

CARGA NO CONVÉS

Pelo Dr. ANTÓNIO VIEGAS CALÇADA

1 — Para que o capitão não responda por mercadoria que viaje no convés, é preciso que o carregador

- a) consinta por escrito, (art. 497.º); ou
- b) não faça *protesto immediato* contra declaração exarada nos conhecimentos de que segue mercadoria no convés, (art. 497.º § único).

O consentimento escrito é directo, e pode ser dado em documento fora do conhecimento de carga ou no próprio conhecimento.

Quando o consentimento é dado por fora, o documento donde constar, terá de ser assinado pelo carregador, e entregue ao capitão, para êste o juntar ao conhecimento, também assinado pelo mesmo carregador, e ambos êstes documentos, autorização escrita e conhecimento constituem um todo completo — o contrato de transporte.

Com êste contrato o capitão, e quem diz o capitão diz o armador, prova em portos de escala e no porto de destino, que a carga segue no convés com o consentimento do carregador.

Se a mercadoria chegar desfalcada ou avariada por actos não imputáveis a negligência ou culpa do capitão, o destinatário da mercadoria não poderá atribuir-lhe responsabilidade pelo dano sofrido, e conseqüentemente não terá acção sôbre o navio.

O capitão defender-se-ia exhibindo os dois documentos assinados pelo carregador: conhecimento e autorização escrita.

O destinatário da mercadoria embarcada *cif* ou *job*, só terá acção contra o carregador, que consentiu o transporte da mercadoria no convés.

A lei preocupou-se em estabelecer as condições em que o capitão fica isento de responsabilidade por mercadoria que siga no convés, e essas condições baseiam-se essencialmente em se encontrar expresso e escrito o consentimento dado.

É êrro pensar-se que o consentimento dado pode ser tácito ou verbal.

Deixando agora de lado o que respeita a passageiros, o contrato de transporte marítimo tem de constar de documento escrito, quer assuma formas de fretamento (art. 541.º) quer revista a forma de conhecimento de carga (art. 538.º).

Em um e outro caso, êsses instrumentos contêm as cláusulas e condições reguladoras do contrato.

A exigência de forma escrita mantém-se igualmente quando o contrato seja alterado, ou acrescentado de novas condições.

Tanto os contratos como as alterações têm de ser *assinados* por ambos os contratantes, armador, agente, ou capitão por um lado, e carregador por outro.

Por isso o carregador que por fora do conhecimento convém que sua carga siga no convés, tem de exarar essa autorização em escrito por êle assinado.

Munido dêsse documento, o capitão tem garantida a irresponsabilidade, salvo culpa ou negligência.

Com o conhecimento prova a legitimidade do transporte, e com o documento prova o consentimento da carga transportada no convés.

O consentimento directo pode também ser dado por escrito nos próprios conhecimentos de carga.

Neste caso o carregador no momento de assinar o jogo de conhecimentos respeitantes à sua carga, pode êle próprio exarar, ou mandar exarar cláusula em que manifeste assentimento, assinando essa declaração, que deverá constar de todos os exemplares.

2 — A outra maneira do carregador prestar assentimento pode chamar-se *implícita*, e consiste no facto dele *não protestar ime-*

diatamente contra a declaração exarada nos conhecimentos pelo armador ou capitão, de que segue carga no convés.

É a hipótese do § único do art. 497.º.

Avisado ou não previamente dessa circunstância, a falta de protesto imediato do carregador contra a respectiva declaração importa autorização, e isenta o capitão da responsabilidade correspondente.

O consentimento verbal ou tácito não é permitido sob pena de se ofenderem as citadas disposições legais que prescrevem a forma escrita para esta espécie de contratos.

Se a lei quizesse admitir a forma verbal e tácita para alterar ou acrescentar as cláusulas do contrato de transporte marítimo, não exigiria, como exige, que a declaração de viajar mercadoria no convés seja exarada nos conhecimentos de carga.

Com essa exigência teve-se igualmente em mira fazer *ciente* o carregador das condições em que viaja a sua mercadoria.

O carregador fica sabendo, porque tem de assinar os conhecimentos de carga antes do navio partir.

O contrato de transporte marítimo por meio de conhecimentos, sob o aspecto formal consta dum jogo de conhecimentos, dos quais uns exemplares são destinados ao carregador, e outros ao capitão, com a singularidade de serem assinados pelo capitão os destinados ao carregador, e assinados por este os exemplares destinados ao capitão — art. 538.º § 4.º.

É no momento em que o capitão apresenta os conhecimentos para serem assinados, que o carregador fica sabendo pela leitura da declaração escrita que a sua carga segue no convés.

O assentimento provém do facto de assinar sem fazer qualquer protesto, e entregar ao capitão os conhecimentos que a este se destinam.

Destas singelas reflexões depreende-se que é absolutamente necessária a assinatura do carregador nos conhecimentos destinados ao capitão, tanto para prova da sua autorização, como para o capitão se justificar em portos de escala ou de destino.

3 — No caso do carregador não concordar que sua mercadoria siga no convés, tem de protestar imediatamente.

Embora a lei não diga em que termos o protesto há-de ser feito,

compreende-se por suficiente qualquer declaração escrita pelo carregador nos conhecimentos destinados ao capitão em que manifeste a sua discordância.

A circunstância da lei exigir que o protesto seja imediato não quer dizer que haja necessariamente de ser exarado no conhecimento de carga destinado ao capitão, pois nada obsta a que êle se produza em documento avulso, se bem que esta forma não ofereça a eficiência do protesto exarado nos conhecimentos de carga pela possibilidade de ser oculto ou não ser exibido pelo capitão.

O carregador que não concorde que sua fazenda siga no convés, tem um meio mais expedito de manifestar sua reproção, e êsse meio o de recusar a assinatura nos conhecimentos quando o capitão ou o armador lhos apresenta.

O capitão em presença dessa recusa, ou descarrega a mercadoria, ou condul-a por conta e risco do armador ao porto de destino.

O conhecimento donde constar a declaração de que segue mercadoria no convés sem estar assinado pelo carregador, além de ser irregular e não satisfazer os requisitos legais, no caso a falta de consentimento, junte o capitão às responsabilidades inerentes ao transporte.

E assim tem de ser, porque sendo a mercadoria representada pelo conhecimento, a lei precisa de dar garantia de seriedade ao transporte e acautelar os interesses dos proprietários até ao porto de destino.

É por isso que o conhecimento regular, e só êle, faz fé entre os interessados no carregamento, e entre êstes e os seguradores e carregador (art. 540.º).

O conhecimento não assinado pelo carregador presuppõe por parte dêste ignorância das circunstâncias em que viaja a sua mercadoria.

É irrevelante qualquer prova de que o carregador tinha conhecimento por outras vias que a carga seguia no convés, dadas as exigências formais do contrato.

Perante a recusa da assinatura, o capitão não deve carregar a mercadoria; e deve descarregá-la se a tinha já carregado.

Por outro lado a gravidade dos riscos que corre a mercadoria

transportada no convés sòmente pode sentir-se pela dificuldade em conseguir segurá-la, pelo exagêro de prêmios estabelecidos, e ainda pelas precauções que os regulamentos ordenam na sua condução.

4— O consentimento verbal ou tácito não se acomoda às exigências desta espécie de transporte.

Fazendo o conhecimento fé entre os interessados, é pelo seu conteúdo expresso que hão-de regular-se as relações estabelecidas.

A circunstância do contrato valer em relação a pessoas estranhas à sua elaboração, como seja o segurador e o recebedor, e ainda a transmissibilidade por endosso dos conhecimentos que representam o título de posse da mercadoria embarcada, afastam por completo a forma verbal ou tácita de dar autorização.

Destinada a carga a portos distantes, qualquer contenda levantada sôbre as condições do transporte e entrega, os destinatários e seguradores não poderão dar crédito a alegações baseadas em estipulações meramente verbais, invocadas pelo capitão.

Por sua vez êste não poderá produzir testemunhas no porto do destino em apoio da sua afirmação, e se apresentar a depôr os tripulantes do seu navio, não deixarão de ser levados à conta de subordinados e pouco merecedores de crédito.

Para mais, interêsses de tanta monta, sôbre os quais se efetuam operações de desconto e crédito, não podem ficar à mercê de prova testemunhal de eficiência contingente e precária.

Se há relações jurídicas que exijam clareza e precisão, acompanhadas de maior seriedade, são justamente as que jogam com o aspecto internacional do comércio e transporte marítimos.

Não sendo, pois, de admitir prova testemunhal, é irrevelante pelo lado judiciário a investigação sôbre o consentimento, quando derive de estipulações não exaradas em conhecimentos de carga.

Encontra-se, por vezes, entre as condições gerais e impressas dos conhecimentos de carga, a cláusula de que a mercadoria carregada no convés *viaja por conta e risco do seu proprietário*.

Apesar da assinatura dos conhecimentos por parte do carregador parecer significar autorização para carregar no convés, em nosso entender tal cláusula é inoperante.

Os contratos de transporte por meio de conhecimento, como as apólices de seguros, contêm maior ou menor número de condições impressas, às vezes em letra microscópica, que *não são discutidas nem ajustadas* entre o armador e carregador.

O carregador, por via de regra, não conhece tais cláusulas; deseja o transporte segundo os usos e costumes do estilo.

Presta o seu consentimento *por adesão* a tais impressos, levado pela boa fé e seriedade das emprêsas transportadoras.

O carregamento no convés reveste carácter de excepção para tôdas as mercadorias, salvo aquelas que por sua natureza, como pedra, madeira, etc., não corram perigo de maior.

O carregamento no porão é regra, o carregamento no convés é excepção.

Quando o carregador contrata o transporte e o armador o aceita sem mais estipulações, entende-se que a carga irá nos porões.

Ao armador não é lícito transportar no convés carga tomada segundo os usos e costumes, e por isso não pode invocar a cláusula inserta entre as condições gerais impressas, para justificar o transporte noutras condições.

A cláusula não opera por si, e pensamos que sôbre inútil é impertinente.

Para aplicar a cláusula tem o armador de acordar previamente com o carregador para dêste obter autorização escrita, ou então deverá exarar para êsse fim nos conhecimentos declaração de que segue mercadoria no convés, que nos termos sobreditos carece de anuência do carregador.

Transportada a mercadoria no convés com anuência do carregador, nem por isso, o capitão deixa de ter responsabilidade pelos riscos que ela correr.

Para os evitar tem obrigação de a estivar, vigiar, e procurar em tudo que não sofra prejuízos.

Além do preceituado no art 90.º e seus parágrafos do regulamento geral das capitánias de 1 de Dezembro de 1892, que proíbe a carga no convés durante certa época do ano, há ainda a considerar o que a respeito dessa carga dispõem o art. 30.º e seguintes do regulamento aprovado pelo decreto n.º 14.029 de 2 de Agôsto de 1927, relativamente às espécies e categorias de

mercadorias, à altura máxima que a carga pode atingir no convés do navio e a outras circunstâncias que a prática aconselha e o regulamento determina.

Não cabe nestas considerações pormenorizar as particularidades da estiva no convés, que facilmente se apreendem da leitura dos diplomas citados, pois o intuito visado foi tão somente apontar as condições em que o capitão deixa de ser responsável.

António Viegas Calçada