta obrigação. Com efeito, o transportador não está somente obrigado a essa diligência “antes” e no “início” da viagem. Sob o novo texto essa obrigação é a de “maintenir le navire en état de navigabilité (...) tout au long du voyage “, conforme decorre do seu artº 14º.

Esta obrigação de diligência tem um âmbito muito vasto e respeita a tudo que se relacione com a navegabilidade do navio. Não se limita somente à capacidade do navio afrontar os perigos do mar, mas ainda estar armado com uma tripulação e um capitão competentes<sup>142</sup>, todos os equipamentos devem estar em bom funcionamento, incluindo aqueles que são exclusivamente destinados ao cuidado das mercadorias sem que seja necessário colocar em causa a segurança do navio.<sup>143</sup>

Esta noção de diligência razoável, de origem Inglesa - “due dilligence” - é por vezes de difícil apreciação, análise e está longe de ser esgotado. Trata-se, com efeito, de uma noção um pouco vaga e daí que a prova do seu exercício dependa dos actos a que se refere. Em regra, entende-se esta diligência como a que é própria do “Bonne pater familie” ou ainda, do armador do qual se pode esperar uma conduta prudente e consciencioso.<sup>144</sup>

É ao armador que caberá provar o exercício desta diligência, sendo-lhe facultados todos os meios de prova em que se incluem os certificados de navegabilidade do navio.<sup>145</sup> Note-se, porém, que nenhum deles será decisivo mas antes deverá ser considerado como uma presunção “juris tantum” a qual, por sua vez, poderá ser ilidida através de qualquer outro meio de prova.

## SUBSECÇÃO 2.4.3 - O Carregamento

### 2.4.3.1 - A recepção da mercadoria e embarque

Uma vez em porto e prontas<sup>146</sup> para embarque, as mercadorias devem ser entregues ao transportador. A “prise en charge”, é como refere Rodier, “*est l’acte juridique par le-quele le transporteur accepte la marchandise au transport*”.<sup>147</sup> Esta aceitação da mercadoria pelo transportador, que pressupõe o poder de ele a verificar, é particularmente importante. Com esse acto, haja ou não reservas sobre o estado das mercadorias, é com ele que

---

<sup>142</sup>IMO — International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amended (STCW 1978).

<sup>143</sup> Propendemos para entendimento que a noção de navegabilidade deve ser entendida no domínio administrativo, isto é, deverá ter em ordem todos os certificados exigidos quer pela regulamentação quer pelas Convenções Internacionais, algumas das quais já referidas.

<sup>144</sup> ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988. p 109.

<sup>145</sup>MATOS, A. — **Princípios de Direito Marítimo: Do Transporte Marítimo**. 1ª edição. Lisboa: Ática, 1958, pp 98-99

<sup>146</sup> Significa isto que, ambos, carregador e transportador cumpriram as formalidades necessárias junto das autoridades e que a carga está em porto no local acordado

<sup>147</sup> RODIÈRE, R. — **Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports**. 1ª edição. Paris: Dalloz, 1968. p138

serão transferidos todos os riscos e respectiva responsabilidade para transportador e, ainda, a obrigação deste emitir e entregar o respectivo Conhecimento de Embarque ao carregador.

Em regra, e tendo por orientação o estipulado no artigo 2º da Convenção de Bruxelas de 1924, a recepção da mercadoria pelo transportador e a sua conseqüente assunção da responsabilidade<sup>148</sup> ocorre no momento em que aquela entra em contacto com o aparelho elevatório, ou seja, no momento em que as alças das lingas são encapeladas no gato do guindaste para o embarque.<sup>149 150</sup> Este é o entendimento mais comum na jurisprudência internacional, embora tenham surgido algumas dificuldades<sup>151</sup>. Conscientes destas divergências os intervenientes no negócio marítimo, tentam colmatar estas dificuldades ajustando o clausulado dos seus Conhecimentos de Embarque às particularidades das cargas e dos portos.

Menos comum por razões óbvias, mas nem por isso de excluir, é possível o transportador receber a mercadoria em momento anterior, armazená-la em terra<sup>152</sup>, e posteriormente embarcá-la procedendo no momento da recepção à emissão de um conhecimento, mencionando “recebido para embarque”.

O Legislador nacional, tem um entendimento diferente no que concerne o momento da recepção. Na verdade, ele considera que o início da responsabilidade do transportador ocorre no momento em que a mercadoria passa a linha perpendicular do costado do navio no sentido de fora para dentro, como prevê o nº 1 do artigo 23º do decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro.

---

<sup>148</sup> A recepção da mercadoria por parte do transportador deve ocorrer ao ritmo por ele determinado. Trata-se de uma das condições contratuais estipuladas na generalidade dos Conhecimentos de Embarque. O legislador nacional, muito bem, incluiu esta norma no artigo 16º do decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro. Como é evidente o transportador tem necessidade que as suas escalas sejam tão curtas quanto possível. Daí que o transportador, cuidadosamente escolhesse como seu operador portuário aquele que lhe garantisse o maior ritmo possível e, assim, sempre que as operações portuárias em terra, de conta do carregador, pertencessem a um outro operador portuário distinto, este último teria que operar com o mesmo número de equipas (gangas) que o seu homólogo nas operações de carregamento da mercadorias. As concessões ocorridas nos portos Portugueses a partir do ano 2000, introduziram alterações significativas nas operações portuárias, fazendo com que actualmente nos principais portos nacionais exista uma só entidade que é concessionária da operação portuária no seu todo e dos respectivos terminais de carga. Considerando os termos em que as concessões foram efectuadas, mormente ao nível das exonerações da responsabilidade dos concessionários, aquela norma, revela-se inútil. Na verdade, na prática, quem impõe o ritmo de operação dos navios é o Concessionário Portuário. Voltaremos sobre este assunto noutra sede.

<sup>149</sup> Em regra, na generalidade dos portos em todo mundo, os custos do carregamento mercadoria estão aferidos a este momento. Normalmente, a recepção da mercadoria neste momento é denominada “sous palan” ou “under tackle.”

<sup>150</sup> Neste mesmo sentido, ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988. p 112; RODIÈRE, R. — **Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports**. 1ª edição. Paris: Dalloz, 1968. p 140.

<sup>151</sup> Incluem-se aqui o carregamento e descarga dos granéis sólidos ou líquidos e ainda o recurso a batelões.

<sup>152</sup> Recorrendo a quem no porto esteja habilitado a armazenar a mercadoria e, com esta entidade estabelecer um contrato de depósito.

### 2.4.3.2 - A Estiva

A estiva é, segundo momento da operação de carregamento. Consiste na distribuição da mercadoria nos espaços destinados à carga no interior do navio. Trata-se de uma operação complexa que exige não só conhecimento da regulamentação existente, das particularidades das mercadorias e das embalagens.

Prendem-se, desde logo, com esta operação duas grandes questões: estabilidade do navio com vista à sua permanência no porto e a sua capacidade de se deslocar para os portos seguintes afrontando as diversas condições de tempo e de mar. Mais, esta operação implica que se tenha em mente as condições quer de calado e estabilidade, resultantes de descarga e carga de mercadorias nos portos intermédios, se existirem. Logo, é necessário que haja não só uma planificação dessa operação mas, sobretudo uma vigilância apertada por parte do Capitão<sup>153</sup> do navio ou de um dos seus oficiais sobre os operadores portuários que em geral efectuam essa operação. A estiva deve obedecer, contrariamente ao que se chegou a crer não a uma mediana e razoável diligência mas a uma diligência qualificada<sup>154</sup>. Na verdade, para além de algumas imposições legais, é a vontade do Capitão que sempre prevalecerá nesta matéria enquanto responsável pela segurança do navio, da carga e das pessoas.

Por isso, a importância desta fase do carregamento é inquestionável não só por questões de estabilidade do navio, capacidade de afrontar o tempo e o mar, mas também pelo facto de cair na esfera jurídica do transportador, a obrigação de garantir que a mercadoria será entregue no destino nas mesmas condições em que a recebeu, isto é o seu dever de boa guarda da mercadoria a bordo.

Importa reter sobre esta fase do carregamento que o preambulo do decreto-lei nº 352/86 de 21 de Outubro, e bem assim o seu artigo nº 7, aclaram que "a eventual inserção de cláusulas tais como FIO ("free in and out"), FIOS, "free in and, out, stowed" ou FIOST (free, in and out, stowed and trimmed) em nada implicarão a exoneração de responsabilidade do transportador apesar das operações de carregamento e/ou descarga serem efectuadas pelo carregador, destinatário ou por operador portuário.

O Supremo Tribunal de Justiça Português propugna que segundo a Convenção de Bruxelas o armador só está obrigado a efectuar o carregamento se expressamente assumir

---

<sup>153</sup> Ver o que se disse sobre a figura do Capitão e do Código ISM na secção 1.2

<sup>154</sup> TETTLEY, W. — *Marine Cargo Claims*. 3ª edição. Montreal: Yvons Blais, 1988. p 541

tal dever<sup>155</sup>. Assim sendo, parece correcto questionar-se a responsabilidade do transportador pelos danos produzidos à mercadoria no decurso do carregamento ou descarga efectuada pelo carregador, pelo destinatário ou ainda pelos seus operadores portuários. A House of Lords no Reino Unido solucionou, pelo menos para já, este problema que também era colocado no seu ordenamento jurídico.<sup>156</sup>

Como dissemos as mercadorias são arrumadas no interior do navio nos compartimentos destinados para as mercadorias. Exclui-se aqui o caso de alguns navios porta contentores ou ainda alguns navios destinados ao tráfego de “cargas de projecto”, os navios que transportam madeira em toro, nos quais é normal a estiva da mercadoria no convés.

---

<sup>155</sup> Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 03 de Junho de 1992 processo nº 081426.

<sup>156</sup> [2003] 2Lloyds Law report 87. No que respeita as estas Cláusulas FIOS e FIOST, “English Court of Appel” caso Jordan ou “Jindal Iron and Steel Co Limited and Other V. Islamic Solidarity Shipping Company Jordan Company Inc.” confirmou que o transportador somente é responsável pela “safe loading and stowage” da carga se ele foi previamente contratado para o efeito. Os interessados na carga interposeram recurso daquela decisão e a House of Lords em 25/11/2004, explicando os motivos, não lhes deu vencimento de causa. Os factos: A carta-partida previa que “stowing, lashing, securing, dunnaging and discharging operations” seriam efectuadas pelo “charterer/shipper/receivers”. Foram apresentados argumentos nos tribunais inferiores relativos à actual redacção usada na carta-partida, mas esses argumentos não surgiram na apelação; os interessados na carga aceitaram que os termos da carta-partida era suficientes para transferir para si a responsabilidade por aquelas operações e afastá-las da esfera jurídica do armador do navio. Os Conhecimentos de Embarque relativos à carga foram emitidos incorporando os termos quer da carta-partida que a cláusula standard “paramount”. O pedido inicial surge na sequência como resultado de uma avaria na mercadoria. Ficou assente que a avaria ocorreu num qualquer momento as operações de “loading”, “stowing” and “securing” ou durante a operação de “discharge”. Quer o “High Court” quer o “Court of Appel” decidiram a favor do armador. O principal argumento os interessados na mercadoria eram que as condições FIOS incorporadas no Conhecimento de Embarque contrariavam o disposto nos nºs 2 e 8 do artº 3º das “regras de “Hague-visby” que preveem o seguinte: “ 2. Subject to the provisions of article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried”. “8. Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these rules, shall be null and void and of no effect”. Os interessados na carga arguiram que o nº 2 do artigo III, enuncia certo número de deveres não delegáveis que o transportador deve assumir e que, qualquer tentativa de transferir essa responsabilidade para outra parte (no caso “shippers/receivers” cai no escopo do nº 8 do art III e, por isso, não produzem efeito. Um tropeção para os interessados na carga foi a existência de casos anteriores que tinham sido decididos a favor do armador, nomeadamente “Pyrene v. Scindia [1954] 1Lloyd’s law report e Renton v. Palmyra, [1956]2 Lloyd’s law report 379 suportando a posição do transportador que certas obrigações do nº 2 do artigo III poderiam ser transferidas por acordo. Os interessados na carga argumentaram que aqueles casos foram decididos com base numa interpretação errada das normas em questão e consequentemente não deveriam ser relevadas, devendo pugnar-se por uma interpretação correcta da norma.

A House of Lords, comentou a respeito da interpretação daquelas normas nos casos mencionados. A sua decisão foi, sobretudo baseada mais em critérios de certeza e correcção. O lord Steyn referiu uma declaração de 1774 do Lord Mansfield “ *in all mercantile transactions the Great objects should be certainty*; e por isso, é mais importante que a norma seja certa do que seja estabelecida num ou noutro sentido. A House of Lords, não ficou convencida que a regra existente decorrente dos casos Pyrene v. Scindia tenha causado qualquer injustiça ou tenha sido insatisfatória como demonstrado em outras numerosas jurisdições que seguiram doutrina semelhante. Acrescentaram que, ainda que, a interpretação fosse errada a regra tem vigorado ao longo de muito tempo e foi aceite comercialmente como correcta e a injustiça seria causada se os contratos FIOS existentes tivessem que ser ineficazes na exclusão da responsabilidade do transportador por operações que ele não efectuou. Assim, pelo menos para na lei inglesa já assente que o transportador pode exonerar-se da responsabilidade pelas operações de “loading, stowing dunnaging, securing and discharge”. Não pode por isso existir dúvida que sob as condições FIOS, admitindo que elas estão correctamente redigidas, são válidas e produzem efeitos.

Nos navios ditos convencionais, é permitida a estiva no convés, contudo, sempre sob orientação e responsabilidade do capitão no que concerne à segurança.

Se do ponto de vista do navio é possível estivar mercadorias no convés, do ponto de vista da carga a situação é distinta. Há mercadorias que obrigatoriamente têm que ser carregadas no convés do navio, de que são exemplo as mercadorias perigosas. Outras, não perigosas, carecem da anuência do carregador, isto tendo em conta o estipulado na alínea c) do nº 1 da Convenção de Bruxelas. Esta exigência prende-se essencialmente com dois factores: O tipo de mercadoria a transportar e a sua capacidade de resistir às agruras do mar e, o facto de a mercadoria viajar por conta e risco do carregador e, por consequência este ter a necessidade de acrescentar essa cobertura na sua apólice de seguro (partindo do princípio que este vendeu a mercadoria com base (CIF).

O decreto-lei nº 352/86 de 21 de Outubro, por via do seu artigo 9º estabelece na ordem jurídica Portuguesa o regime de transporte no convés. Assim, estabelece-se como princípio geral o prévio consentimento do carregador para que a mercadoria possa ser transportada no convés, devendo este consentimento constar expressamente do conhecimento de carga (nº 1). Contudo, o consentimento poderá ser dispensado quando a mercadoria tenha de seguir no convés por imperativo legal (caso das mercadorias perigosas) ou quando se trate de transporte de contentores em navio especialmente construído, ou adaptado para tal efeito ou ainda, outro tipo de navio segundo usos de tráfego prudentes (nº 2). Finalmente, o nº 3 deste artigo prevê expressamente a aplicabilidade o sistema estabelecido pela Convenção de Bruxelas de 1924 no que se refere às causas de exoneração legal da responsabilidade do transportador bem como à respectiva limitação legal, no caso do transporte de carga no convés se processar nos termos dos números anteriores.

Pelo que ficou dito, depreende-se portanto que, à semelhança de outras legislações e do estabelecido na Convenção de Hamburgo de 1978, o transporte de mercadorias no convés passou a estar devidamente regulamentado e, no caso Português, sujeito às disposições da Convenção de Bruxelas de 1924 "em matéria de conhecimentos de carga, no que se refere aos chamados carregamentos "regulares".

O decreto-lei nº 352/86 (artigo 9º), remete, através do seu artigo 2º, para as convenções internacionais vigentes em Portugal, no nosso caso, para a Convenção de Bruxelas de 1924.

#### SUBSECÇÃO 2.4.4 - A viagem

Uma vez concluídas as operações comerciais que justificaram a escala do navio num porto, revistas as questões de ordem técnica que o permitam chegar ao próximo porto e cumpridas as formalidades legais, o Capitão tomará piloto e ou reboque, se isso for obrigado ou, se assim o entender, e zarpará com destino ao próximo porto de destino de acordo com um programa pré-estabelecido.

O desvio do navio, isto é a alteração da derrota normal resultante de modificação do seu plano de escalas ou por outro motivo, deve ser avaliado caso a caso. Isto porque, podemos estar face a uma falta náutica ou de uma falta comercial. Haverá pois que distinguir se esse desvio ocorreu por questões de ordem técnica do navio e aí será considerada uma falta náutica sendo o transportador exonerado de responsabilidade, ou se o desvio ocorreu com intuítos lucrativos e, assim sendo o desvio será uma falta comercial e por consequência não constitui causa de exoneração da responsabilidade do transportador.<sup>157</sup>

Os desvios por erro de navegação, inavegabilidade do decurso da passagem marítima, perigo de guerra, têm merecido aceitação da jurisprudência anglo-americana. Por outro lado, têm condenado os desvios produzidos com fins lucrativos<sup>158</sup>

Os navios têm uma velocidade de exploração que está a abaixo da velocidade máxima e que corresponde a uma relação de equilíbrio entre velocidade, tempo e consumo de combustível. Em regra, esta velocidade é acordada nos contratos de fretamento e não raras vezes os conflitos surgem sempre o navio se desloque injustificadamente a velocidade inferior à que foi acordada. Estas questões raramente afectam o contrato de transporte de mercadoria por mar.

O navio tomará a derrota adequada para o seu destino tendo em conta os condicionamentos legais a que já nos referimos e, caso não haja nenhum incidente (colisão, abalroamento, salvamento, avaria, ou outro evento) o navio chegará a seu destino, dando aí aviso de chegada e aviso de pronto para carregar e /ou descarregar mercadoria.

Deverá sublinhar-se, que durante a execução da passagem marítima, ainda que não exista nenhum dos eventos atrás referidos, impende sobre o transportador o dever de boa guarda das mercadorias embarcadas. Naturalmente o Capitão antes da sua saída do porto

---

<sup>157</sup>RODIÈRE, R. — *Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports*. 1<sup>a</sup> edição. Paris: Dalloz, 1968. p163

<sup>158</sup>RODIÈRE, R. — *Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports*. 1<sup>a</sup> edição. Paris: Dalloz, 1968. p164

terá tido as precauções adequadas à viagem que irá fazer mas, mesmo que não haja nenhum “acto de Deus” é frequente a peação das cargas por efeito de sucessivos golpes de mar ficar frouxa e daí resultarem desmoronamentos de carga no interior do navio ou carga caída ao mar. Não só por este facto, mas por tantos outros, no decurso da travessia o Capitão tem o dever de prestar às mercadorias que transporta os cuidados necessários com o intuito de assegurar a sua conservação até ao destino, com resulta do nº 2 do artigo 3º da Convenção de Bruxelas de 1924.

#### SUBSECÇÃO 2.4.5 - A descarga e Entrega

Uma vez chegado ao porto de destino<sup>159</sup>, o transportador deverá proceder à descarga das mercadorias.

Da mesma forma que para o carregamento, transportador continuará responsável por quaisquer avarias ou danos que as mercadorias venham a sofrer durante esta operação, embora possa eventualmente recorrer contra o operador portuário ou exonerar-se por falta cometida pelo carregador e ou, recebedor.

De qualquer modo, tanto as operações prévias à descarga, como seja a desestiva, como a descarga propriamente dita, serão executadas sob sua direcção e responsabilidade. E, se acaso alguma falta houver sido cometida durante a execução destas operações ela será qualificada como uma falta comercial que não permitirá a ilibação do transportador.

Embora, por vezes, a descarga seja acompanhada simultaneamente da entrega, muitas vezes tal não acontece. Neste caso, o transportador continuará responsável pela guarda e conservação, da mercadoria, ainda que em terra, até à sua entrega, Note-se, porém, que embora a sua responsabilidade se mantenha, esta já não decorre do estipulado, na Convenção de Bruxelas de 25/8/1924 mas antes do disposto nos artigos 1185º e seguintes do Código Civil, relativos à responsabilidade do depositário como de decorre do artigo 6º da Convenção de Bruxelas<sup>160</sup>. Por outro lado, o transportador poderá exigir do recebedor as despesas que esta guarda e conservação tenham ocasionado.

---

<sup>159</sup> Consideramos aqui que “a chegada do navio” ao local de descarga no porto onde será efectuada a descarga da mercadoria que nada tem a ver o conceito de “navio chegado - pronto” discutido ao nível dos contratos de fretamento.

<sup>160</sup> DIOGO, L.D.C. e JANUÁRIO, R. — **Direito Comercial Marítimo**. Lisboa: Quid Juris, 2008. ISBN 978-9727243822. p.238

### **CAPÍTULO III - A entrega da Mercadoria sem apresentação do Conhecimento de Embarque, constitui inadimplemento do contrato de transporte de mercadorias por mar?**

#### **SECÇÃO 3.1 - A entrega da mercadoria no porto de destino.**

É o último acto de execução do contrato de transporte de mercadorias por mar<sup>161</sup>.

É o acto jurídico pelo qual o transportador cumpre a sua obrigação fundamental remetendo ao destinatário (ou ao seu representante), que aceita a mercadoria que ele transportou com essa intenção.<sup>162</sup>

A entrega decompõe-se em duas partes: a apresentação das mercadorias pelo transportador (ou seu representante) ao destinatário; a sua aceitação por este. Este acto supõe a convergência e acordo de vontades do transportador e do destinatário.

Esta aceitação determina que o destinatário receba juridicamente a mercadoria que não está mais sob responsabilidade do transportador; isso não significa que ele tenha cumprido bem a sua obrigação, da mesma forma que a recepção pelo comprador da mercadoria vendida não significa que o vendedor tenha entregue a coisa que corresponde à legítima expectativa do comprador.

Aquele entendimento de entrega corresponde a um conceito puramente jurídico, desmaterializado, tendo por base a impossibilidade da apresentação da mercadoria e a sua aceitação por parte do destinatário em simultâneo.

A Cour de Cassation em 17 de Novembro de 1992<sup>163</sup>, a propósito do navio Rolline definiu entrega da mercadoria no destino como: *“L’operation par laquelle le transporteur remet matériellement la marchandises à l’ayant droit, celui-ci étant en mesure d’en prendre possession, de vérifier son état et, le cas échéant, de prendre tous reserves utiles”*.

Como refere Honka, a definição Nórdica de entrega é semelhante, se não idêntica de outras jurisdições, como por exemplo o caso de Inglaterra onde os autores doutrinários dizem que a entrega ocorre quando o transportador concede a posse da carga, usualmente em troca do Conhecimento de Embarque<sup>164</sup>

---

<sup>161</sup>MATOS, A. — **Princípios de Direito Marítimo: Do Transporte Marítimo**. 1ª edição. Lisboa: Ática, 1958. p 150

<sup>162</sup>RODIÈRE, R. — **Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports**. 1ª edição. Paris: Dalloz, 1968. p182

<sup>163</sup>Cour Cassation Com.17 Novembre 1992, DMF 1993. p563.

<sup>164</sup>HONKA, H. — **New Carriage of Goods By Sea - Nordic approach in the new carriage of goods by sea**. Finland: Abo Institute of Maritime and Commercial Law, 1997. p136

A entrega da mercadoria no porto de destino, faz-se, como vimos a verificar, ao destinatário. Por isso, a sua determinação dependerá, desde logo, da forma do Conhecimento de Embarque e das suas indicações.

Parece seguro afirmar-se que se o Conhecimento de Embarque é nominativo, a entrega deverá ser feita à pessoa aí designada<sup>165</sup>; será este o destinatário. Como já anteriormente referimos, este Conhecimento de Embarque não é transmissível por endosso, porém é possível a sua cessão nos termos do Código Civil. Estando o Conhecimento de Embarque emitido à ordem, o destinatário da mercadoria será o último endossado, devendo por isso o transportador verificar os endossos, em particular se eles representam uma cadeia ininterrupta. Sendo o Conhecimento de Embarque estabelecido ao portador, o destinatário é aquele que se apresentar com o dito título à chegada do navio, podendo contudo o transportador verificar a sua identidade.

### **SUBSECÇÃO 3.1.1 - Os interesses jurídicos da entrega são da maior importância**

A entrega põe fim ao contrato de transporte. Até lá, a coisa está ao risco do transportador e as avarias que esta sofra coloca o transportador na obrigação de as reparar salvo demonstração deste que há uma causa de exoneração no sentido da lei. A partir daí, a coisa está ao risco do destinatário ou do operador ela não está mais ao risco do transportador.

A entrega faz correr o prazo de prescrição das acções contra o carregador ou contra o destinatário e, é o mais tardar no momento da entrega que o destinatário deve apresentar as suas reservas escritas se ele quer evitar que as mercadorias sejam presumidas terem sido recebidas por ele no estado em que elas são descritas no título de transporte.

A entrega faz correr o prazo de três dias que o recebedor beneficia para os mesmos fins quando as perdas e ou avarias não sejam aparentes, como previsto no nº 6 da Convenção de Bruxelas de 1924.

---

<sup>165</sup>ROCHA, F.C.D. — **O Contrato de Transporte de Mercadorias: Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias**. 1ª edição. Coimbra: Almedina, 2000. p 129

### SECÇÃO 3.3 – O destinatário que não reclama ou recusa a entrega da mercadoria

O fenómeno é recorrente. Basta pensarmos na quantidade de mercadorias que estão em trânsito e que ainda não têm comprador. É frequente acontecer com mercadorias cuja procura no destino é acentuada. Também é frequente o destinatário verificar que a mercadoria não corresponde aos parâmetros que acordou no contrato de compra e venda internacional e não a recebe até que estabeleça ou não novo acordo com o vendedor<sup>166</sup>. O Legislador nacional tentou solucionar a questão.

Dispõe o artigo 19º do decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro:

*1- No caso de o destinatário, ou consignatário, se recusar a receber a mercadoria ou não reclamar a sua entrega no prazo de vinte dias após a descarga do navio, o transportador notificará-lo-á por carta registada com aviso de recepção, se for conhecido, fixando-lhe mais vinte dias para proceder ao levantamento.*

*2 -Se o destinatário ou consignatário for desconhecido, a notificação prevista no número anterior é substituída por anúncios publicados em dois dias seguidos num dos jornais mais lidos da localidade, contando-se os vinte dias a partir da última publicação.*

*3 - Findos os prazos indicados nos dois números anteriores, o transportador tem a faculdade de proceder à venda extrajudicial da mercadoria para pagamento do frete, se devido, e de eventuais despesas decorrentes do contrato.*

*4 -A quantia que remanescer após o pagamento referido no número anterior será objecto de consignação em depósito, nos termos da lei geral.*

Como dissemos, o Legislador nacional criou, um mecanismo que visa solucionar este tipo de problema. Até à entrega da mercadoria o transportador deverá continuar a prestar-lhe todos os cuidados que obviamente serão da responsabilidade da mercadoria.

Se esta disposição legal é claramente uma tentativa de solucionar o flagelo das cargas não reclamadas, a verdade é que ele é insuficiente face aos constrangimentos colocados pelas Alfandegas. Desde logo, o transportador, não dispõe de factura comercial da merca-

---

<sup>166</sup> Nos contractos de compra e venda internacional de base CIF ou C&F, sempre que ocorrem estas situações os destinatários normalmente não procedem ao pagamento da mercadoria e consequentemente não conseguem obter os Conhecimentos de Embarque.

doria e conseqüentemente a declaração para um regime aduaneiro que não o regime suspensivo esta fortemente dificultado, senão mesmo impossibilitado. Por outro lado, um possível comprador, abortará qualquer negócio se não tiver a garantia que poderá desembaraçar a mercadoria na Alfândega e, porque não há factura, logo não haverá despacho aduaneiro de importação<sup>167</sup> ou, na melhor das hipóteses haverá um infundável caminho com custos elevados que o valor comercial da mercadoria não suporta. Mais, pense-se no transportador que por virtude do sistema ICS<sup>168</sup> obteve a anuência da estância aduaneira de destino para carregar a mercadoria e, uma vez chegado porto de destino, a mesma estância aduaneira recusa autorizar a declaração para um regime aduaneiro daquela mercadoria sob a suspeita de se tratar de mercadoria coberta pela Convenção de Washington de 3 de Março de 1973<sup>169</sup>. Embora esta norma seja importante no direito marítimo Português, a sua utilidade é muito reduzida.

#### **SECÇÃO 3.4 - Exigibilidade do Conhecimento de Embarque no direito Português.**

Entre nós, o Contrato de Transporte de mercadoria por mar, é regulado pela Convenção de Bruxelas de 1924 e subsidiariamente pelo decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro<sup>170</sup>.

A Convenção de Bruxelas 1924, não se ocupou com estes assuntos e deixou-os na disponibilidade dos Estados. Contrariamente ao que sucedeu com outros ordenamentos jurídicos onde se destaca o ordenamento jurídico Francês, fonte inspiradora do decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro o legislador Português, ignorou a questão relativa à entrega da mercadoria, salvo no caso de aparecerem mais do uma pessoa com título válido a reclamar a mercadoria. Caiu assim, a questão na esfera da jurisprudência, sendo que os resultados se afiguram pouco animadores<sup>171</sup>.

---

<sup>167</sup> Pelo menos, vide artigo 218º do Regulamento (CEE) 2454/93 da Comissão de 2 de Junho de 1993. JO L 253 de 11 de Outubro de 1993, com as alterações introduzidas pelo Regulamento (CE) 482/96 da Comissão de 16 de Março de 1996. JO L 070 de 20 de Março de 1996.

<sup>168</sup> Import/Export control system, vide Regulamento (CEE) 2913/92 do Conselho de 22 de Outubro. JO L97 de 18 de Abril 1996.; Regulamento(CEE) 2454/93 da Comissão de 2 de Junho de 1993. JO L 253 de 11 de Outubro de 1993; Regulamento (CE) 1875/2006 da Comissão de 18 de Dezembro de 2006. JO L360 de 19 de Dezembro de 2006.; Regulamento (CE) 312/2009 da Comissão de 16 de Abril de 2009. JO L 98 de 17 de Abril de 2009.

<sup>169</sup> Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora.

<sup>170</sup> Acórdão do Tribunal Relação de Lisboa, de 22 de Outubro 1991 Processo nº 47791; Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 22 de Outubro de 1992, processo nº 82487

<sup>171</sup> Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa. 24 de Junho de 2008 Processo nº 4923/2008-7

## SECÇÃO 3.5 - Exigibilidade do Conhecimento de Embarque no direito uniforme

### SUBSECÇÃO 3.5.1 - Convenção de Bruxelas de 1924

Como dissemos, curiosamente, a Convenção de Bruxelas 1924 e os Protocolos que se lhe seguiram, não se incomodam com estes problemas.

A Convenção de Bruxelas de 1924 e os protocolos não prevêm estes assuntos. Isto não é porque estes assuntos sejam tão simples que não mereçam atenção. Mas, provavelmente porque eles são muito difíceis e, melhor é deixar o assunto para a lei do foro.

### SUBSECÇÃO 3.4.2 - Convenção de Hamburgo de 1978

O nº 7 do artigo 1º das regras de Hamburgo, esclarece, definindo Conhecimento de Embarque como:

*“un document faisant preuve d’un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l’engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d’une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à ordre d’une personne dénommée ou à ordre ou au porteur”*

Dúvidas não restam que a convenção reconhece a necessidade da entrega do Conhecimento de Embarque ao transportador para que o destinatário obtenha a mercadoria transportada, sempre que por estipulação no Conhecimento de Embarque, a entrega deva ser feita à ordem da pessoa determinada, à ordem ou ao portador. Porém, sublinhe-se que a Convenção de Hamburgo de 1978 exclui os Conhecimentos de Embarque nominativos.

### SUBSECÇÃO 3.5.3 - Convenção de Roterdão – 2009

As regras de Roterdão dedicam 16 artigos à questão da entrega da mercadoria. Mas, sumariamente interessam-nos para o trabalho que ora estamos a desenvolver, essencialmente os artigos 45º, 46º e 47º, integrados no capítulo 9 sob a epígrafe “*livraison des marchandises*”.

A entrega da mercadoria no destino e conseqüentemente as disposições destes artigos, para além do transportador, afectam as pessoas que possam ter interesses sobre mercadoria. Desde logo, o comprador, o vendedor, eventualmente os bancos; um comprador que pagou o preço pelas mercadorias que comprou, um vendedor que vendeu a mercadoria e não recebeu o preço e, ainda, um o banco que instituiu uma carta de crédito tendo por garantia um Conhecimento de Embarque ou, um “document de transport” (não tendo este último que ser necessariamente um Conhecimento de Embarque).

Desde logo a Convenção por via destes artigos consagra a possibilidade de serem utilizados documentos de transporte de mercadorias por via marítima a que o comércio internacional de mercadorias está pouco habituado, como é o caso do sea waybill<sup>172</sup>. Este documento não está previsto na Convenção de Bruxelas 1924, nem nos Protocolos que se lhe seguiram, pese embora, circulem por aí, não sendo Portugal excepção. Conseqüentemente é de admitir que possam existir à luz desta Convenção os seguintes documentos de transporte de mercadorias por via marítima:

- Sea waybill;
- Straight bill of lading (Conhecimento de Embarque nominativo);
- Sea waybill (em que conste a imposição da sua entrega ao transportador para obtenção das mercadorias);
- Straight bill of lading, (Conhecimento de Embarque onde conste a imposição da sua entrega ao transportador para obtenção da mercadoria);
- Bill of Lading transmissível por endosso com imposição da sua entrega ao transportador para obtenção da mercadoria;
- Bill of Lading transmissível por endosso (sem a imposição da sua entrega ao transportador para obtenção da mercadoria).

Tendo em conta a alínea a) do artigo 45º das regras de Roterdão de 2009 o transportador “*peut refuser de les livrer (as mercadorias) si la personne que se prétend destinataire ne s’identifie pas dûment comme telle alors que le transporteur le lui demande.*”

Daqui se infere que o destinatário da mercadoria tem somente de se identificar caso o transportador lhe solicite que o faça; se o transportador o solicitar e o destinatário não o fizer, o transportador pode, mas não necessita de lhe recusar a entrega da mercadoria.

Parece, assim resultar que o transportador pode entregar a mercadoria a quem lhe solicite sob a simples alegação de ser ela o destinatário da mercadoria. Não há, aqui ne-

---

<sup>172</sup> Que traduzimos anteriormente como “Carta de Porte Marítima”

nhuma imposição sobre o transportador no sentido de este ter obrigatoriamente de solicitar ao destinatário das mercadorias que se identifique nessa qualidade. Também, não impõe que entregue a mercadoria se a pessoa que se lhe apresente a pedir a entrega das mercadorias não se identificar como destinatário.

Os sea waybills e os Conhecimentos de Embarque nominativos ganharam alguma força porque sempre tem sido assumido que o transportador toma, ou deve tomar as medidas necessárias para se assegurar que a pessoa que se diz consignatário seja de facto o consignatário da mercadoria. Parece resultar do conteúdo deste artigo a defesa de um comportamento oposto ao que os transportadores, por segurança, têm ao longo do tempo adoptado. Isto é, pretende-se afastar algum cuidado que os transportadores têm mantido na identificação dos destinatários, muito embora não estejam obrigados a isso no caso específico dos sea will bil,

- Um sea waybill ou um Conhecimento de Embarque nominativo cuja cláusula impõe a sua entrega ao transportador:

Qualquer um destes documentos, é um documento híbrido, isto é, não são transmissíveis por endosso e não se permite a transferência de direitos a um segundo comprador. Contudo, recebem um traço característico dos Conhecimentos de Embarque que são transmissíveis, isto é, têm que ser entregues ao transportador para obtenção da mercadoria.

O artigo 46º das regras de Roterdão, epigrafado “*livraison en cas d’émission d’un document de transport non négociable devant être remis*”, diz na sua alínea a) que:

*“ le transporteur livre les marchandises au moment e tau lieu mentionnés à l’article 43º à condition que ce dernier s’identifie dûment à sa demande et contre remise du document non négociable. Il peut refuser de livrer les marchandises si la personne que se prétand destinataire ne s’identifie pás dûment alors que le transporteur le lui demande. ... ”*

Parece, assim resultar que se ordena ao transportador para entregar a mercadoria no momento e local indicado contra “Documento de transporte” original e identificação a pedido do transportador. Se o consignatário não entrega o documento o transportador deve suspender a entrega da mercadoria. É da competência do transportador, contudo, decidir se solicita ou não ao consignatário para se identificar e mesmo se este o faz, o transportador pode ainda decidir entregar a mercadoria mesmo que o consignatário não se identifique.

Aqui, quando o documento expressamente indica que ele deve ser entregue ao transportador em troca das mercadorias, a Convenção de Roterdão também expressamente impõem essa entrega. Entrega do documento aqui significa toda a identificação que o transportador necessita, toda a identificação que ele admita ser suficientemente credível. É perfeitamente justificável aqui, por isso que o transportador possa ou não solicitar a identificação e que se fornecida, ele possa ou não escolher actuar ou não sobre ela.

- Um conhecimento de Embarque Transmissível por endosso

Diz o artigo 47/1,

*“Livraison en cas d’émission d’un document de transport négociable ou d’un document électronique de transport négociable*

*a) Le porteur du document este n droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur une foi celle-ci parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur lui livre au moment e au lieu mentionnés à l’article 43:*

*i) Contre la remise du document de transport négociable et, si le porteur ...à condition qu’il s’identifie dûment; ou ...*

*ii) à condition qu’il démontre, conformément aux procédures visées... sa qualité de porteur du document électronique de transport negocia ble.*

*b) Le transporteur refuse de livrer les marchandises si les exigences du sous-alinéa i) ou ii) de la alinéa a) du présent paragraphe ne sont pás remplies;”*

Resulta claro deste artigo que o portador deste documento necessita de duas coisas a fim de obter a mercadoria:

1º - Deve entregar o documento e em segundo lugar ele deve identificar-se. O artigo também deixa claro que o transportador deve suspender a entrega da mercadoria se o portador do documento não cumprir uma destas obrigações. Ao transportador não é dada nenhuma opção que não seja solicitar a identificação tal como o deve fazer no caso dos Conhecimentos Nominativos e no caso dos Sea waybills. Aqui o detentor do documento tem obrigatoriamente que identificar-se.

Ora os Conhecimentos de Embarque negociáveis sempre funcionaram baseados na sua entrega ao transportador e isso constituía toda a identificação que o transportador necessitava para evitar a responsabilidade decorrente da má entrega da mercadoria. Aparece agora imposição de o detentor do documento para obter a mercadoria e, para que o transportador se possa exonerar da responsabilidade de entregar a mercadoria de forma errada, o detentor do documento tenha obrigatoriamente que identificar-se. Porém, o artigo diz simplesmente que tem que identificar-se. Não esclarece se simplesmente tem que provar quem é ou se tem que provar que é detentor do conhecimento.

Nesta última hipótese, então haverá aqui um problema: o artigo 1º 10 define detentor do documento como o carregador, o consignatário ou a “pessoa a quem o documento foi devidamente endossado”. Significa isto que o transportador teria que verificar se o documento foi “devidamente “ endossado até ao endosso feito ao detentor do documento.

Se assim for, isso implica que os transportadores estejam preparados para assumir a responsabilidade de escrutinar endossos que frequentemente são ilegíveis, não datados, completos ou em branco. Além disso, não clarifica o nível de zelo com que o transportador deve investigar a identificação do portador do documento quando este reclama a mercadoria e, também não esclarece o significado de “Identifie dûment”.

- Um Conhecimento de Embarque cujo clausulado isenta a sua apresentação

Aqui, temos também um documento híbrido. Desta vez, um documento negociável que como os conhecimentos nominativos<sup>173</sup> e os sea waybills não necessita ser entregue para obtenção das mercadorias.

O artigo 47/2 determina um conjunto de procedimentos que o transportador pode seguir no caso de ninguém reclamar as mercadorias. Este artigo, desperta a atenção particularmente entre os bancos que partilham o ponto de vista que, pelo reconhecimento da existência de tal Conhecimento de Embarque negociável mas dispensado de entrega ao transportador, a Convenção de Roterdão de 2009 atingiu o âmago do Conhecimento de Embarque enquanto documento título representativo de mercadorias.

Quatro pontos sustentam este criticismo:

---

<sup>173</sup> No entendimento do “Carriage of Goods by Sea Act” 1924 do Reino Unido

Primeiro a cláusula dispensando a necessidade da entrega ao transportador do documento incluindo o Conhecimento de Embarque emitido pelo transportador e aceite pelo carregador.

Segundo, se a Convenção de Roterdão de 2009 reconhece a existência de tal documento, não existe nada na Convenção Bruxelas 1924 e os seus protocolos que o proibam.

Terceiro, as preocupações de segurança que os bancos podem ter com estes documentos não são diferentes das que eles enfrentam quando emitem cartas de crédito tendo como garantia um sea waybill e um Conhecimento Nominativo.

Finalmente e mais importante a parte que buscar a entrega da mercadoria fundada em documento emitido ao abrigo do art.º 47/2 teria ainda que se identificar nos termos do art. 47/1.

Seguramente que a Convenção de Roterdão de 2009 não será perfeita. Mas é prematuro extrair conclusões isto porque o seu manuseamento necessita ser testado

#### **SUBSECÇÃO 3.5.4 - A entrega da mercadoria e o Conhecimento de Embarque nominativo**

Foram transportados quatro contentores provenientes de Durban par Bóston via Felixtow. Na primeira parte da viagem os contentores foram carregados no navio “Rosemary” a coberto de um Conhecimento de Embarque nominativo emitido em Durban.

Em Felixtow os contentores foram desembarcados e embarcados a bordo do navio “Rafaela S” com destino a Bóston.

Os compradores alegaram que a carga foi inutilizada durante a viagem de Felixtow para Bóston.

Não foi emitido um novo conhecimento de embarque a respeito da viagem Felixtow Boston.

Isto transformou-se em disputa levada à arbitragem e procedimento judicial que tramitou no High Court e Court of Appel. Contudo, quando o caso chegou à House of Lords as partes concordaram que se um Conhecimento de embarque tivesse sido emitido , nunca teria sido nos mesmos termos em que foi emitido no transporte entre Durban e Felixtow.

Assim, a única questão a dirimir antes da intervenção da House of Lords no caso “Rafaela S” era, por isso, saber qual a lei aplicável, ao conhecimento de embarque nomina-

tivo cobrindo a viagem entre Inglaterra e os Estados Unidos, seja a COGSA 1992 do Reino Unido ou o COGSA do Estados Unidos da América.

É importante mencionar que o conhecimento emitido, continha a cláusula de apresentação, estipulando que “*one of the bills of lading have to be surrendered in order to take delivery of the goods*”.

Desde logo importa ter em mente o facto do Carriage of Goods by Sea Act de 1992 olhar para o Conhecimento de Embarque nominativo como um Sea Waybill. Por isso, surgem imediatamente questões sobre a aplicabilidade da Convenção de Bruxelas de 1924 e os protocolos a esses documentos, assim como se tais documentos necessitam ser apresentados ao transportador marítimo a fim de obter as mercadorias.

Esta questão parecia estar solucionada, há já demasiado tempo, com a imposição dessa apresentação<sup>174</sup>. Contudo, o facto de o Conhecimento de Embarque nominativo ser visto como um sea waybill pela COGSA 1992 do Reino Unido, parecia indicar que não seria necessária a sua apresentação.

Para os sea waybills, a não imposição da sua apresentação tem sido descrito na literatura da especializada como uma vantagem que tem impulsionado o seu uso. Mas, a questão permanece. Será que esta regra se aplica igualmente ao Conhecimento de Embarque nominativo?

É sabido que o ordenamento Inglês (mas também e pelo menos os ordenamentos jurídicos Escandinavos, Francês e do EU da América) trata de forma particularmente dura com os transportadores que entregam as mercadorias sem a obtenção do Conhecimento de Embarque original.

No ordenamento Inglês, não somente é considerado inadimplemento do contrato de transporte, como também afasta da esfera jurídica do transportador o direito de usar qualquer vantagem decorrente das exclusões ou limitações que, pelo contrário, lhes estavam asseguradas. Em particular, incluem-se as limitações de volumes e unidades previstas na Convenção de Bruxelas.<sup>175</sup>

A primeira situação, a da aplicabilidade da Convenção de Bruxelas 1924 e os protocolos devido ao facto de COGSA de 1971 que dava lhes efeito no Reino Unido estipulava na alínea b) do artigo 1º que somente seria aplicada caso se tratasse de um “*Bill of La-*

---

<sup>174</sup> BOYD, S.C., S.BURROWS, A. e FOX, D. — **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading**. 20ª edição. London: Sweet & Maxwell, 1996. p 291.

<sup>175</sup> *Sze Hai Tong Bank v. Rambler Cycle Co* [1959] A.C.576. Parece que nem mesmo em caso de entrega contra um Conhecimento falso o transportador estará protegido; *Motis Exports vs.Dampskibsselskabet* [2000] 1 Lloyd's law report, 211.

*ding or any similar Documento of title*". Ou seja, a Convenção de Bruxelas 1924 e os protocolos não eram aplicáveis aos sea ways bill.

A questão é onde ficam os Conhecimentos de Embarque nominativos, documento que no mínimo em certas partes do ordenamento inglês é visto como um Sea Waybill.

Do ponto de vista dos transportadores esta visão é de grande importância considerando que as regras dão-lhes o benefício de exclusão e limitação da responsabilidade.

Considerando que a aplicabilidade do Cogsa 1971 do Reino Unido está dependente do documento relevante ser "*a Bill of Lading or similar documento of title*" de acordo com a alínea b) do nº artigo 1º das regras, talvez não seja surpresa que ambas as questões aplicabilidade e apresentação apareçam à consideração no mesmo caso, Rafaela S.<sup>176</sup>

O fundo da disputa era de facto que as regras de limitação contidas no COGSA 1971 do Reino Unido eram muito menos favoráveis ao transportador do que aquelas que vigoravam nos Estados Unidos. E, por isso, o transportador no "Rafaela S", a MSC, argumentou que o COGSA 1971 do Reino Unido não eram aplicáveis aos Conhecimentos de Embarque nominativos. Os compradores da mercadoria arguíram o contrário, enfrentando o desafio de demonstrar que os conhecimentos de embarque eram na letra da lei "*bill of lading or any similar documento of title*".

A House of Lords decidiu a favor dos compradores confirmando que os Conhecimentos de Embarque nominativos eram "*Bill of lading or way similar documento of title*" segundo o entendimento da COGSA 1971 do Reino Unido. A razão disto foi que o Conhecimento de Embarque continha a cláusula de apresentação a que o tribunal atribuiu efeito.

Outras razões que fundaram o julgamento dos Lords podem ser resumidas como se segue:

Primeiro, durante os trabalhos preparatórios foi inconclusivo que os redactores das Hague rules não soubessem do uso dos Conhecimentos de Embarque nominativos naquele momento.<sup>177</sup>

Além disso não existe explicação razoável para o facto de um vendedor que negocia em base CIF deva ser menos protegido pela lei só porque usa um Conhecimento de Embarque nominativo em vez de um conhecimento à ordem.<sup>178</sup>

---

<sup>176</sup>J I Macwilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA [2005] 1Lloyd's law report 347 (HL)

<sup>177</sup>J I Macwilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA [2005] 1Lloyd's law report 347 (HL), Lord Steyn, par 43

<sup>178</sup>J I Macwilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA [2005] 1Lloyd's law report 347 (HL Lord Steyn e Lord Rodger.,par 47

Segundo, os termos do art 1 b) são de inclusão e não de exclusão.<sup>179</sup> Os Lordes deram por isso um sentido alargado de o número de documentos a que as regras são aplicáveis. A adição dos termos “*or any similar documento of title*” foi claramente uma tentativa de parar os transportadores evitem a aplicação das regras usando um documento que embora preenchendo as mesmas funções não era tecnicamente um Conhecimento de Embarque. Em particular a tentativa do transportador tratar aquela disposição como tendo um efeito restritivo senão mesmo distorcer linguagem clara “*it also reveals a preoccupation with notions of domestic law regarding documents of title which ought not to govern the interpretation of international maritime convention*”.<sup>180</sup>

Finalmente, os Lords não ficaram impressionados pelos argumentos do transportador baseados no COGSA 1992 do Reino Unido, o qual com atrás referimos trata os Conhecimentos de Embarque nominativos como sea waybills. Na opinião deles a questão não era se Conhecimento de Embarque nominativo é um documento de título ao abrigo da common law mas meramente, se era “*um bill of lading or any similar documento of title*” para efeito do Cogsa1971. Por isso não consideraram que o Cogsa 1992 do Reino Unido fosse capaz de alterar o significado do Cogsa 1971 do Reino Unido, este último dando efeito a uma Convenção internacional. Em acréscimo, isto é particularmente assim visto que a sec. 5(5) do Cogsa 1992 do Reino Unido prevê especificamente que aquele acto legislativo não afecta a Convenção de Bruxelas e os protocolos

A decisão, que assegura que a Convenção de Bruxelas de 1924 e os protocolos são aplicáveis aos Conhecimentos de Embarque nominativos assenta também em razões de ordem comercial e está correcta.<sup>181</sup>

Não há razões para tratar um conhecimento de embarque nominativo de forma diferente de um outro tipo de conhecimento de embarque.

Dado que os Lords somente se ocuparam com a questão quando o Conhecimento de Embarque nominativo contém a cláusula que determina a sua apresentação, a questão de saber se isso seria necessário mesmo se a cláusula não existisse, não foi decidido. Contudo, nada impediu que, nem lord Bingham<sup>182</sup> e o Lord Steyn<sup>183</sup> na House of Lords nem Lord J

---

<sup>179</sup> J I Macwilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA [2005] 1 Lloyd’s law report 347, Lord Steyn

<sup>180</sup> J I Macwilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA [2005] 1 Lloyd’s law report 347 Lord Steyn

<sup>181</sup> J I Macwilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA [2005] 1 Lloyd’s law report 347 Lord Bingham e Lord Steyn

<sup>182</sup> J I Macwilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA [2005] 1 Lloyd’s law report 347, par 20

Rix<sup>184</sup> no Court of Appel sustentar que, mesmo no caso de aquela cláusula não existir, eles sempre exigiriam a apresentação no caso dos Conhecimentos de Embarque nominativos.

Se os Conhecimentos de embarque nominativos têm que ser apresentados para a obtenção da mercadoria isso significa que a Lei no Reino Unido e Estados Unidos da América têm regras diferentes sobre o assunto.

O código dos Estados Unidos determina:

- (b) Persons to Whom Goods May Be Delivered. - Subject to section 80111 of this title, a common carrier may deliver the goods covered by a bill of lading to -*
- (1) a person entitled to their possession;*
  - (2) the consignee named in a nonnegotiable bill; or*
  - (3) a person in possession of a negotiable bill if -*
    - (A) the goods are deliverable to the order of that person; or*
    - (B) the bill has been indorsed to that person or in blank by the consignee or another indorsee.*

Isto é, o transportador tem o dever de entregar as mercadorias ao “consignee named in a non negotiable bill”. Contudo parece que sob a lei Americana os tribunais aceitariam a cláusula de apresentação do conhecimento, relegando a questão do documento ter ou não insito o termo “non negotiable”

O facto de distintos juízes como Lord Bingham, Lord Steyn e Lord J.Rix terem indicado que os Conhecimentos de Embarque nominativos tenham que ser apresentados mesmo na falta de cláusula que lhe dê efeito levanta várias questões no que respeita à questão que define documento de título. Será realmente suficiente que se diga que o documento é um título. Os juízes parecem indicar justamente isso.

Certo para já, é concluir que o “Rafaela S” é uma autoridade clara quanto á aplicabilidade da Convenção de Bruxelas aos Conhecimentos de Embarque nominativos, pelo menos sempre que tenham a cláusula de apresentação e que tal cláusula seja de facto seja aceite pelos tribunais.

---

<sup>183</sup>J I Macwilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA [2005]1 Llod’s law report 347, par 45

<sup>184</sup>J I Macwilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA (2003)2 Lloyd’s law report 113, par 145

Até que um outro caso chegue aos tribunais, a apresentação do Conhecimento de Embarque nominativo sem a cláusula de apresentação não é necessário para obter a mercadoria de acordo com Cogsa 1992 do Reino Unido.

A Chambre Commerciale de la Cour de Cassation a respeito do art.º 1174º do Código Civil Francês e dos artigos 49º e 50º do decreto de 31 de Dezembro 1966 afirma:

“sauf convention contraire, le transporteur maritime ne peut delivrer la marchandise que sur la presentation de l’original du Connaissance meme lorsque celui-ci est á personne denommée e dépourvu de mention á ordre.”<sup>185</sup>

Como já verificamos entre nós, estas questões caem no seio da jurisprudência. Recorrendo a uma decisão tribunal da relação de Lisboa<sup>186</sup>, afirma-se que: “*No caso de Conhecimentos de Embarque nominativos, não existe qualquer obrigação legal de o transportador condicionar a entrega da mercadoria à apresentação dos originais dos respectivos conhecimentos de Embarque*”

Segundo este acórdão o Conhecimento de Embarque não continha a dita a cláusula que impõe a entrega do Conhecimento de Embarque ao transportador em troca da mercadoria.

### **SUBSECÇÃO 3.5.5 - A entrega da Mercadoria sem o “Conhecimento de Embarque”, uma irregularidade sancionável?**

#### **3.4.5.1 - A entrega a um ente detentor de monopólio**

Há empresas que operam nos portos que são detentoras de monopólio legal ou regulamentar para efectuar as operações portuárias, as Administrações portuárias e os concessionários dos terminais portuários.

O transportador confrontado com tais organismos são muitas vezes obrigados, a descarregar as mercadorias sem a apresentação do Conhecimento de Embarque.

Numa hipótese semelhante a jurisprudência Francesa tendo em conta a especificidade da situação exclui a falta do transportador.

---

<sup>185</sup> Cour Cassation Com. 19 de Junho 2007, Bull Civ. IV n° 171 DMF 2007:536

<sup>186</sup> Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa. 24 de Junho de 2008 Processo n° 4923/2008-7.

Com efeito ela considera geralmente que empresa monopolista age por conta do destinatário. Assim, decidiu um acórdão do Cour d'Appel de Paris<sup>187</sup> no qual uma mercadoria foi transportada do Havre para Vancouver (onde todas as cargas são obrigatoriamente consignadas a um organismo público denominado Nacional Harbour Board).

O carregador responsabilizou transportador, uma vez accionado pelo vendedor a quem as mercadorias não tinham sido pagas. O tribunal de Paris considera na especialidade que o transportador se exonerou validamente das suas obrigações entregando as mercadorias nas mãos da empresa monopolista cuja intervenção é obrigatória e que “*agit non en qualité de mandataire du bord, mais comme représentant du destinataire qui le paie pour son intervention*”. O organismo monopolista que não é escolhido livremente pelo transportador não pode ser mandatário contratual deste último<sup>188</sup>

A entrega de ofício a uma autoridade pública encontra-se particularmente nos países em vias de desenvolvimento. Assim, segundo a jurisprudência é efectiva a entrega feita ao “warf de Nouakchott”<sup>189</sup>

Verificamos igualmente que a colocação em depósito de ofício na alfândega liberta o transportador da sua obrigação de não entregar a mercadoria senão contra a entrega dos conhecimentos de embarque<sup>190</sup>.

Esta situação encontra-se frequentemente nos países Latino-Americanos, que como nota o autor, fazem a excepção à regra da apresentação e permite assim ao consignatário aceder à mercadoria sem apresentação do Conhecimento de Embarque<sup>191</sup>

Assinalamos de passagem que para não ser sancionado pela entrega sem conhecimento o transportador deve dispor de toda a possibilidade de escolha. A entrega deve ser imposta pela administração local. O que nem sempre é o caso. Por consequência, se o monopólio da empresa não é demonstrado, o transportador marítimo permanece responsável pela entrega da mercadoria sem conhecimento, assim como pelos prejuízos<sup>192</sup>

---

<sup>187</sup> Cour d'appel de Paris 8 de Outubro 1964, DMF 1964, p 745,

<sup>188</sup> Cour d'appel aix en provence 11 de Maio 1989, BT 1990, p 345

<sup>189</sup> Cour d'appel Paris 29 de Abril de 1982, DMF 1983, pag 274 e COM 13/Junho 1989 DMF 1991, p 229, notamos que “Techniquement un wharf est un appontement auquel viennent accoster les navires; dans le jargon maritime on designe par extension de ce mot, l'organisme de caractère public que est chargé de la manutention et de entreposage des marchandises dans les ports africains” RODIERE, R. — **Traité General de Droit Maritime**. Paris: Dalloz, 1970. p 77

<sup>190</sup> Cour d'appel de Paris, 21 de Setembro 1988, B.T 1989, p 212

<sup>191</sup> SCHMITTOHFF, C.M. — **Schmittofff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade**. 8ª edição. London: Sweet & Maxwell, 1986. pp 509-510

<sup>192</sup> Cour d'apell aix-en-Provence 16 de Fevereiro 2001, Revista Scapel 2001, p 148

Os organismos com carácter de monopólio estando habilitados a receber a mercadoria, os transportadores que não disponham de controlo das operações não são responsáveis pelas perdas ou avarias posteriormente à descarga das mercadorias<sup>193</sup>

Esta solução está consagrada nas regras de Hamburgo onde o artigo 4º/2 prevê que o transportador é responsável no que respeita às mercadorias, desde à carga até à entrega. Esta última pode ser efectiva se as mercadorias são entregues a “*Uma autoridade ou a um terceiro a quem devam ser entregues conforme as leis e regulamentos aplicáveis no porto de descarga*”<sup>194</sup>

Entregando a mercadoria a uma empresa monopolista, o transportador será responsável pelas perdas e avarias constatadas à descarga mas não será sancionado por uma entrega irregular, quer dizer, feita sem apresentação do conhecimento de embarque pelo destinatário<sup>195</sup>

#### 3.4.5.2 - A entrega da mercadoria contra apresentação de um conhecimento falsificado

O transportador entregou a mercadoria contra o Conhecimento Embarque, porém era falso.

O Cour d'appel de Paris em julgamento admite que o transportador pode ter sido enganado pois que tratava-se de uma fotocópia tendo todas as aparências de um original “*photocopie dont le ressemblance avec original était telle, hormis une dactylographie très légèrement différent, que celui était chargé de la vérification a pu se méprendre et se laisser abuser sans être anormalment vigilant*”

O Court d'Appel relevando que a fotocópia apresentada se assemelhava a um original que fez colocar em erro o transportador sem que tenha havido falta deste quanto ao seu dever de verificação, conclui que o transportador não é responsável. O recurso interposto contra esta sentença foi rejeitada pelo Court de Cassation que decidiu que:

*“ C'est pour une appréciation souveraine que la cour d'appel a estimé que le connaissance présenté à l'arrivée par le destinataire avait toutes les*

---

<sup>193</sup> Cour d'appel Rouen, 6 de Fevereiro 1986, DMF 1988, p 40

<sup>194</sup> Artº 4º 2, b) iii Regras de Hamburgo.

<sup>195</sup> Cour d'appel aix-en-provence, 17 de Dezembro de 1986, DMF 1988, p 43.; Cour Cassation 13 de Junho 1989, DMF 1991, p 228

*apparences de l'original et que le capitaine, au vu des éléments de comparaison en sa possession, a pu se méprendre et se laisser abuser*”<sup>196</sup>

Esta posição Francesa foi confirmada por uma decisão Belga afirmando que desde que os conhecimentos são falsificados de forma quase idêntica aos originais e que as diferenças sejam imperceptíveis que não possam ser descobertas senão face a um estudo comparativo longo e aprofundado o transportador marítimo está liberto da responsabilidade pela entrega sem apresentação do Conhecimento de Embarque.<sup>197</sup>

Mas importa manter em mente que nem todos os tribunais partilham do mesmo entendimento, em particular os tribunais britânicos. Estes adoptam com efeito uma posição mais severa para o transportador. Assim, segundo o Lord de Justiça Mance,<sup>198</sup> mesmo que a falsificação do conhecimento não seja aparente e não possa ser razoavelmente detectada, o transportador é responsável se entregar a mercadoria sem o conhecimento. Com efeito o transportador deve poder reconhecer os seus próprios conhecimentos. Ele deve fazer com que os seus conhecimentos não sejam falsificados. Esta decisão severa foi confirmada recentemente pelo Court of Appeal<sup>199</sup>

### 3.4.5.3 - O “ switching system ” de Conhecimentos de Embarque

Esta prática nasceu entre certos actores comerciais, os “traders” de mercadorias cujo preço é variável e sujeita a mais valias.

Os Traders são especialistas em transacções sobre os mercados financeiros. Em regra não estão estabelecidos nem nos países de exportação nem nos países de importação das mercadorias. São visíveis nas transacções de produtos siderúrgicos, Algodão, Cacao, Café, Madeiras exóticas e Cereais entre a Europa e os países de África, Índia Brasil, essencialmente.

Os traders têm, com efeito procurado preservar a confidencialidade das suas trocas comerciais de forma que os seus fornecedores (os exportadores reais) não possam estar em contacto directo com os compradores finais e assim preservar a sua função de intermediário. Em regra, aparentemente, quando o primeiro jogo de conhecimentos é emitido o trader ignora quem será o seu comprador final. Logo que ele sabe quem será o seu comprador

---

<sup>196</sup> Com. 5 Janeiro 1999, n° 97-10734, *legifrance*

<sup>197</sup> *Rechbank van Koophandel te Antwerpen*, 12 de Maio de 2004, *Droit Europeen des Transport 2004*, p509

<sup>198</sup> *Motis Export Ltd v. Damskibsselskabet* [2000] 2 *Lloyd's law rep.* 211:

<sup>199</sup> *Trafigura Beheer Bv v. Mediterranean Shipping Company* [2007] 2 *Lloyd's law rep.* 622:

final, solicita a emissão de um segundo jogo de conhecimentos de embarque e isso permite-lhe não a revelar ao seu agente no porto de carga.

Os transportes marítimos, sob pressão destes traders vêm-se forçados ao sistema de “bills of lading switching”. Este sistema consiste na emissão de um primeiro jogo de conhecimentos à ordem do trader. O exportador real aparece enquanto carregador (shipper).

São estes conhecimentos entregues ao carregador que são negociados e várias vezes trocados durante a viagem. É o agente no porto de carga que entrega o conhecimento original ao carregador que o reenviará ao seu comprador, “o trader”.

O agente no porto de carga transmite de seguida uma cópia do primeiro jogo completo ao agente do porto onde a mercadoria será descarregada. Este agente apressa-se então a contactar o “trader” e recuperará totalidade dos conhecimentos originais do primeiro jogo, pois ele aceita reemitir, conforme as indicações do trader um novo jogo de conhecimentos à ordem do comprador final, aparecendo o “trader” então com carregador.

De sublinhar a importância capital para o transportador de recuperar o primeiro jogo completo de Conhecimentos de Embarque antes de aceitar emitir um segundo. Com efeito os dois jogos de conhecimentos referem-se à mesma mercadoria que desde logo poderá ser reclamada por duas entidades diferentes. Compreende-se pois que o transportador marítimo não esteja em posição de cumprir a sua obrigação de entrega face as duas entidades.

Assim, vê-se por estes exemplos diferentes que o conhecimento não está talvez adequado à evolução das práticas comerciais: a prática leva o transportador marítimo a dever por vezes entregar a mercadoria a uma pessoa que não está na posse do conhecimento ou emite dois jogos de conhecimentos para uma mesma mercadoria o que nos pode levar a pensar que a prática tende a diminuir a função do conhecimento que o recurso quase sistemático à emissão de um Conhecimento de Embarque relevado da vantagem do valor simbólico do documento. Contudo, sabemos que o Conhecimento de Embarque continua incontornável enquanto instrumento de crédito e de segurança.

### **SECÇÃO 3.6 - A carta de Garantia**

Este documento, é também conhecido por "Letter of indemnity" ou "back letter" ou ainda "Lettre de garantie".

Entre nós, até à publicação do decreto-lei nº 352/86 de 21 de Outubro, a questão das cartas de garantia não era objecto de qualquer tratamento por parte do legislador português<sup>200</sup>. O Legislador nacional, por via do artigo 26º do referido instrumento jurídico, pronunciou-se sobre esta matéria da seguinte forma:

*“ 1 - As cartas ou acordos em que o carregador se compromete a indemnizar o transporte pelos danos resultantes da emissão de conhecimento de carga sem reservas não são oponíveis a terceiros, designadamente ao destinatário e ao segurador, mas estes podem prevalecer-se delas contra o carregador.*

*2 - No caso de as reservas omitidas se referirem a defeitos da mercadoria que o transportador conhecia ou devia conhecer no momento da assinatura do conhecimento de carga, o transportador não pode prevalecer-se de tais defeitos para exoneração ou limitação da sua responsabilidade.”*

O Legislador nacional optou por condenar a prática de emitir cartas de garantia. Mais, resulta do preceituado no nº 1 a possibilidade do carregador ser condenado caso opte pela emissão de carta de garantia o que, aliás, faz todo o sentido porquanto, em regra, é ele um dos promotores de tais práticas. Já o nº 2 deste mesmo artigo, seguindo o princípio estabelecido na Convenção de Hamburgo 1978 dispõe, que o transportador não só não poderá invocar como causa de exoneração os defeitos da mercadoria que deliberadamente omitiu no Conhecimento de carga, como ainda não poderá pretender limitar a sua responsabilidade. A Convenção de Bruxelas de 1924, no seu nº 8 do artigo 3º esquece qualquer acordo pelo qual as responsabilidades do transportador possam ser reduzidas e como tal uma carta de garantia será nula, sem produzir qualquer efeito<sup>201</sup>

A questão das cartas de garantia parece-nos um pouco mais vasto. As cartas de garantia, vulgo “letters of indemnity” têm vindo a assumir-se como um elemento cada vez mais comum no transporte marítimo internacional de mercadorias, fenómeno a que não é alheio o incremento do negócio marítimo mas sobretudo a burocracia no sistema bancário e à complexidade das transacções propriamente ditas, ao longo nos últimos anos.

As “letters of indemnity” têm sido utilizadas com fins distintos. Isto porque existem dois tipos de circunstâncias, que têm motivado esta prática: A Letter of Indemnity apresen-

---

<sup>200</sup>ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988. p 101

<sup>201</sup> *Hellenic Lines v. Chemoleum Corp 1971 AMC 2605 (N.Y. Sup Ct. App. Div 1971:*

tada no momento do carregamento, e a “Letter of indemnity” apresentada à descarga também conhecida por letter of guarantee.

Devemos notar que o termo Letter of indemnity é um termo genérico e algumas vezes os tribunais e também os autores não distinguem “letter of guarantee de letter of indemnity. Usam o termo Letter of indemnity, referindo-se a todas as instâncias em que uma letter of indemnity é apresentada, quer seja no momento do carregamento, quer seja no momento da descarga<sup>202</sup>

Tendencialmente quer os tribunais em vários ordenamentos jurídicos quer os autores doutrinários utilizam o termo “Letter of guarantee” quando se referiam a ambas as cartas emitidas quer no carregamento quer na descarga.<sup>203</sup> A Convenção de Hamburgo de 1978, como exemplo, usa o termo Letter of Guarantee para se referir às “letter of Indemnity” emitidas no momento do carregamento.<sup>204</sup> Embora os tribunais em termos de decisões tenham reagido mais ou menos de forma semelhante a ambas as práticas, há diferenças.

### SUBSECÇÃO 3.6.1 - A Carta de garantia no carregamento

A Carta de Garantia no carregamento é “assumpção escrita pelo carregador de indemnizar o transportador de qualquer responsabilidade que o transportador possa incorrer por ter emitido um conhecimento de embarque “limpo”, quando de facto as mercadorias não estavam como descrito no conhecimento de embarque<sup>205</sup> ou, ainda, por emitirem os Conhecimentos de Embarque com data diferente daquela em que, na verdade, a mercadoria é carregada. Em regra em data anterior.

A motivação que subjaz a estes pedidos dos carregadores decorrem na maioria dos casos das exigências do circuito bancário que, como se sabe, financia a maior parte das compras e vendas a nível mundial. É, pois no estabelecimento dos créditos documentários que encontramos as razões profundas para a pressão efectuada em regra pelos carregadores das mercadorias.

A utilização desse crédito dependerá de um conjunto de condições quer impostas pelo comprador quer impostas pelas regras Uniformes de concessão dos créditos documen-

---

<sup>202</sup> O tribunal inglês que utilizou o termo letter of indemnity para se referir a ambas as letter of indemnity emitidas no carregamento e à descarga *Standard Chartered bank v. Pakistan Nation Shipping corporation and others (nº2) [2001] 1 Lloyd's law Rep*

<sup>203</sup> Como exemplo, Rodière, R. Droit Maritime, 12 Ed., Dalloz, 1997,

<sup>204</sup> Nº 2 do artigo 17º “any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from issuance of the bill of lading by carrier ... without entering a reservation”

<sup>205</sup> TETTLEY, W. — *Marine Cargo Claims*. 3ª edição. Montreal: Yvons Blais, 1988. p 821

tários.<sup>206</sup> Isto é, o carregador/vendedor no sentido aceder à quantia que é colocada ao seu dispor por parte do destinatário/comprador, terá que apresentar a documentação prevista naquelas regras Uniformes e que varia de caso para caso. Alguns dos documentos que necessariamente terão de ser apresentados ao banco, são estão disponíveis depois do carregamento da mercadoria.<sup>207</sup>

Facto relevante para o estabelecimento do crédito documentário, é, de acordo com o estatuído na “The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits” ou RUU 600<sup>208</sup> que esses documentos, sejam “limpos” e sem adulterações. Por este facto facilmente se entende a razão pela qual os transportadores marítimos são pressionados para emitirem conhecimentos de embarque “limpos” de forma ao vendedor poder submetê-los ao banco em conformidade com o solicitado para que possa obter o pagamento da mercadoria.

A imposição do uso de Conhecimentos de Embarque “limpos” está previsto no artigo 27º das RUU 600 que diz respeito aos documentos de transporte:<sup>209</sup>

*“A Bank will only accept a clean transport document. A clean transport document is one bearing no clause or notation expressly declaring a defective condition of the goods or their packing. The word “clean” need not to appear on transport document, even if the credit has a requirement for that transport document to be “clean on board”*

Em acréscimo á confirmação através do Conhecimento de Embarque que as mercadorias foram carregadas em boa ordem, a data em que o carregamento ocorreu é de primordial importância. É frequente, os créditos documentários preverem uma data limite para o carregamento das mercadorias sob pena do banco não aceitar os documentos exigidos. Como com a imposição dos Conhecimentos de Embarque ” limpos”, a introdução da data de carregamento determinou os carregadores a persuadir os transportadores a aceitarem Letters of indemnity em troca de conhecimentos ante datados.<sup>210</sup>

A prática de ante datar os conhecimentos de embarque, ou falsa datação do conhecimento de embarque para demonstrar que a mercadoria tinha sido carregada antes do que

---

<sup>206</sup> ICC Uniform Custom and Praticce for Documentary Credits (UCP 600).

<sup>207</sup> WILSON, J. — **Carriage of Goods by Sea**. 4ª edição. England: Longman, 2001. p 140.

<sup>208</sup> ICC The Uniform Custom and Praticce for Documentary Credits (RUU 600).

<sup>209</sup> ICC Uniform Custom and Praticce for Documentary Credits (UCP 600). artº 27º

<sup>210</sup> See *Standard Chartered Bank v. Pakistan Nation Shipping Corporation and Others (No. 2)* (C.A), [2001] 1 Lloyd’s law

na realidade foi, é tão fraudulento quanto emitir um conhecimento limpo existindo carga avariada.<sup>211</sup>

Quando um conhecimento de Embarque é emitido em troca de uma Letter of Indemnity pensa-se que o consignatário é uma vítima inocente de uma fraude perpetrada pelo carregador e pelo transportador. Devido à natureza do financiamento das transacções internacionais, o banco pode também ser uma vítima e por isso os seus interesses devem ser salvaguardados.

Para além da informação contida no Conhecimento de Embarque apresentador, o banco também solicita a sua apresentação porque o Conhecimento de Embarque é um Título negociável e, como tal, garante segurança em relação aos fundos pagos ao vendedor.<sup>212</sup> Assim, em caso de incumprimento do credor, o banco tem a possibilidade de reclamar as mercadorias embarcadas e que poderá vender para recuperar a perda.<sup>213</sup> No caso de ter existido embarque de mercadorias avariadas sob um Conhecimento de Embarque “limpo”, então o banco de facto está na posse de um Título de mercadorias piores e cujo valor é inferior ao que está descrito na factura comercial e por consequência menor que o valor pago ao vendedor.

Estas práticas têm sido vistas com apreensão por parte dos tribunais que as mais das vezes caracterizam essa prática como fraudulenta. Em Inglaterra, J. Cressewell, no processo *Standard Chartered Bank v Pakistan National Shipping Corp.*(nº 2):

*“Antedated and false bills of lading are a cancer in the international trade. A bill of lading is issued in international trade with the purpose that it should be relied upon by those into whose hands it properly comes – consignees, bankers, and endorsees. A bank that receives a bill of lading signed by or on behalf of a shipowner (as one of the documents presented under a letter of credit) relies upon the veracity and authenticity of the bill. Honest commerce requires that those who put the bills of lading into circulation do*

---

<sup>211</sup> In *Standard Chartered Bank v. Pakistan Nation Shipping Corporation and Others (No. 2)* (C.A.), [2001] 1 Lloyd’s law – O transportador foi condenado por ter emitido um conhecimento de embarque ante datado em troca de uma carta de garantia . O tribunal sustentou que o transportador não defesa contra a reclamação do banco que era o detentor do conhecimento e que o transportador está adstrito ao mesmo nível de honestidade que era exigível como outras pessoas da carta de credito

<sup>212</sup>. WILSON, J. — **Carriage of Goods by Sea**. 4<sup>a</sup> edição. England: Longman, 2001. p 141

<sup>213</sup>*Standard Chartered Bank v. Pakistan Nation Shipping Corporation and Others (No. 2)* (C.A), [2001] 1 Lloyd’s law

*so only where the bill of lading, as far as they know, represents the true facts.”*<sup>214</sup>

No mesmo processo<sup>215</sup> mas no LJ. Evans disse:

*“This requirement of honest commerce is stringently enforced by the English courts. If a false bill of lading knowingly issued by Master or agent of the shipowner, and if the claimant was intended to rely on it and did rely upon it and as a result of doing so has suffered loss, then the shipowner is liable in damages for the tort of deceit”*

Devem distinguir-se as Cartas de Garantia apresentadas no momento do carregamento para obter um Conhecimento de Embarque “limpo” de outras cartas de garantia apresentadas também no momento do carregamento mas, para obtenção de Conhecimentos de Embarque ante-datados.

Um Conhecimento de Embarque é ante-datado quando a data do embarque nele inscrita é anterior à data verdadeira de embarque e intencionalmente coincidente com o espaço temporal em que a carta de crédito documentário mantém a sua validade.

Quando os Conhecimentos de Embarque ante-datados são emitidos, geralmente só a data está incorrecta. O transportador que reconhecidamente, data um conhecimento de embarque incorrectamente está a partilhar uma prática fraudulenta.

Os tribunais têm condenado, quer os casos de Conhecimentos ante-datados, quer nos casos dos conhecimentos “limpos”.<sup>216</sup> A Convenção de Bruxelas de 1924<sup>217</sup> e a Convenção de Hamburgo de 1978,<sup>218</sup> ambas contêm disposições no sentido de proteger um terceiro inocente de um Conhecimento de Embarque falsamente “limpo”.

A prática de emitir Cartas de garantia no momento do carregamento tem um carácter particularmente fraudulento quando as mercadorias ao serem carregadas são entregues ao transportador em condições de o Capitão do navio não ter dúvidas que o conhecimento de Embarque tem que ser alvo de reservas. É nestas circunstâncias que o transportador se

---

<sup>214</sup> *Standard Chartered Bank v. Pakistan National Shipping Corporation and others (nº2) [1998] 1 Lloyd’s Rep 684 a 688*

<sup>215</sup> *Standard Chartered Bank v. Pakistan National Shipping Corporation and others (nº2) [2002] 1 Lloyd’s Rep.218 (CA)*

<sup>216</sup> *Standard Chartered Bank v. Pakistan Nation Shipping Corporation and Others (nº2) [2000] 1 Lloyd’s law Report; Cour d’appel Aix-en province, Abril 28, 1976 DMF 1977,p 27*

<sup>217</sup> Vide nº 4 e nº8 do artigo 3º

<sup>218</sup> Vide alínea b) do nº 3 do artigo 16º

transforma em parte na fraude, prática que também tem sido caracterizada como fraude sobre o recebedor.<sup>219</sup>

No processo *Hunter Grain Pty Ltd v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd*,<sup>220</sup> no qual a Hyundai, enquanto “time-charterer”, emitiu Conhecimentos de Embarque “limpos” a pedido do voyage sub-charterer contra entrega uma “letter of Indemnity, o Federal Court of Austrália refere que:

*“Hyundai cannot therefore be heard to deny that the goods were received on board in apparent good order and condition. The fact that they were not due to no fault of Hyundai is not the point. The case is one in which Hyundai agreed safely to carry goods received by it in apparent good order and condition to Australia. They arrived in a damaged condition for which, on basis upon which I am now dealing with the case, there was no explanation. Hyundai is thus liable under S 3 of the United States Act (Cogsa). It cannot discharge the onus which rests upon S 4 of the Act of showing that the case comes within one or more of the exemptions for the which S 4(2) provides. The estoppel prevents it from relying on this evidence. The plaintiff is thus entitled to succeed against Hyundai on its contractual claim as well as on its claim based on fraud”*

Também os tribunais Franceses penalizam o transportador se este, ou os seus servidores, forem parte na emissão de um Conhecimento de Embarque fraudulento.<sup>221</sup>

Nestes casos, pese embora o transportador não tenha contribuído ou causado a avaria é responsabilizado pela condição da carga por virtude de ter sido parte numa fraude. Isto é, o transportador é responsável porque ele é parte do contrato Letter of Indemnity que tem como objecto perpetrar a fraude contra o comprador.<sup>222</sup>

A fraude é caracterizada pelo facto do capitão ou armador emitirem Conhecimento de Embarque “limpo” quando eles sabem que, o estado em que se encontram as mercadorias não o permitem. Consequentemente, admitir que estão a facilitar a transacção, ou que ninguém será fraudado, não isenta o transportador de responsabilidade.

---

<sup>219</sup>HAZELWOOD, S.J. — **P&I Clubs Law and Practice**. 3<sup>a</sup> edição. London: LLP Professional Publishers, 2000. p

<sup>220</sup>*Hunter Grain Pty Ltd v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd* [1993] 117 ALR 507 p525(Federal Court of Australia)

<sup>221</sup> *Tribunal de Commerce de Rouen, 23 de Fevereiro de 1962 DMF 1962,p 264*: descrevendo a entrega injusta de um conhecimento limpo como une veritable fraude.

<sup>222</sup> *Brown Jenkinson & Co. Ltd v. Percy Dalton (London)* [1957]2 *Lloyd’s law rep (CA)*

A este propósito:

*“The conditions for the tort of deceit are as follows: “...fraud is proved when it is shown that a false representation has been made, i) knowingly, ii) without belief in its truth, or iii) recklessly, careless whether it be true or false....”*<sup>223</sup>

*It is irrelevant that the individual may not have had malicious intentions: “if the false statement was made knowingly and that intention is proved then the basis for liability for the tort of deceit is established.”*<sup>224</sup>

No caso de um transportador emitir um Conhecimento de Embarque falso, Lord Justice Evans do English Court of Appeal disse:

*“It is clear, in my judgment, that the shipowner would have no defence to the bank’s claim if the master or agent issued a false antedated bill of lading in the genuine though careless belief that it would facilitate the particular transaction or maritime trade generally [or that he] believed he was justified in doing so or that no harm would result.”*<sup>225</sup>

Nos países nórdicos num esforço de proteger o consignatário das acções fraudulentas do transportador, foi implementada Legislação que permite ao consignatário perceber se o transportador foi ou não parte do contrato Carta de Garantia. Isto é, o transportador tem a obrigação de informar o consignatário a seu pedido se foi emitida uma Carta de Garantia pelo carregador no momento do carregamento.<sup>226</sup> Esta obrigação de informar está agora contida nos códigos marítimos Norueguês e Finlandês.<sup>227</sup>

---

<sup>223</sup> *Derry v. Peet* [1889] 14 A.C. 337 (H.L.) 374.

<sup>224</sup> *Standard Chartered Bank v. Pakistan National Shipping Corporation and Others* (No. 2), [2000] 1 Lloyd’s law report ; vide também GASKELL, N. — **Bills of Lading: Law and Contracts**. LLP PProfessional Publishers, 2000. p179 “...the act of knowingly issuing a false bill of lading is an intentional deceit or fraud.”

<sup>225</sup> *Standard Chartered Bank v. Pakistan National Shipping Corporation and Others* (No. 2), [2000] 1 Lloyd’s law report

<sup>226</sup> HONKA, H. — **New Carriage of Goods By Sea - Nordic approach in the new carriage of goods by sea**. ABO: Institute of Maritime and Commercial Law, 1997.p 132

<sup>227</sup> Norwegian Maritime Code secção 300.2. Assim como o Finnish Maritime Code Capítulo 13, Secção 50.2: “If the goods do not correspond to the particulars in the bill of lading, the carrier is obliged to declare on the consignee’s demand whether the actual shipper has agreed to indemnify the carrier for inaccurate or incomplete particulars (letter of indemnity) and also to impart such a letter of indemnity to the consignee.”

### SUBSECÇÃO 3.6.2 - A Carta de garantia à descarga

Como facilmente se entende estas cartas são apresentadas à descarga pelos destinatários das mercadorias que não dispõem do Conhecimento de Embarque original aquando da chegada do navio.

É comum atribuir-se este fenómeno ao facto dos navios terem incrementado a sua velocidade, mas sobretudo ao facto dos Conhecimentos de Embarque ficarem demasiado tempo no circuito bancário. Sem dúvida este último é o que mais contribui para esta situação. Na verdade, o trânsito entre delegações de um banco, entre este e outro banco e por fim a delegação bancária do destinatário é demasiadamente demorado, tarda mais de quinze dias úteis que será o tempo médio de uma viagem de travessia do Atlântico.

Juntando a este facto, há que considerar que o destinatário dificilmente recolhe os documentos no seu banco no limite dos prazos que lhe são atribuídos, seja pelo facto de ainda não ter cliente para a mercadoria, seja por insuficiência financeira ou falta de espaço nas suas instalações. Mas, apesar de todas as dificuldades que a falta dos Conhecimentos de Embarque causa ao transportador, o destinatário, e até por vezes o carregador, exercerão por todos meios a pressão necessária para que a mercadoria no destino seja entregue sem o Conhecimento de Embarque.

O uso das cartas de Garantia transformou-se quase num prática comum em alguns portos e alguns tipos de transporte de mercadorias por mar.

Os problemas daí decorrentes são múltiplos na óptica do transportador: a mercadoria não foi paga ao carregador, o titular do Conhecimento de Embarque que mudou uma ou várias vezes no decurso da viagem e ainda, as diferenças existentes entre as várias jurisdições. Acresce a isto, a impossibilidade do transportador saber onde estão os Conhecimentos de Embarque emitidos; muitas vezes não terá espaço no cais para armazenar a mercadoria e esperar que o Conhecimento de Embarque seja apresentado e a mercadoria só pode ficar a bordo do navio<sup>228</sup>. Face a este tipo de situações o armador, ver-se-á confrontado

---

<sup>228</sup> O transportador sempre terá a possibilidade de manter as mercadorias a bordo até que lhe sejam apresentados os Conhecimentos de Embarque. Porém como bem se compreende, os navios foram construídos para navegar e transportar mercadorias e não para estarem parados nos portos, incorrendo em custos de estadia no porto e ainda os decorrentes do afretamento, etc. Caso o transportador pretenda não descarregar a mercadoria porque até ao momento da descarga o Conhecimento de Embarque não foi apresentado, tomará uma decisão que merecerá das partes envolvidas no negócio portuário um tratamento que é penalizador. Desde logo, e caso não haja um fundeadouro no porto, o navio ver-se-á permanentemente confrontado com ordens de mudança de local de atracação quer originados na administração portuária quer originados nos concessionários dos terminais de operações portuárias, assumindo custos que são relativamente altos. Mais, entre nós, por via do nº 1 do artigo 3º de decreto regulamentar 33/89 de 2 de Dezembro, impõe-se que para o exercício do direito de retenção a bordo, o navio deve solicitar autorização mediante requerimento dirigido do chefe da estância

com o risco de perder o próximo contrato de fretamento um afretador confrontado com os custos das “demoras” ou, ainda transportador de linha regular extremamente preocupado o tempo de rotação do navio e as datas de escala noutros portos<sup>229</sup>

Embora existam diferentes tipos de Carta de garantia que podem ser apresentados à descarga, importa-nos aqui somente a que prevê a indemnização do transportador, assim como dos seus servidores e agentes a respeito das responsabilidades e despesas decorrentes do facto de terem entregue a mercadoria sem os Conhecimentos de Embarque.

Entende-se que a carta de garantia deverá prever a indemnização ao transportador, prestada pelo destinatário e pelo banco que com este emite a carta de garantia. Naturalmente que esta carta de garantia, nada tem a ver com o contrato de compra e venda da mercadoria e o banco só responde pelo montantes aí mencionados.

A responsabilidade financeira da parte que solicita não está limitada, e certamente que o banco insistirá nessa delimitação. Esse montante deverá sempre ser superior ao valor de mercado atribuível à mercadoria<sup>230</sup>; em regra é sugerido um montante equivalente a 200% do valor da mercadoria. A responsabilidade de cada pessoa que assina a carta é diversa e solidária. Incorporam ainda a cláusula de jurisdição e direito aplicável.

A carta de garantia à descarga usualmente, não é entendida como auxílio à fraude (embora possa ser esse o seu fim), mas para proteger o transportador quando os Conhecimentos de Embarque não tenham chegado ou tenham sido extraviados. Todavia, os termos da carta devam ser cuidadosamente redigidos de acordo com as cláusulas inseridas no respectivo conhecimento de embarque ou na carta-partida de forma que a entidade que presta

---

aduaneira que decidirá da oportunidade fiscal e aduaneira do pedido. No dito requerimento deverá constar além de outros elementos o valor e a origem da mercadoria em causa, como determina o nº2 daquele artigo. Não acreditamos que não exijam cópias das facturas comerciais para comprovar o valor da mercadoria. Mas, também se não forem exigidas, as dificuldades são evidentes e quiçá violadoras do espírito da Convenção internacional para a facilitação do tráfego marítimo de 1965

<sup>229</sup> WILSON, J. — *Carriage of Goods by Sea*. 4ª edição. England: Longman, 2001. p 164

<sup>230</sup> Hanno honka sugere que três elementos da maior importância devem ser levados em conta no que respeita ao tipo de carta a utilizar: “1) the time during which the letter of guarantee is in force has to be long enough, 2) the person of the guarantor must be trustworthy, 3) the sum included in the guarantee must cover more than the value of the goods.”

garantia (usualmente um banco<sup>231 232</sup>) não cubra mais riscos dos que actualmente deve cobrir.<sup>233</sup>

### SUBSECÇÃO 3.6.3 - Entrega da mercadoria sem Conhecimento de Embarque e sem Carta de garantia

O entendimento generalizado vai no sentido que as mercadorias no porto de destino são entregues contra o envio do Conhecimento de Embarque original ao transportador. Na eventualidade do transportador não respeitar aquele princípio fá-lo por sua total conta e risco tal como foi afirmado no caso *See Sze Hai Tong Bann v. Rambler Cycle Co*<sup>234</sup>

A falta de Conhecimentos de Embarque à descarga, transformou-se numa prática comum em determinado tipo de mercadorias e em determinados portos de forma incontornável, salvo abandono da actividade para essas mercadorias ou portos.

Uma solução prática para este flagelo teria sido tentada com a inclusão nos Conhecimentos de Embarque de uma cláusula estipulando que após a descarga as mercadorias estariam “*at sole risk of the owners of the cargo and thus the carrier has no responsibility whatsoever*”. Porém, essa cláusula no caso do navio *Inês*<sup>235</sup> foi alvo do seguinte comentário do Juiz Clark:

*“In my judgment there is nothing in any of the cases which leads to the conclusion that any of the clauses in the bill of lading in this case should be construed as protecting the shipowners unless their agents deliberately and consciously delivered the goods in disregard of the plaintiffs’ rights. It is sufficient to conclude ( as I have done above) that the provisions in the contract (especially cl 3) should be construed as not excluding the responsibility of the shipowners where they or their agents misdeliver the goods regardless of whether they did so in deliberate and conscious disregard of the rights of the plaintiffs”*

---

<sup>231</sup> Importa ter em mente, no mínimo por precaução, que este tipo de garantia bancária emitida em conjunto com um banco ou segurador carece da assinatura dos directores que tenham poderes para obrigar o banco ou a seguradora, vide a este respeito, *Cour de Cassation de France 25 de Novembro de 1986 DMF 1987, p358:*

<sup>232</sup> HAZELWOOD, S.J. — **P&I Clubs Law and Practice**. 3ª edição. London: LLP Professional Publishers, 2000. P 194 refere que :With regard to who to accept a letter of guarantee from, because a guarantee from an unknown charterer or consignee may be worth nothing at all, P & I Clubs recommend that aside from the use of the standard letter, the letters should be countersigned by a bank and that the bank should be a first class or “triple A” rated bank.

<sup>233</sup> *Cour d’Appel d’Aix-en-Provence, 16 de setembro de 1980 DMF 1981, p91:*

<sup>234</sup> *See Sze Hai Tong Bann v. Rambler Cycle Co. [1959] 2 Lloyd’s law report:*

<sup>235</sup> 1995] 2 Lloyds law report. 144

Acresce ao rol de dificuldades enfrentadas pelos transportadores o facto de em regra, a maior parte dos Clubes de Protecção e Indemnização não oferecerem protecção pelo risco da entrega da mercadoria sem o Conhecimento de Embarque original.<sup>236</sup> Todavia, alguns clubes de protecção se dispõem com alguma discrição cobrir essas responsabilidades em determinados casos, embora os transportadores estejam avisados para não confiar nessa leniência já que não é exercida regularmente.<sup>237</sup> Outros, proporcionam a cobertura no que respeita à responsabilidade decorrente da entrega mas, somente se existe pelo menos um original do Conhecimento de Embarque.<sup>238</sup>

Um grupo internacional de Clubes de Indemnização e Protecção redigiu e emitiu vários modelos de cartas de garantia. Estes modelos são recomendados pelo grupo internacional de Clubes de protecção para serem utilizados pelos seus membros mas, a utilização desses modelos, não altera o facto do transportador não estar isento de responsabilidade caso descarregue a mercadoria sem o Conhecimento de Embarque original, isto porque está exclusivamente no âmbito da sua disponibilidade aceitar ou não a carta.<sup>239</sup> Estes modelos visam exclusivamente garantir um serviço por parte dos Clubes de Protecção e Indemnização aos seus membros nos momentos em que são confrontados com o problema da falta do Conhecimento de Embarque. Além disso, por ou lado, pretendem evitar a redacção de cartas de garantia em linguagem inadequada e por outro, a assegurar que são aceites pelos bancos ou seguradoras, já que são especialmente desenhadas com esse intuito.

Ter que redigir em linguagem adequada ou ter de aceitar talvez linguagem inadequada ou até hostil do destinatário da mercadoria, as cartas modelo dos clubes de protecção estão redigidas, desenhadas, para serem imediatamente aceites por bancos ou outros que forneçam essa garantia.<sup>240</sup> O uso das cartas modelo parece ser uma boa ideia já que previnem a redacção contratual que falha na protecção adequada do transportador.<sup>241</sup>

No entanto, resultado prático do uso das cartas de garantia não é animador. No caso *The Stone Gemini*, foi sustentado que a carta de garantia era um acordo independente e a

---

<sup>236</sup> CHANG, F.W.H. — A Plea for Certainty: Legal and Practical Problems in the Presentation of non-negotiable Bills of Lading. *Hong Kong Law Journal*. (1999), vol. 29, p. 44.

<sup>237</sup> HAZELWOOD, S.J. — **P&I Clubs Law and Practice**. 3<sup>a</sup> edição. London: LLP Professional Publishers, 2000. p193, Avisa que os transportadores não devem confiar na leniência de alguns Clubes cujas regras prevêem alguma prudência em cobrir responsabilidades resultantes da entrega da mercadoria sem Conhecimento de Embarque em certos casos.

<sup>238</sup> GASKELL, N. — **Bills of Lading: Law and Contracts**. LLP Professional Publishers, 2000.p445

<sup>239</sup> GASKELL, N. — **Bills of Lading: Law and Contracts**. LLP Professional Publishers, 2000. p 445

<sup>240</sup> HAZELWOOD, S.J. — **P&I Clubs Law and Practice**. 3<sup>a</sup> edição. London: LLP Professional Publishers, 2000. p 194.

<sup>241</sup> *Cour de Versailles*, 1 de Juin, 1993, DMF 1994, p110,

indenização prevista pela carta de garantia é para cobrir quer a reclamação do detentor do Conhecimento de Embarque quer as despesas incorridas pelo navio incluindo aquelas que resultem de arresto ou perda de frete.

Similarmente, no *UCO Bank vs Ringler Pte Ltd* o Court of Appeal de Singapura, decidiu que uma carta de garantia de um banco somente dá direito ao transportador contra qualquer reclamação pela mercadoria; não opera como entrega das mercadorias e de nenhuma forma extingue a responsabilidade do transportador pela entrega da mercadoria sem o Conhecimento de Embarque.

### **SECÇÃO 3.7 - Os substitutos do Conhecimento de Embarque para obter a entrega das mercadorias.**

#### **SUBSECÇÃO 3.7.1 - O Sea Waybill como substituto do Conhecimento de Embarque**

O sea waybill adapta-se facilmente à brevidade de certos trajectos marítimos nos quais o Conhecimento de Embarque sistematicamente está atrasado devido à tramitação demorada que lhe é imposta.

Em Janeiro de 1977 o “General Council of British Shipping” e o “Simplification of International Trade Procedures Board” criaram um documento “short form”<sup>242</sup> ao qual deram o nome de “sea waybill do “General Council of British Shipping”. Mais tarde o “sea waybill” foi adoptado pelo Conselho Económico e Social das Nações Unidas 1979 no seio do grupo de trabalho sobre a simplificação de procedimentos do comércio internacional.

É objecto de um texto intitulado “Regles Uniformes relatives aux lettres de transport maritime” adoptado pela C.M.I aquando da sua 34ª conferência internacional em Paris em Junho de 1990.

Assim, entende-se por “sea waybill”

*“ Um documento não negociável que faz prova de um contrato de transporte de mercadorias por mar e prova a recepção e embarque das mercadorias*

---

<sup>242</sup> Os documentos “short form” tem o seu verso em branco e não contem os termos e condições de transporte. Contém somente uma cláusula no ante verso que indica que a expedição está submetida às condições do transportador.

*pele transportador, assim como o compromisso deste entregar as mercadorias ao destinatário indicado no documento”.*<sup>243</sup>

O sea waybill à semelhança do Conhecimento de Embarque, constitui um documento de transporte que estabelece a prova do contrato de transporte entre o carregador e o transportador e estabelece igualmente o recibo da recepção da mercadoria por parte do transportador. As enunciações incluídas no Sea waybill são semelhantes às do Conhecimento de Embarque no que respeita à descrição da mercadoria: identificação, nome e natureza dos volumes peso, volume, números de contentores, marcas de expedição, etc. Não é um documento negociável. Por este facto, o sea waybill distingue-se do Conhecimento de Embarque e, conseqüentemente, é um documento que não é título representativo das mercadorias o que não impede de ser utilizado como instrumento bancário.

A sua não negociabilidade deve permanecer como característica principal pois é ela que a torna mais simples que o Conhecimento de Embarque. É, assim afirmado na CMI news Letter de Dezembro de 1983<sup>244</sup> que: “*the most distinctive characteristic of the waybill is its non negotiability. This is its strength and its existence reason.*”

Com efeito, não tendo valor sacramental o sea waybill desembaraçou-se do formalismo próprio do Conhecimento de Embarque e reside aí a sua principal vantagem.

Assim num sistema organizado em torno do Conhecimento de Embarque, a entrega da mercadoria supõe para o cumprimento a entrega efectiva do Conhecimento de Embarque e que encontra por vezes vários bloqueios. Com o sea waybill o destinatário pode obter a mercadoria sem ter de apresentar o título de transporte tal como na via aérea ou na via rodoviária, respectivamente os AWB ou CMR. Assim para o carregador, o recurso a este documento permite ganhar tempo acelerando e facilitando a circulação dos documentos destinados ao destinatário. Com efeito, a maior parte dos documentos (facturas, certificados de origem, seguros) podem ser endereçados directamente ao destinatário sem esperar a emissão do título de transporte e o sea waybill, contrariamente ao Conhecimento de Embarque não necessita de lhe ser enviado. Além disso é mais fácil a verificação do conteúdo e dos termos do sea waybill do que os dos termos do Conhecimento de Embarque.

No que respeita ao destinatário, na medida onde não faça falta a sua apresentação à chegada, o sea waybill permite evitar os atrasos na entrega das mercadorias no porto de

---

<sup>243</sup> Nossa tradução da definição dada pelo Conselho Económico e Social das Nações Unidas, grupo de trabalho sobre a simplificação dos procedimentos do comércio internacional, Doc.Trade/WP.4/INF.61, Março 1979, p 13.

<sup>244</sup> CMI news letter, Dezembro 1983, p. 1

descarga. Desta vantagem, decorre o facto de se evitarem despesas de estacionamento prolongadas ou gastos administrativos. Mais, O seaway bill suprime o recurso às cartas de garantia à chegada. Desde logo o sea waybill permite facilitar as operações simples sobre trajectos curtos e que não necessitam de transacção comercial durante o transporte. Ele é o ideal quando o vendedor e comprador parceiros comerciais habituais (se a sua conta é corrente e que os pagamentos entre eles não se faça com a apresentação de documentos).

Assim estas diferenças fazem-nos à priori sublinhar que o sea waybill, longe de se encontrar sistematicamente a substituir o Conhecimento de Embarque, deve por vezes co-habitar com ele visto ser ele por vezes diferente e complementar. Portanto, vamos ver que apesar da sua não negociabilidade o sea way bill não é incompatível com as operações bancárias de transporte.

Importa desde já sublinhar que é possível hoje utilizar um sea waybill numa operação de crédito documentário. Embora ele não seja negociável e não encerra em si mesmo uma garantia o sea waybill é admitido pelas regras e usos uniformes da Câmara de Comércio Internacional relativos aos créditos documentários. Com efeito o sea waybill pode simultaneamente satisfazer as exigências dos carregadores (vendedores) dos destinatários (compradores) e dos bancos (intermediários) numa operação de compra e venda.

### SUBSECÇÃO 3.7.2 - O sea way bill como alternativa à Carta de Garantia

Sucessivas alterações nos documentos marítimos aumentaram a sua popularidade recentemente, em particular o do uso dos Sea waybill, e vários países e organizações internacionais alteraram as suas legislações e documentação no sentido de permitir a sua utilização. Por exemplo o “Carriage of Goods by Sea Act 1992”<sup>245</sup> comporta os Sea waybills, e o Comité Maritime International criou as “Uniform Rules of Sea Waybills”.<sup>246</sup> A Convenção de Hamburgo também cobre os Sea waybills, definindo “contrato de transporte por mar” como: “*any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another,*”<sup>247</sup> em sentido oposto a Convenção de

---

<sup>245</sup> Carriage of Goods by Sea Act 1992, U.K., Ch. 50

<sup>246</sup> Texto da CMI Uniform Rules for Sea Waybills,.

<sup>247</sup> Artigo 1º/6 regras de Hamburgo

Bruxelas de 1924 define que contrato de transporte por mar é o que é “covered by a bill of lading or any similar document of title.”<sup>248</sup>

O uso dos sea waybill simplificam o problema da apresentação do Conhecimento de Embarque porque o transportador deve simplesmente entregar a mercadoria pela apresentação da identificação.<sup>249</sup> Também a regra 7 (ii) das regras do CMI limitam a responsabilidade do transportador marítimo por má entrega da mercadoria: “*The carrier shall be under no liability for wrong delivery if he can prove that he has exercised reasonable care to ascertain that the party claiming to be the consignee is in fact that party.*”<sup>250</sup> O uso dos Seaway bills elimina por isso o dilema do Transportador marítimo de ser colocado inevitavelmente em posição de ter que entregar a mercadoria contra uma carta de garantia ou uma espera por tempo indeterminado com consequências imprevisíveis até que o Conhecimento de Embarque seja apresentado.

O problema quanto ao uso do Sea waybill é contudo quando é utilizado em substituição do uso de um Conhecimento de Embarque normal, o consignatário perde a vantagem de dispor de um documento negociável. O seaway bill é um documento não negociável e por isso não pode ser usado para vender a mercadoria quando ela já está em trânsito como sucede com Conhecimento de Embarque, que é título negociável.<sup>251</sup>

### SUBSECÇÃO 3.7.3 - O Conhecimento de Embarque electrónico

Desde há alguns anos, verifica-se uma pressão muito acentuada atinente ao uso dos meios informáticos no que respeita aos transportes em geral.

O transporte aéreo abriu a porta em 1975, pois o protocolo de Montreal nº4, admite que as cartas de porte (air way bill) pudessem ser substituídas por uma emissão de dados informáticos. Com o propósito de reduzir custos os transportadores aéreos utilizam cada

---

<sup>248</sup> Artigo 1º/b da Convenção de Bruxelas de 1924

<sup>249</sup> CMI Uniform Rules for Sea Waybills, regra 7. Delivery: “7(i) The carrier shall deliver the goods to the consignee upon production of proper identification.” The Singapore Court of Appeal in *Peer Voss v. APL Co. Pte Limited* [2002] 2 Lloyd’s Rep. 707 (Sing. C.A.), 722, afirma : that in order to receive delivery of the goods under waybill, the waybill itself need not be presented.

<sup>250</sup> CMI Rules for Sea Waybills, , rule 7(ii).

<sup>251</sup> TETTLEY, W. — **Marine Cargo Claims**. 3ª edição. Montreal: Yvons Blais, 1988 p 941 refere que: “The bill of lading has three characteristics: it is a receipt, a contract of carriage and a document of title. Delivery of the goods is obtained by the production of the original. The non-negotiable receipt or waybill, on the other hand, has only two characteristics: it is a contract of carriage and receipt. It is not a document of title. The waybill consignee does not obtain delivery of the goods by presentation of the waybill; rather he proves that he is the person named on the waybill and thus entitled to take delivery.”

vez mais para os seus passageiros os bilhetes ditos electrónicos que constituem títulos de transporte desmaterializado.

A criação e utilização do Conhecimento de Embarque electrónico por alguns dos grandes armadores mundiais integram-se no campo mais vasto do comércio electrónico que não é aqui o lugar para entrar em detalhe.

Para que se tenha o essencial à prática marítima, pode constatar-se que actualmente o Conhecimento de Embarque electrónico é largamente utilizado por alguns transportadores marítimos e que esse tipo de documento pode substituir as funções básicas do sea waybill, isto é a prova da existência de um contrato de transporte marítimo de mercadorias por mar mas também, constitui um recibo das mercadorias embarcadas.

Apesar dos processos subtis imaginados pelos “práticos” destas matérias, não parece possível instituir uma verdadeira negociabilidade num tal documento.

Embora a informática disponha de ferramentas que alegadamente garante o aspecto da segurança na transferência de dados, o certo é que, sempre seria necessário existir um centro a nível global ou vários centros regionais onde todos os Conhecimentos fossem electrónicamente depositados e tramitados com recurso a chaves electrónicas.

Apesar dos constrangimentos técnicos actualmente ainda, como dissemos, não permitirem obter mais do que um documento não negociável, a Convenção de Roterdão 2009, considerou já a utilização futura deste tipo de documento

## CAPÍTULO IV - CONCLUSÃO

A entrega da mercadoria é o um dos momentos cruciais do contrato de transporte de mercadorias por mar. É o momento seguinte ao término da descarga, aquele em que a mercadoria é apresentada ao destinatário que a recebe.

O término da descarga e a conseqüente apresentação da mercadoria ao destinatário ocorre quando a mercadoria após ter sido desestivada e arreada pelo exterior do costado do navio é colocada ao nível do cais ligada ao aparelho elevatório (guindaste de terra, pau de carga, etc.). Em regra, é aí que ocorre a apresentação da mercadoria ao destinatário. O destinatário aceita mercadoria no momento em que a liberta da acção aparelho de carga (guindaste, pau de carga). A recepção da mercadoria por parte do destinatário naquele momento põe fim ao contrato de transporte, porém não significa que o destinatário esteja desprotegido. Tal como o Capitão do navio no decurso da operação de carregamento pode, aliás tem por dever estabelecer no Conhecimento de Embarque as anotações e reservas quanto às avarias visíveis na mercadoria, também o destinatário, no momento da entrega pode apresentar as suas. Caso as avarias não sejam aparentes, o destinatário sempre poderá dentro dos prazos estipulados no direito uniforme apresentar as suas reclamações.

Mas a entrega, poderá ocorrer em outro momento. Concretamente, quando o navio está pronto para iniciar a operação de descarga nas situações em que as partes acordaram que a operação de descarga não são de conta do navio, antes são de conta do destinatário ou até mesmo do carregador, (condições free out).

Reconhece-se que existem algumas situações particulares (nomeadamente os graneis sólidos e ou líquidos), que são aferidas em função do tipo de mercadoria das condições do porto e da vontade das partes.

Se a entrega põe fim ao contrato de transporte e exonera o transportador de todas as avarias e faltas de conteúdo a partir desse momento, é também aí que se inicia a contagem do prazo para reclamar sobre as avarias que não aparentes e ainda o prazo de prescrição para demandar o transportador.

Apresentação da mercadoria no destino implica que o transportador tenha conhecimento sobre a identidade do destinatário, o que raramente acontece.

O meio idóneo para esse fim, isto também porque a mercadoria pode ter sido transaccionada no decurso da viagem, é a apresentação do Conhecimento de Embarque que o transportador emitiu no momento do carregamento. Daí que será pela entrega do Conhecimento de Embarque que o transportador poderá estar seguro quanto à titularidade da mer-

cadoria. Mas, nem sempre o Conhecimento de Embarque estará disponível e o transportador é colocado num dilema que normalmente termina com a libertação da mercadoria.

A exigibilidade do Conhecimento de Embarque para obter a entrega da mercadoria justifica-se, assim e desde logo por razões meramente funcionais.

Mas o pomo da questão situa-se no facto de ser ou não legalmente exigível o Conhecimento de Embarque para obtenção da entrega da mercadoria.

Verificamos que o direito uniforme que rege o transporte marítimo de mercadorias por mar é diverso, como diversas são as interpretações dadas pelos Estados e ainda o direito interno que é divergente entre estados. O uso e costume dos portos, é também elemento omnipresente, aliás nele radica a essência do direito marítimo.

Por isso, há entendimentos distintos quanto à exigibilidade do Conhecimento de Embarque, ainda assim convergentes entre os países com maior influência marítima a nível global.

Em França, muito pela acção de René Rodière, o silêncio da Convenção de Bruxelas de 1924, foi solucionado pelos artigos 49º e 50º do decreto nº 66-1078 de 1966.

Entre nós, em resultado do silêncio da Convenção de Bruxelas de 1924 e do decreto-lei 352/86, exigibilidade do Conhecimento de Embarque parece estar dependente da inclusão no Conhecimento de Embarque de cláusula adequada.

Actualmente, os Conhecimentos de Embarque tem no seu texto a cláusula que impõe a entrega do Conhecimento de Embarque original ao transportador em troca da mercadoria. Mas, por acção do COGSA 1992, pese embora este texto disponha que ele não afecta a aplicabilidade da Convenção de Bruxelas de 1924, o Conhecimento de Embarque nominativo passou a ser encarado como um sea waybill. O mesmo será dizer que o Conhecimento de Embarque nominativo não constitui título representativo das mercadorias.

Esta questão foi sanada em 2005, entendendo a House of Lords que o Conhecimento de Embarque nominativo é um título representativo das mercadorias e desde que contenha a cláusula que obrigue a sua entrega ao transportador, este não poderá proceder à entrega das mercadorias sem o dito Conhecimento. Os Lordes manifestaram-se disponíveis para afirmar que o Conhecimento Nominativo, tal como os outros, têm obrigatoriamente que ser entregues para obter a mercadoria. Não o fizeram por questões de excesso de pronúncia.

O tribunal da Relação de Lisboa, num processo em que é interveniente o mesmo transportador do caso Rafaela S, a que nos referimos, decidiu considerando que os Conhecimentos de Embarque nominativos não têm que ser entregues ao transportado.

A mesma questão foi também colocada em França isto apesar do decret 66-1078 de Dezembro de 1966, a Cour da Cassation decidiu afirmando claramente que todos os conhecimentos de embarque têm que ser entregues, incluindo os nominativos para a obtenção da entrega da mercadoria no destino.

O sistema jurídico Americano não impõe a entrega do Conhecimento original como verificamos. Porém, também não existe nenhuma reserva que impeça a utilização da cláusula que imponha a entrega do Conhecimento.

Como verificamos, à excepção do ordenamento jurídico Português e Americano, em todos os outros que visitamos, o transportador que entrega a mercadoria sem o Conhecimento de Embarque respectivo é severamente sancionado pelo inadimplemento do Contrato de transporte marítimo.

Actualmente, os Conhecimentos de Embarque tem no seu texto a cláusula que impõe a entrega do Conhecimento de Embarque original ao transportador em troca da mercadoria. No entanto deve ser cuidadosamente analisado, já que sempre existe o risco de o Conhecimento de Embarque, apesar de conter a cláusula que impõe a sua entrega ao transportador, pode conter nessa mesma cláusula, a exclusão da regra para os Conhecimentos nominativos.

O transportador marítimo sofre muitas pressões. Como vimos poderá ser confrontado com a obrigação de entregar a mercadoria a um organismo de carácter monopolista num porto. Nestas situações, alguns tribunais têm considerado que o transportador cumpriu o contrato. Este é um dos constrangimentos a que o transportador está sujeito e que poderá ser a causa de, em determinados tráfegos, pretenderem que sejam emitidos sea waybills. Porém, como se sabe este documento é um mero contrato de transporte e um recibo das mercadorias embarcadas, e como tal não é título representativo das mercadorias e como tal pode não satisfazer as necessidades dos carregadores, ou dos traders.

A apresentação de Cartas de Garantia no momento da descarga, não exonera o transportador da obrigação de entregar a mercadoria contra a apresentação do Conhecimento de Embarque. Não é mais do que um anestésico.

O recurso aos Conhecimentos de Embarque electrónicos poderia constituir uma alternativa ao Conhecimento de Embarque, caso existisse a possibilidade de ser negociado, o que não acontece. Parece ser um substituto eficaz do sea waybill, visto que como este, é simplesmente um contrato de transporte marítimo e um recibo de embarque das mercadorias.

Parecem simplesmente existir duas soluções para o problema da entrega das mercadorias.

Entregar ao transportador o Conhecimento Original para obter a mercadoria e para tanto carregadores, traders e bancos não devem esquecer que o navio tem uma data prevista de chegada ao seu destino e como tal têm disponibilizar os documentos em tempo. A outra alternativa eventualmente mais favorável ao transportador, mas nem por isso menos justa, é o recurso ao uso do sea waybill que tem uma tramitação simples, e não constitui título representativo das mercadorias. Certo é, nenhum dos meios alternativos ao Conhecimento satisfaz plenamente todos os intervenientes no transporte de mercadorias por mar.

## **Bibliografia:**

- BASTOS, N.M.C.-B. — **Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar**. 1ª edição. Coimbra: Almedina, 2004.
- BOYD, S.C., S.BURROWS, A. e FOX, D. — **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading**. 20ª edição. London: Sweet & Maxwell, 1996.
- CHANG, F.W.H. — **A Plea for Certainty: Legal and Practical Problems in the Presentation of non-negotiable Bills of Lading**. 1999. 44 p.
- COELHO, C.O. — **Jurisprudência e Direito Marítimo**. 1ª edição. Coimbra: Coimbra Editora, 1987.
- CORREIA, F. — **Lições de Direito Comercial III Letra de Cambio**. 1ª edição. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1975.
- DINH, N.Q., DAILLIER, P. e PELLET, A. — **Direito Internacional Público**. 4ª edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999. ISBN 972-31-0855-0.
- DIOGO, L.D.C. e JANUÁRIO, R. — **Direito Comercial Marítimo**. Lisboa: Quid Juris, 2008. ISBN 978-9727243822.
- ESTEVES, J.M.V. — **Acontecimentos de Mar**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1987.
- ESTEVES, J.M.V. — **Contratos de utilização de navios**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988.
- ESTEVES, J.M.V. — **Introdução ao armamento**. 1ª edição. Lisboa: Livraia Petrony, 1990.
- ESTEVES, J.M.V. — **Seguro Marítimo sua problemática actual**. 1ª edição. Lisboa: Livraria Petrony, 1988.
- FALHANGER, T., BULL, H.J. e BRAUTASET, L. — **Introduction to Maritime law**. 1ª edição. Oslo: Tano Aschehoug, 1998.
- FARIA, D.L.D. — **Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias**. 1ª edição. Venda Nova: Bertrand Editora, 1996.
- GASKELL, N. — **Bills of Lading: Law and Contracts**. LLP PProfessional Publishers, 2000.
- HAZELWOOD, S.J. — **P&I Clubs Law and Practice**. 3ª edição. London: LLP Professional Publishers, 2000.
- HODGES, S. e HILL, J.S. — **Principles of Maritime Law**. 1ª edição. London: LLP Professional Publishers, 2001. ISBN 978-1659789988.
- HONKA, H. — **New Carriage of Goods By Sea - Nordic approach in the new carriage of goods by sea**. Finland: Abo Institute of Maritime and Commercial Law, 1997.
- LA ROSA, A.P. — **Polizza di Carico**. Milano: Giuffrè, 1958.
- LEITÃO, M.T.D.M.L. — **Direito das Obrigações Transmissão e Extinção das Obrigações não Cumprimento e Garantias do Crédito**. 7ª edição. Coimbra: Almedina, 2010.
- MARTINEZ, I.A. — **Compendio de Derecho Marítimo**. 3ª edição. Madrid: Editorial Tecnos, 2009. ISBN 978-84-3094885-7.
- MATOS, A. — **Princípios de Direito Marítimo**. 1ª edição. Lisboa: Atica, 1958.
- MATOS, A. — **Princípios de Direito Marítimo: Do Transporte Marítimo**. 1ª edição. Lisboa: Atica, 1958.
- RAPOSO, M. — **Estudos Sobre Arbitragem Comercial e Direito Marítimo**. 1ª edição. Coimbra: Almedina, 2006.  
17 ss p.

- RÉMOND-GOUILLOUT, M. — **Droit Maritime**. 2<sup>a</sup> edição. Paris: Pédone, 1993.
- ROCHA, F.C.D. — **O Contrato de Transporte de Mercadorias Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias**. 1<sup>a</sup> edição. Coimbra: Almedina, 2000.
- RODIÈRE, R. — **Traité General de Droit Maritime**. Paris: Dalloz, 1970.
- RODIÈRE, R. — **Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transports**. 1<sup>a</sup> edição. Paris: Dalloz, 1968.
- SCHMITTOHFF, C.M. — **Schmittofff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade**. 8<sup>a</sup> edição.: Sweet & Maxwell, 1988.
- TETTLEY, W. — **Marine Cargo Claims**. 3<sup>a</sup> edição. Montreal: Yvons Blais, 1988.
- WILSON, J. — **Carriage of Goods by Sea**. 4<sup>a</sup> edição. England: Longman, 2001.

### **Jurisprudência:**

- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 03 de Junho de 1992 processo nº 081426*
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 22 de Outubro de 1992, processo nº 82487*
- Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 22 de Outubro de 1991 processo nº 47791*
- Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa. 24 de Junho de 2008 Processo nº 4923/2008-7*
- Brown Jenkinson & Co. Ltd v. Percy Dalton (London) [1957]2 Lloyd's law rep (CA)*
- Com. 5 Janeiro 1999, nº 97-10734, legifrance*
- Com. 13 Junho 1989 DMF 1991, p 229, ,*
- Cour Cassation 13 de Junho 1989, DMF 1991, p 228*
- Cour Cassation Com.17 Novembre 1992, DMF 1993. p563*
- Cour Cassation Com. 19 de Junho 2007, Bull Civ. IV nº 171 DMF 2007:p536*
- Cour d'Apell Aix-en-Provence 16 de Fevereiro 2001, Revista Scapel 2001, p 148*
- Cour d'Apell Rouen, 6 de Fevereiro 1986, DMF 1988, p 40*
- Cour d'Appel Aix en Provence 11 de Maio 1989, BT 1990, p 345*
- Cour d'Appel Aix-en Province, Abril 28, 1976 DMF 1977,p 27*
- Cour d'appel aix-en-provence, 17 de Dezembro de 1986, DMF 1988, p 43.;*
- Cour d'Appel de Paris 8 de Outubro 1964, DMF 1964, p 745*
- Cour d'Appel de Paris, 21 de Setembro 1988, B.T 1989, p 212*
- Cour d'Appel Paris 29 de Abril de 1982, DMF 1983, p 274*
- Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 16 de setembro de 1980 DMF 1981, p91:*
- Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 16 de setembro de 1980 DMF 1981, p91*
- Cour de Cassation de France 25 de Novembro de 1986 DMF 1987, p358:*
- Cour de Cassation de France 25 de Novembro de 1986 DMF 1987, p 358*
- Cour de Versailles, 1 de Juin, 1993, DMF 1994, p110*
- Derry v. Peet [1889] 14 A.C. 337 (H.L.) 374.*
- Hellenic Lines v.Chemoleum Corp 1971 AMC 2605 (N.Y.Sup Ct. App.Div 1971:*
- Hunter Grain Pty Ltd v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd [1993] 117 ALR 507*
- p525(Federal Court of Australia)*
- J I Macwilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA [2005] 1Lloyd's law report 347 (HL)*
- Jindal Iron and Steel Co Limited v. Islamic Solidarity Shipping Company Jordan Company [2004]UKHL 49*
- Motis Export Ltd v.Damskibsselskabet [2000] 2 Lloyd's law rep.211:*

*Pyrene v. Scindia* [1954] 1 Lloyd's law rep. 321  
*Rechbank van Koophandel te Antwerpen*, 12 de Maio de 2004, *Droit Europeen des Transport* 2004, p509  
*Renton v. Palmira* [1956] 2 Lloyd's law rep.379:  
 See *Sze Hai Tong Bann v. Rambler Cycle Co.* [1959] 2 Lloyd's law report:  
*Standard Chartered bank v. Pakistan Nation Shipping corporation and others (nº2)* [2001] 1 Lloyd's law Rep  
*Standard Chartered Bank v. Pakistan National Shipping Corporation and others (nº2)* [1998] 1 Lloyd's Rep 684 a 688  
*Standard Chartered Bank v. Pakistan National Shipping Corporation and others (nº2)* [2001] 1 Lloyd's Rep.218 (CA)  
*Trafigura Beheer Bv v. Mediterranean Shipping Company* [2007] 2 Lloyd's law rep. 622:  
*Tribunal de Commerce de Rouen*, 23 de Fevereiro de 1962 DMF 1962,p 264:

### **Legislação:**

- Convencion des Nations Unies sur le Transport de Marchadisepar mer, 11978, appe-  
lées: Regles de Hambourg.
- Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport Internacional de Marchandis-  
es effectué entierementou partiellement par mer. 2009.
- Convention Concerning Minimum Standards in Merchant Ships dated 20/10/1976,  
C147, revised in 2006 by Maritime Labour Convention. In.
- Convention Internacional pour l'Unificacion de Certaines Regles en Matière de Con-  
naissance, Signée á Bruxelles le 25 Août de 1924. In.
- Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora. In.
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control 1982, amended 3rd May  
2011.
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, July 1982. In.
- Protocole Portant modification de la Convention Internacional pour l'Unificacion de  
Certaines Regles en Matière de Connaissance signée á Bruxelles le 25 Août de 1924, telle  
qu'amendee par le protocole de modificationdu 23 Fevrier de 1968. Signée le 21 Decembre  
1979.
- Protocole Portant modification de la Convention Internacional pour l'Unificacion de  
Certaines Regles en Matière de Connaissance signée á Bruxelles le 25 Août de 1924. Si-  
gnée á Bruxelles le 23 Fevrier de 1968.
- United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10/12/1982.Diário da  
República nº 238/97 Série I-A 1º suplemento de 14 de Outubro.
- IMO — In., Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea,  
1972, as amended (COLREG 1972).
- IMO — Annex III to Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Pre-  
vention of Pollution from Ships, 1973, as amended (Marpol 73/78).
- IMO — Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea,  
1972 (COLREG 1972).
- IMO — Convention on the Prevention of Marine Pollution By Dumping of Wastes and  
other Matter, 1972.

IMO — International Convention for the safety of life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 1974).  
IMO — International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amended (STCW 1978).  
IMO — International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of oil Pollution Casualties, 1969 (INTERVENTION 1969)  
IMO — Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating to thereto, as amended (Marpol PROT 1997).  
IMO — Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended (SOLAS PROT 1978).  
IMO — Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of the Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 1988).

Lei 34/2006 de 28 de Julho.  
Lei 201/98 de 10 de Julho  
Decreto - regulamentar nº 63-A/84 de 20 de Agosto.  
Decreto nº 19857 de 18 de Maio de 1931.  
Decreto-lei 76-A/2006 de 29 de Março.  
Decreto-lei 205/72 de 31 de Julho.  
Decreto-lei 282-A/84 de 20 de Agosto.  
Decreto-lei 298/83 de 27 de Janeiro  
Decreto-lei 352/86 de 21 de Outubro  
Decreto-lei 422/86 de 23 de Dezembro.  
Decreto-lei nº 191/87 de 29 de Abril, .  
Decreto-lei nº 277/95 de 25 de Outubro;.  
Portaria 481/90 de 28 de Junho.

Directiva 1999/95/CE do Parlamento e do Conselho de 13 de Dezembro. JO L14 de 20 de Janeiro de 2000.  
Directiva 2001/106/CE do Parlamento e do Conselho de 19 de Dezembro. JO L 19 de 22 de Janeiro de 2002.  
Directiva 2002/59/CE do Parlamento e do Conselho de 5 de Agosto. JO L 208 5 de Agosto de 2002  
Directiva 2005/33/CE do Parlamento e Conselho de 6 de Julho de 2005. JO L 191 de 22 de Julho de 2005  
Directiva 2005/33/CE do Parlamento e do Conselho de 6 de Julho. JO L191 de 22 de Julho de 2005.  
Directiva 2009/17/CE do Parlamento e Conselho de 23 de Abril de 2009. JO L 131 de 28 de Maio de 2009.  
Directiva 2009/19/CE do Parlamento e do Conselho de 23 de Abril. JO L 131 de 28 de Maio de 2009  
Directiva 2009/131/CE do Parlamento e do Conselho de 23 de Abril. JO 28 de Maio de 2009.  
Directiva 2009/16/CE do Parlamento e do Conselho de 23 de Abril. JO L131 de 28 de Maio de 2009  
Regulamento (CE) 44/2001 do Conselho de 22 de Dezembro de 2000. JO L12 de 16 de Janeiro de 2001.

Regulamento (CE) 312/2009 da Comissão de 16 de Abril de 2009. JO L98 de 17 de Abril de 2009.

Regulamento (CE) 392/2009 do Parlamento e do Conselho de 23 de Abril. JO L31 de 28 de Maio de 2009.

Regulamento (CE) 482/96 da Comissão de 16 de Março de 1996. JO L 070 de 20 de Março de 1996.

Regulamento (CE) 1875/2006 da Comissão de 18 de Dezembro de 2006. JO L360 de 19 de Dezembro de 2006.

Regulamento (CEE) 2913/92 do Conselho de 22 de Outubro. JO L97 de 18 de Abril 1996.

Regulamento(CEE) 2454/93 da Comissão de 2 de Junho de 1993. JO L 253 de 11 de Outubro de 1993

ICC Uniforme Custom and Practice for Documentary Credits (RUU 600)

ICC Uniform Rules for Sea Waybills

United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act 1992