

## PARECER SOBRE UM CASO DE RESPONSABILIDADE DO ARMADOR

Pelo Dr. MANUEL ANTUNES RIBEIRO

### A QUESTÃO

**E**M face dos elementos que nos foram enviados, a questão submetida ao nosso parecer pode, fundamentalmente, resumir-se nos seguintes termos:

— Em Novembro de 1944 o navio «Deseado», da Royal Mail Lines, Limited, tomou no Porto de Lisboa, do carregador Banco Nacional Ultramarino, uma caixa com bordados da Madeira (proveniente do Funchal, pelo vapor português «Lima», e em trânsito para o Brasil), com o P. B. de 239 quilos, à ordem de Wang Shou Hai, do Rio de Janeiro.

— A mercadoria referida e identificada não foi entregue pelo navio ao destinatário Wang Shou Hai, por ter desaparecido, supondo-se que tenha sido furtada, ou em trânsito ou já no porto do Rio de Janeiro, antes ou durante a descarga.

— A mercadoria encontrava-se segura pelo carregador contra os riscos de extravio e furto.

— O carregador instaurou, contra o armador Royal Mail Lines, Limited, e contra a companhia seguradora, uma acção de indemnização por perdas e danos, exigindo-lhes a importância de Esc. 77.000\$00, valor que atribui à sua mercadoria.

Pede-se o nosso parecer sobre a responsabilidade do armador

pela não entrega da mercadoria carregada, tendo em particular atenção :

1.º — *Se existe no conhecimento alguma cláusula segundo a qual as reclamações do carregador contra o armador, só poderão ser tomadas em consideração quando apresentadas dentro de certo prazo.*

2.º — *Se existe no conhecimento alguma cláusula que isente da responsabilidade o armador quando se verifique a perda ou furto das mercadorias embarcadas.*

3.º — *Se existe no conhecimento alguma cláusula que, no caso de se verificar a responsabilidade do armador, limite o máximo da indemnização a uma certa quantia por volume.*

Referidos os pontos essenciais do problema e fixado o âmbito da consulta formulada, cumpre-nos, em primeiro lugar, traçar o esquema do nosso trabalho.

Dividi-lo-emos, para que possua a indispensável sequência e clareza e possa elucidar satisfatoriamente a consulente, em cinco partes fundamentais, que são :

PARTE I — Noção e sujeitos do contrato de fretamento.  
Documento de que consta ; a carta-partida e o conhecimento de carga.

PARTE II — A lei aplicável.

PARTE III — Circunstâncias em que, à face da Convenção Internacional de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924 e da legislação portuguesa, o transportador (armador) é civilmente responsável pela inexecução total ou parcial do contrato de fretamento.

PARTE IV — Existência no conhecimento de carga das cláusulas de irresponsabilidade especificadas na consulta. Apreciação da sua validade e eficácia.

PARTE V — Conclusões.

## PARTE I

NOÇÃO E SUJEITOS DO CONTRATO DE FRETAMENTO.  
DOCUMENTO DE QUE CONSTA: A CARTA-PARTIDA  
E O CONHECIMENTO DE CARGA

A questão para que se solicita o nosso parecer respeita a um caso de inexecução de contrato de fretamento, pelo armador.

Por isso, consideramos lógico e útil fazer uma ligeira referência (nesta primeira parte, de carácter geral), à noção de contrato de fretamento, às pessoas que intervêm na sua celebração e ao documento de que consta, isto é, à sua forma.

1.º — *Noção e sujeitos do contrato de fretamento*

Entre as diversas noções do contrato de fretamento, consideramos aceitável, pelo seu rigor e clareza, a seguinte: *é aquele pelo qual uma pessoa se obriga, mediante o pagamento de certo preço, chamado frete, a ceder a outrém o uso de um navio. ou de parte dele, determinada ou indeterminada, e a fazer assim transportar de um lugar para outro as mercadorias transportadas.* (Veiga Beirão, «Direito Comercial Português», pág. 149).

As pessoas que intervêm na celebração deste contrato, isto é, os seus sujeitos, são: o fretador (proprietário ou armador do navio) e o afretador ou carregador.

Há ainda uma terceira pessoa, além destas duas — armador e carregador — que não sendo parte no contrato, exerce, todavia, direitos que dele resultam.

Essa entidade é o recebedor ou destinatário, a quem o armador (navio) é obrigado a entregar a carga constante do conhecimento, tal como a recebeu.

2.º — *Documento de que consta o contrato de fretamento: a carta-partida e o conhecimento de carga*

O contrato de fretamento deve constar, segundo a lei (art. 541.º do Código Comercial), de um documento — não é um contrato verbal. Obedece a uma determinada forma — é um contrato formal.

O documento de que deve constar o contrato chama-se carta-partida. Porém, usualmente, a carta-partida só é utilizada nos fretamentos redondos, sendo substituída nos fretamentos parciais pelo conhecimento de carga, embora se trate de documentos diferentes, quer pela sua natureza, quer pela sua finalidade.

*A carta-partida*: — é o título do contrato, provando, portanto, o acordo das vontades dos contraentes (armador e carregador).

*O conhecimento de carga*: — é o título ou recibo passado pelo capitão para testemunhar que as mercadorias nele indicadas foram recebidas a bordo do navio.

Portanto, a carta-partida existe antes do carregamento, ao passo que o conhecimento só é passado e entregue quando as mercadorias estão a bordo.

*Em resumo*: — nos fretamentos redondos existe a carta-partida e o conhecimento de carga. Nos fretamentos parciais não é usual a carta-partida, mas só o conhecimento que, então, funciona ao mesmo tempo, como título de contrato e recibo das mercadorias, e por isso, nele se indicam as condições ou cláusulas a que o contrato está sujeito.

## PARTE II

### LEI APLICAVEL

Como se vê do relatório que precede, o contrato de fretamento foi celebrado em Portugal, o navio transportador era um navio inglês e o porto de destino era um porto brasileiro.

Por outro lado, a perda da carga deu-se na rota Lisboa-Rio de Janeiro e, por consequência, ou em águas portuguesas, ou no alto mar ou em águas brasileiras.

Nestas circunstâncias, interessa, antes de mais nada, determinar qual a lei reguladora da relação jurídica controvertida.

Somos informados de que corre uma questão judicial pendente

no Funchal, portanto, perante os tribunais portugueses e que não se suscitou qualquer dúvida relativamente à *competência internacional do tribunal onde a acção pende*.

Perante estes elementos parece-nos indiscutível que, tendo o *contrato de fretamento* sido celebrado em Portugal e não existindo qualquer estipulação em contrário nas cláusulas do *conhecimento*, a substância e efeitos das obrigações emergentes do contrato de fretamento são reguladas pela lei portuguesa, por virtude do que dispõe o n.º 1 do art. 4.º do nosso Código Comercial.

Por outro lado, nos termos do art. 10.º da Convenção de Bruxelas, de 25 de Agosto de 1924, *para a unificação de certas regras relativas aos conhecimentos de carga*, convenção assinada pela Inglaterra e a que Portugal aderiu, por carta de 25 de Dezembro de 1931, *as suas disposições são aplicáveis a todo o conhecimento emitido num dos estados contratantes*.

Segue-se, portanto, no campo de direito internacional privado, a mesma regra que o art. 4.º, n.º 1, do nosso Código Comercial manda aplicar, ou seja a *locus regit actum*.

Assim, na hipótese da consulta, devem observar-se, em primeiro lugar, as disposições da *Convenção* citada e, em tudo o que nela fôr omissa, as disposições do direito interno português.

### PARTE III

#### CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE, A FACE DA CONVENÇÃO DE BRUXELAS, DE 25 DE AGOSTO DE 1924 E DA LEGISLAÇÃO PORTUGUESA, O TRANSPORTADOR (ARMADOR) É CIVILMENTE RESPONSÁVEL PELA INEXECUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DO CONTRATO DE FRETAMENTO

I. — Seguindo o esquema traçado, cuidaremos, nesta parte terceira, de definir, nas suas linhas fundamentais e de harmonia com as disposições legais do nosso direito positivo, as circunstâncias ou condições em que o transportador (armador) é responsável, pela inexecução total ou parcial do contrato, para com a

pessoa que com ele directamente contratou — o carregador ou o afretador.

E, assim, torna-se necessário determinar, de harmonia com as disposições de carácter geral e especial da nossa legislação:

a) — Quais são as obrigações do transportador (armador); e,

b) — Quais são as circunstâncias em que, à face da lei, o transportador (armador) deve ser considerado responsável pelo não cumprimento ou imperfeito cumprimento dessas obrigações.

2. — *Obrigações do transportador (armador)*. São várias e complexas as obrigações a que, por força do contrato de fretamento, está sujeito o transportador (armador ou fretador).

Todavia, para o caso em estudo, só nos interessa considerar uma dessas obrigações que, aliás, é fundamental: *a de entregar no porto de destino, tais como as recebeu do carregador, as mercadorias que carregou e de que passou o respectivo conhecimento de carga* (arts. 382.º, 508.º, n.º 1 e 539.º do Código Comercial).

É evidente que para poder cumprir esta obrigação é necessário que tenha cumprido uma outra que é: *proceder de maneira apropriada e diligente ao carregamento, conservação, estiva, transporte, guarda e descarga das mercadorias que carregou* (art. 508.º, n.º 1, do Código Comercial).

Como vimos ao definir o contrato de fretamento, um dos contraentes, o fretador (armador) obriga-se, mediante certo preço (frete), a transportar e entregar a mercadoria carregada à pessoa (recebedor ou destinatário) e no lugar referido no conhecimento de carga, segundo a indicação do afretador (carregador).

Daqui deriva que o contrato somente pode considerar-se integralmente cumprido a partir do momento em que o armador (o navio, melhor, o capitão) faz entrega da mercadoria ao recebedor ou destinatário.

É, portanto, a entrega da mercadoria que fixa o termo da execução do contrato.

É o que, genéricamente, dispõe o art. 382.º do Código Commercial Português :

*O transportador (qualquer que ele seja) é obrigado a fazer a entrega dos objectos no prazo fixado por convenção ou pelos regulamentos especiais do transportador e, na sua falta, pelos usos comerciais, sob pena de pagar a competente indemnização.*

E, no tocante, propriamente, ao transporte marítimo no art. 539.º do citado Código, dispõe-se :

*As fazendas serão entregues pelo capitão no lugar do destino, a bordo ou na alfândega, conforme for o estilo do porto ou estiver pactuado no afretamento ou no conhecimento à pessoa designada neste último.*

E no art. 508.º, n.º 1, impõe-se ao capitão, a obrigação de fazer boa estiva, arrumação, guarda e entrega da mercadoria.

Se o armador não cumpre, total ou parcialmente, a obrigação de entregar a mercadoria nas condições em que a recebeu e de que passou recibo (conhecimento de carga), fica, pelo menos, *em princípio*, constituído em responsabilidade para com o carregador, ou para com o destinatário e, conseqüentemente, sujeito à obrigação de indemnizar o lesado pelas perdas e danos que lhe causou, por virtude do não cumprimento ou do cumprimento imperfecto do contrato celebrado.

### 3.º — *Termos em que a lei portuguesa define a responsabilidade do armador*

Vejamos, agora, à face de disposições legais concretas, como se define a responsabilidade do transportador (armador), para seguidamente, na parte IV, apreciarmos as consequências que daí decorrem para a validade e eficácia das cláusulas de irresponsabilidade.

A responsabilidade do armador resulta, quer do art. 705.º do Código Civil — que contém a regra geral do direito português,

em matéria de responsabilidade civil — quer da regra especial constante do art. 383.º do Código Comercial.

Com efeito, diz o art. 705.º do Código Civil:

*O contraente que falta ao cumprimento do contrato, torna-se responsável pelos prejuizos que causar ao outro contraente, salvo tendo sido impedido por facto do mesmo contraente, por força maior, ou por caso fortuito para o qual de nenhum modo haja contribuído.*

No mesmo sentido e em termos semelhantes, o Código Comercial, ao regulamentar o contrato de transporte, estabelece, no seu art. 383.º:

*O transportador, desde que receber até que entregar os objectos, responderá pela perda ou deterioração que venham a sofrer, salvo quando proveniente de caso fortuito, força maior, vício do objecto, culpa do expedidor ou destinatário.*

A lei impõe, portanto, como atrás referimos, ao transportador (armador) a obrigação de entregar as mercadorias que recebeu e de que passou recibo e, por outro lado, responsabiliza-o pela sua perda ou deterioração, desde o momento em que tomou entrega das mercadorias (a bordo ou no cais), até ao momento em que as entregou — salvo quando se tenha verificado caso fortuito, força maior, vício do objecto, culpa do expedidor ou destinatário.

Das transcritas disposições legais resulta que a responsabilidade civil do transportador (armador) se baseia, fundamentalmente, no conceito de culpa, verificando-se esta sempre que são infringidos os regulamentos e as regras comuns e seguidas na praxe.

Entre nós, por isso, é doutrina unanimemente aceite a de que a responsabilidade civil do transportador, quer contratual, quer extra-contratual, se baseia na culpa.

Esta doutrina encontra ainda confirmação legal no art. 2.398.º do Código Civil (cuja redacção abrange, também, os empreen-



dedores de transportes marítimos), em que se restringe a responsabilidade aos danos ocorridos por sua culpa ou dos seus agentes.

Nestes termos, o armador será sempre o responsável pela perda ou deterioração das mercadorias, desde que a mesma seja proveniente de falta sua ou dos agentes, não sendo, porém, necessário que essa falta seja intencional (dolo), bastando que seja voluntária (culpa).

Mas a lei portuguesa, em matéria de prova da culpa, faz incidir o respectivo onus, não sobre o credor, mas sobre o *solvens*, isto é, sobre o armador.

Assim, o já citado art. 383.º do Código Comercial preceitua que o transportador, desde que recebe até que entrega os objectos, responde pela perda ou deterioração que os mesmos venham a sofrer, salvo quando provenientes de *caso fortuito*, *força maior*, *vício do objecto*, *culpa do expedidor* ou *do destinatário*.

Quer dizer, a perda ou deterioração fazem presumir que as mesmas ocorreram por virtude de faltas imputáveis ao armador.

É este que, para obter a declaração da sua irresponsabilidade, tem de provar que a perda ou deterioração não resultaram de falta sua ou dos seus agentes ou empregados.

Assim, é ao armador que pertence invocar uma causa legítima de irresponsabilidade: caso fortuito, força maior, vício do objecto, culpa do expedidor ou destinatário.

Se não conseguir provar qualquer destas causas legítimas de irresponsabilidade, ele será responsável pela simples deterioração ou perda total ou parcial das mercadorias especificadas no conhecimento.

Se o transporte foi ajustado de porto a porto, o armador responde desde que a bordo recebeu a mercadoria até ao momento em que a entregou a bordo.

A mercadoria foi-lhe entregue a bordo, para a bordo ser recebida pelo destinatário; logo, o navio (armador) responde desde o momento em que a recebe até ao momento em que a entrega é feita ao recebedor ou destinatário, sem deterioração ou faltas, que não sejam provenientes de caso fortuito, força maior, vício do objecto, culpa do expedidor ou destinatário.

Embora os actos culposos ou omissões que determinam a perda ou a deterioração da mercadoria sejam, muitas vezes, deri-

vados a faltas cometidas pelo capitão e pelos tripulantes, a responsabilidade recai, directamente, sobre o *armador*.

Nos termos do art. 377.º do Código Comercial:

*O transportador responderá pelos seus empregados, pelas mais pessoas que ocupar no transporte dos objectos e pelos transportadores subseqüentes a quem for encarregando do transporte.*

E, relativamente ao transporte marítimo, temos a *disposição especial* do art. 492.º, n.º 1, nos termos do qual o *proprietário de um navio é civilmente responsável pelos actos e omissões do capitão e da tripulação*.

A Convenção de Bruxelas não altera, fundamentalmente, o que a este respeito a lei interna portuguesa estabelece.

No n.º 2 do art. 4.º, alíneas *a)* a *p)* da mesma Convenção, especificam-se os casos em que, nem o armador, nem o navio, são responsáveis por perdas e danos sofridos pela carga.

E, na alínea *q)* do mesmo número, diz-se, mais genèricamente, que o armador e o navio estão isentos de responsabilidade sempre que a perda ou dano sejam provenientes de qualquer causa que não derive do facto ou culpa do armador ou de facto ou culpa dos seus agentes ou empregados.

E, tal como sucede com o direito português, acrescenta-se, por forma expressa, que o encargo da prova incumbe à pessoa que invocar o benefício da isenção e, portanto, é a essa pessoa que pertence demonstrar que nem a culpa pessoal, nem o facto do armador, nem a culpa ou facto dos agentes ou empregados do armador, contribuíram para a perda ou dano.

A diferença entre o direito interno português e o preceituado, a este respeito, na citada Convenção de Bruxelas, está em que, pelo art. 492.º, n.ºs 1 e 2, do Código Comercial, o *proprietário do navio é civilmente responsável pelos actos e omissões do capitão e da tripulação, quer esses actos e omissões se verifiquem na navegação e na administração do navio pròpriamente ditas, quer se verifiquem em actos independentes delas, ao passo que, pela alínea a) do n.º 2 do art. 4.º da Convenção, o armador não responde pelas faltas e erros técnicos do capitão e da tripulação do navio*.

4.º — *Em conclusão*

Se o armador (navio) não possui documento comprovativo de que entregou ao recebedor, ou ao seu legal representante, a mercadoria carregada, responde pela sua perda ou deterioração, excepto se conseguir provar não ter havido culpa da sua parte ou dos seus agentes ou empregados.

## PARTE IV

EXISTÊNCIA NO CONHECIMENTO DE CARGA  
DAS CLAUSULAS DE IRRESPONSABILIDADE  
ESPECIFICADAS NA CONSULTA. APRECIACÃO  
DA SUA VALIDADE E EFICÁCIA

1.º — *Existência no conhecimento de carga das cláusulas de irresponsabilidade especificadas na consulta*

Tendo lido atentamente um dos exemplares do conhecimento (exemplar n.º 413), respeitante à mercadoria desaparecida, verificámos que dele constam, além de outras, as seguintes cláusulas :

Cláusula 24.<sup>a</sup> — *O aviso relativo a qualquer reclamação que diga respeito a este conhecimento, deverá ser apresentado pelos donos ao agente do vapor no porto de destino, dentro de 48 horas depois da descarga, e quanto às reclamações por quaisquer faltas relativamente às quais aviso já tenha sido apresentado dentro do prazo acima estipulado, as mesmas deverão ser entregues dentro de dois meses depois da data da descarga final do vapor no porto de destino, sem o que será perdido todo o direito à reclamação.*

Cláusula 3.<sup>a</sup> — *... A Companhia também não será responsável nem aceitará responsabilidade por qualquer dano ou prejuízo, a ou perda da fazenda, qualquer que seja a*

*causa contra o qual seja possível poder segurar as mercadorias ou que tenha sido pago pelo seguro.*

*Nota — A este respeito (furto, dano ou perda), existe, ainda, no conhecimento uma cláusula carimbada que estabelece:*

*... O vapor não é responsável por perda, dano ou roubo nas fazendas, riscos susceptíveis de serem cobertos por seguros.*

*Cláusula 10.<sup>a</sup> — Com respeito a reclamações por perda, dano, ou não entrega de carga pelos quais, sob as condições deste conhecimento, alguém da companhia possa ser responsável, a responsabilidade relativa a qualquer volume, não excederá a quantia de £ 300 por tonelada frete de 40 pés cúbicos ou 20 quintais ingleses, conforme a base adoptada para o cálculo do frete e cuja carga representa o conteúdo ou faz parte do conteúdo de qualquer volume a companhia se por outra forma fôr responsável conforme as condições deste conhecimento, será contudo isenta de toda a responsabilidade a não ser que o valor e descrição de tal carga sejam declaradas por escrito e uma ordem de embarque especial pedida e dada antes de embarque efectuado, e o valor e a descrição declarados no conhecimento e o frete combinado em acordo com a mesma. Não obstante o que precede, a responsabilidade da Companhia não excederá em caso algum o valor das fazendas indicado na factura original ao porto e ao tempo do embarque.*

Do conhecimento constam, portanto:

a) — Uma cláusula que fixa o prazo dentro do qual o carregador ou o destinatário poderão, válidamente, apresentar as suas reclamações ao armador (*cláusula 24.<sup>a</sup>*).

b) — Uma cláusula que isenta da responsabilidade o armador pela perda ou furto das mercadorias (*cláusula 3.<sup>a</sup> e referida cláusula carimbada*).

c) — Uma cláusula que fixa o máximo de indemnização a que o carregador ou destinatário têm direito, quando se verifique a responsabilidade do armador, por perda, dano ou furto das mercadorias (*cláusula 10.<sup>a</sup>*).

2.<sup>o</sup> — *Disposições do Código Comercial e da Convenção Internacional de Bruxelas de 1924, relativas a cláusulas de irresponsabilidade*

Antes de entrarmos na apreciação da validade e eficácia destas cláusulas, convém analisar as disposições do nosso Código Comercial e da já citada Convenção Internacional de Bruxelas de 1924, que respeitam ao prazo dentro do qual devem ser apresentadas as reclamações contra o armador ou proposta contra este acção judicial tendente a obter indemnização por perdas e danos e, finalmente, as que permitem a estipulação de cláusulas limitativas do quantitativo da indemnização.

a) — Quanto às disposições que fixam o prazo dentro do qual devem ser apresentadas ao armador as reclamações, o Código Comercial apenas se refere de modo expresso ao caso de deterioração das mercadorias, estabelecendo no § 2.<sup>o</sup> do seu art. 385.<sup>o</sup>:

*A reclamação contra o transportador por deterioração nas fazendas durante o transporte não pode ser deduzida depois do recebimento, tendo havido verificação ou sendo o vício aparente e, fora destes casos, só poderá ser deduzida nos oito dias seguintes à mesma entrega.*

Nenhum prazo estabelece este, ou qualquer outro preceito do referido Código, para os casos de perda ou furto de mercadorias.

Mas, em nosso entender, tal prazo não é aplicável por analogia aos casos de perda ou furto de mercadorias, uma vez que dessa aplicação analógica resultaria uma perda de direitos.

A este respeito, diz o n.º 6 do já transcrito art. 3.º da Convenção de Bruxelas :

*Salvo o caso de ter sido dado ao armador ou ao seu agente no porto de desembarque um aviso por escrito da existência e da natureza de quaisquer perdas ou danos, antes ou no momento da retirada das mercadorias e da sua entrega à pessoa que tem direito de recebê-las em virtude do contrato de transporte, essa retirada constituirá, até prova em contrário, uma presunção de que as mercadorias foram entregues pelo armador tais como foram descritas no conhecimento.*

*Se as perdas e danos não são aparentes o aviso deve ser dado no prazo de três dias a contar da entrega.*

b) — Pelo que respeita ao prazo dentro do qual pode ser instaurado procedimento judicial contra o armador nada estabelece o Código Comercial. Mais cuidadosa foi, porém, a Convenção de Bruxelas que, na parte final do transcrito n.º 6 do art. 3.º, dispõe :

*Em todos os casos o armador e o navio ficarão libertados de toda a responsabilidade por perdas e danos não sendo instaurada a respectiva acção no prazo de um ano a contar da entrega das mercadorias ou da data em que estas deveriam ser entregues.*

c) — Quanto às cláusulas limitativas do montante da indemnização diz o § 1.º do art. 383.º :

*O transportador pode, com respeito a objectos sujeitos por natureza a diminuição de peso ou medida durante o transporte, limitar a sua responsabilidade a uns tantos por cento ou a uma quota do volume.*

Como se vê, este preceito refere-se, apenas, à possibilidade de o transportador (armador) fixar o limite da indemnização quanto a mercadorias que estejam, por sua natureza, sujeitas a uma diminuição de peso ou medida.

Todavia, entendemos que esta disposição de lei não exclui a possibilidade de o armador limitar a cifra da indemnização quando se trate de prejuízos ou danos sofridos por quaisquer outras mercadorias.

Tanto assim que o art. 384.º, ao regular o modo por que devem, para efeitos de indemnização, ser comprovadas e avaliadas as deteriorações, dispõe :

*As deteriorações acontecidas desde a entrega dos objectos ao transportador serão comprovadas e avaliadas pela convenção, e, na sua falta ou insuficiência, nos termos gerais de direito, tomando-se para base o preço corrente no lugar e tempo da entrega.*

E no § 1.º deste artigo, estabelece-se, para o caso de perda de mercadorias, que :

*Igual base se tomará para o cálculo da indemnização no caso de perda de objectos.*

Admite, portanto, esta disposição que, no caso de perda da mercadoria, o cálculo da indemnização seja feito na base do que foi convencionado entre os contraentes e só na falta ou insuficiência da convenção, se recorrerá ao disposto na lei.

Eis a razão por que, embora o transcrito § 1.º do art. 383.º o não diga expressamente, entendemos que o armador pode, em princípio, clausular os limites da indemnização não só no caso de se tratar de mercadorias sujeitas, por sua natureza, a uma diminuição de peso ou medida, mas em qualquer outro: perda, dano, furto, deterioração, etc.

Vejamos ainda o que, relativamente as cláusulas limitativas da importância da indemnização, estabelece a Convenção de Bruxelas, no n.º 5 do seu art. 4.º :

*Tanto o armador como o navio não serão obrigados, em caso algum, por perdas e danos causados às mercadorias ou que lhe digam respeito, por uma soma superior a 100 libras esterlinas por volume ou unidade*

ou o equivalente desta soma numa diversa moeda, salvo quando a natureza e o valor destas mercadorias tiverem sido declarados pelo carregador antes do seu embarque e essa declaração tiver sido inserida no conhecimento. Esta declaração assim inserida no conhecimento constituirá uma presunção, salvo a prova em contrário, mas não obrigará o armador que poderá contestá-la.

Por convenção entre o armador, capitão ou agente do armador e o carregador, poderá ser determinada uma quantia máxima diferente da inscrita neste parágrafo, contanto que esse máximo convencional não seja inferior à cifra acima fixada.

## 2.º — *Apreciação da validade e eficácia das cláusulas especificadas na consulta*

A responsabilidade do transportador (armador) que, nas suas linhas essenciais, deixámos acentuada na parte III, nem sempre se efectiva nos termos gerais de direito.

Na verdade, é frequente, como acabámos de verificar, a inclusão no título de contrato (carta-partida ou conhecimento de carga) de um certo número de cláusulas que, quando consideradas válidas, extinguem ou limitam a responsabilidade do armador emergente da inexecução total ou parcial do contrato de fretamento.

As respectivas cláusulas podem agrupar-se em três categorias :

*Cláusulas de negligência (negligens clauses)* — São as que se destinam a isentar o armador da responsabilidade por barataria, imperícia, erro, negligência, falta ou defeito do piloto, capitão, engenheiros, mestres ou outros da equipagem, na navegação e no cumprimento de quaisquer serviços;

*Cláusulas limitativas* — São as que visam limitar a responsabilidade do armador a uma determinada quantia, que será a indemnização máxima que o carregador lhe poderá exigir; e,



*Cláusulas exclusivas ou de irresponsabilidade total* — São aquelas que visam a isentar o armador de toda a responsabilidade, declarando, por exemplo, que ele não será responsável por avarias de carga, pelo conteúdo dos volumes, faltas, perdas, roubos ou furtos totais ou parciais das mercadorias, etc.

A validade e eficácia destas cláusulas, que uniformemente constam dos conhecimentos de carga, tem sido e continua sendo muito discutida e, em vários países, as legislações e os tratadistas tem manifestado contra elas uma forte oposição.

Para ilustrarmos esta afirmação, citaremos algumas leis estrangeiras que proíbem a inclusão nos conhecimentos de carga de cláusulas de irresponsabilidade por perdas, roubos, negligências na guarda e conservação das mercadorias, etc.

Arter Act, de 1893 (U. S. A.)

Paramount Act, de 1904 (Austrália)

Canadian Water Carriage of Goods Act, de 1910  
(Canadá)

Shipping And Seamen Act, de 1908 (Nova Zelândia)

Código Comercial Japonês (art. 592.º)

Código Comercial Holandês (§ 1.º do art. 470.º)

Por sua vez, alguns tratadistas, entre os quais se destacam Bonnacasse (*Traité de Droit Commercial Maritime*) e Vermond (*Droit Maritime*), combatem também àesperamente a validade e eficácia de tais cláusulas, alegando que o uso abusivo das mesmas, por parte de todos os armadores, tem sido origem de um agravamento dos casos de negligência e aumentado, de forma assustadora, o número de furtos de mercadorias.

Por virtude de tais cláusulas, dizem, o armador tem a liberdade de entregar a carga onde quer, se quer e no estado em que quer, sem que o carregador possa exigir-lhe responsabilidades.

Contra as cláusulas de irresponsabilidade se manifestou, tam-

bém, e de modo expresso, a já referida Convenção de Bruxelas, de 1924, ao dispor, no n.º 8 do seu art. 3.º:

*Será nula, de nenhum efeito e como se nunca tivesse existido, toda a cláusula, convenção ou acordo num contrato de transporte exonerando o armador ou o navio da responsabilidade por perda ou dano concernente a mercadorias, proveniente de negligência, culpa ou omissão dos deveres ou obrigações preceituadas neste artigo, ou atenuando essa responsabilidade por modo diverso do preceituado na presente Convenção. Uma cláusula semelhante será considerada como exonerando o armador da sua responsabilidade.*

E no n.º 6 do art. 3.º, que atrás já ficou transcrito, diz-se:

*O armador, salvo o disposto no art. 4.º, procederá de modo apropriado e diligente ao carregamento, manutenção, estiva, transporte, cuidados e descarga das mercadorias transportadas.*

Citados e interpretados os textos legais do direito português comum e da Convenção de Bruxelas de 1924, estamos habilitados a emitir parecer sobre o alcance e a validade das já transcritas cláusulas 3.ª, 10.ª e 24.ª do *conhecimento de carga*.

Para esse efeito devemos atender, em primeiro lugar, às disposições da referida *Convenção*, uma vez que a Inglaterra é um dos países signatários e Portugal lhe deu a sua adesão, por carta de 25 de Dezembro de 1931.

Só na falta de preceito da *Convenção* aplicável ao caso verteremos de recorrer ao direito interno português.

Sendo o contrato de transporte um contrato bilateral e a *carta-partida* ou o *conhecimento de carga* os títulos em que o referido contrato se encontra exarado, podemos, em princípio, afirmar que as cláusulas e condições constantes da carta-partida ou do conhecimento obrigam, reciprocamente, os contraentes, a menos que tais cláusulas ou condições sejam juridicamente nulas.

A nulidade das mesmas cláusulas, porém, somente poderá

fundar-se na violação de qualquer preceito da *Convenção* ou na violação de qualquer norma de direito interno português de interesse e ordem pública, quando aplicável.

Pela cláusula 3.<sup>a</sup> do *conhecimento*, o armador não é responsável por qualquer dano, prejuízo ou perda que resulte para a mercadoria, qualquer que seja a respectiva causa, desde que o respectivo risco possa ser coberto pelo seguro.

Entendemos que esta cláusula do *conhecimento* é nula porquanto infringe directamente o n.º 8 do art. 3.º da *Convenção*, segundo o qual será nula, de nenhum efeito e como se nunca tivesse existido, toda a cláusula, convenção ou acordo, inserto no contrato de fretamento, que exonere o armador ou o navio de responsabilidade por perdas ou danos sofridos pelas mercadorias, provenientes de negligência, culpa ou omissão dos deveres ou obrigações impostas no mesmo artigo.

Ora como já tivemos oportunidade de dizer, nos termos do n.º 2 do citado art. 3.º, o armador responde, em princípio, por todos os prejuízos que à carga possam derivar da falta de diligência ou dos cuidados próprios no carregamento, conservação, estiva, transporte, guarda e descarga das mercadorias transportadas, e só não responde nos casos previstos no n.º 2 do art. 4.º Por consequência, como a referida cláusula 2.<sup>a</sup> do *conhecimento da Royal Mail Lines, Ltd.*, estabelece uma *irresponsabilidade absoluta* em todos os casos de prejuízo ou perda das mercadorias, qualquer que seja a causa que os determine desde que o risco pudesse ter sido coberto pelo seguro, é óbvio que a mencionada cláusula 3.<sup>a</sup> do *conhecimento*, recai, necessariamente, sob a sanção prevista no n.º 8 do art. 3.º da *Convenção*.

Os únicos casos de irresponsabilidade contratual admissíveis são, como vimos, os enumerados nas alíneas a) a q) do aludido n.º 2 do art. 4.º da *Convenção*.

E como, na hipótese da consulta, a perda total da mercadoria se deu, presumidamente, por virtude de *furto*, o armador responde pelo prejuízo dele emergente, a não ser que prove, conforme a alínea q) do n.º 2 do art. 4.º da *Convenção*, que o *furto não resultou de culpa ou negligência sua ou dos seus agentes ou empregados*.

O furto, é facto de terceiro, por que, normalmente, o transpor-

tador ou o depositário não deveriam responder, a menos que na guarda e conservação da cousa, objecto do transporte ou do depósito, não houvessem tomado as medidas apropriadas a evitá-lo, ou tivessem procedido com negligência.

Mas, como também já foi dito, não é o lesado, isto é, o carregador ou consignatário das mercadorias, que tem de provar que o furto só foi possível por culpa ou negligência do armador, seus agentes ou empregados.

É sobre o navio (armador) que a referida alínea q) do n.º 2 do art. 4.º da Convenção faz recair o ónus da prova.

Deste modo, o carregador ou consignatário têm, unicamente, que provar a falta da entrega.

O armador é que, como matéria de defeza, terá de provar que da sua parte ou da parte dos seus agentes ou empregados não houve culpa ou negligência, prova, aliás, difficilima de fazer na generalidade dos casos, pois é de presumir que o furto se não teria dado se na guarda das mercadorias transportadas tivesse havido a necessária diligência.

É preciso recordar que o *furto* não figura entre as *causas específicas* de responsabilidade mencionadas nas diversas alíneas do n.º 2 do art. 4.º da *Convenção*.

Também no *conhecimento* está aposto um carimbo que, confirmando ou alargando o que já constava da examinada cláusula 3.ª, isenta o navio da responsabilidade por perda, dano ou roubo nas fazendas, sempre que estes riscos possam ser cobertos pelo seguro.

As mesmas razões que nos levaram a afirmar a nulidade absoluta da cláusula 3.ª do *conhecimento*, levam-nos, também, a emitir igual opinião acerca desta outra cláusula carimbada no mesmo *conhecimento*.

Trata-se de uma *isenção absoluta de responsabilidade* em casos não previstos na *Convenção*.

É, por isso, nula, por virtude do que se preceitua no n.º 8 da cláusula 3.ª da mesma *Convenção*.

No n.º 10 do *conhecimento* estipula-se uma cláusula limitativa da importância da indemnização a pagar, pelo navio, (armador), ao carregador ou destinatário da mercadoria.

Nos termos gerais de direito, essas cláusulas são válidas,

quando, pela estipulação de uma indemnização muito desproporcionada ao dano causado, se não dissimula uma verdadeira cláusula de irresponsabilidade absoluta.

A irresponsabilidade absoluta, que a lei não permite estipular directamente, não pode, como fraude a essa proibição, ser estipulada indirectamente.

Fora destes casos, a validade das cláusulas limitativas da responsabilidade produz os seus efeitos, salvo quando se verifique *dolo* do armador, seus agentes ou empregados.

A Convenção, no n.º 5 do seu art. 4.º, não só admite a validade destas cláusulas limitativas do montante da indemnização, como até as consagra expressamente.

Na verdade, de harmonia com esse n.º 5, *tanto o armador como o navio não serão obrigados, em caso algum, por perdas e danos causados às mercadorias ou que lhes digam respeito por uma soma superior a cem libras esterlinas por volume ou unidade, ou equivalente desta soma numa diversa moeda, salvo quando a natureza e o valor destas mercadorias tiverem sido declaradas pelo carregador antes do seu embarque e essa declaração tiver sido inserida no conhecimento.*

E acrescenta que: *por convenção entre o armador, capitão ou agente do armador e o carregador, poderá ser determinada uma quantia máxima diferente da inscrita neste parágrafo, contanto que esse máximo convencional não seja inferior à cifra acima fixada.*

Ao mesmo tempo, o n.º 8 do art. 3.º fere de nulidade absoluta as cláusulas, convenções ou acordos, incluídos num contrato de transporte marítimo, que atenuem a responsabilidade do armador ou do navio por modo diverso do preceituado na *Convenção*.

Quer dizer, o armador pode, nos seus *conhecimentos de carga*, estabelecer que a sua responsabilidade por perdas e danos causados às mercadorias seja superior a cem libras esterlinas por volume ou unidade, mas não pode reduzir este limite.

O n.º 5 do art. 4.º estabelece, digamos, uma norma supletiva, isto é, uma norma que actua quando as partes contratantes nada tenham convencionalmente em contrário, não podendo, todavia, convencionalmente, válidamente, que a indemnização seja inferior a cem libras esterlinas por volume ou unidade. E, para que a indemni-

zação seja superior, basta que no *conhecimento* se estipule a respectiva importância, ou que o carregador, antes do embarque, faça inserir, de modo expresso, no conhecimento, não só a natureza da mercadoria, mas ainda o seu valor.

Na cláusula 10.<sup>a</sup> do conhecimento, que estamos analisando, dispõe-se que a responsabilidade por volume perdido, ou não entregue, não excederá £ 20 por volume, limite este manifestamente inferior ao estabelecido no n.º 5 do art. 4.º da Convenção.

Deste modo, a mesma cláusula é nula na parte em que fixa a indemnização, devida pelo armador, em quantia menor do que a que resulta da aplicação da primeira parte do n.º 5 do art. 4.º da Convenção.

O carregador tem direito a haver £100 esterlinas por volume ou unidade perdida.

Quer dizer: aplicar-se-lhe-ia o disposto na cláusula 10.<sup>a</sup> do conhecimento se a importância da indemnização nele estipulada fosse superior à estabelecida no citado n.º 5 do art. 4.º da Convenção; sendo inferior, é devida a indemnização de £100 esterlinas por volume ou unidade, tal como se determina na Convenção.

Resta-nos analisar a cláusula 24.<sup>a</sup> do conhecimento.

Esta cláusula estabelece dois prazos: um para o dono da mercadoria avisar o agente do vapor, no porto de destino, de que na entrega se verificou falta ou prejuízo na mercadoria transportada; outro para formular a respectiva reclamação.

O primeiro prazo é de 48 horas e o segundo de dois meses.

O primeiro conta-se da data da descarga da mercadoria a que respeita a indemnização; o segundo conta-se da data do termo da descarga do navio.

A Convenção de Bruxelas regula essa matéria no n.º 6 do art. 3.º por forma um pouco diversa.

Assim, se as perdas e danos não são aparentes, o aviso deve ser dado no prazo de três dias a contar da entrega.

Se as perdas são aparentes, a retirada da mercadoria, sem aviso da existência das perdas e danos sofridos pelas mercadorias, constitui, até prova em contrário, presunção de que as mercadorias não foram entregues pelo armador tais como haviam sido descritas no conhecimento.

A falta deste aviso, quer as perdas e danos sejam aparentes, quer não, constitui, em nosso parecer, causa de caducidade do direito do dono da mercadoria, a receber a respectiva indemnização.

Esse direito, porém, caduca, nos termos da Convenção, desde que a acção judicial, exigindo o pagamento da respectiva indemnização, não seja instaurada dentro do prazo de um ano a contar da data da entrega das mercadorias, ou da data em que as mesmas deveriam ser entregues.

No regime da Convenção só o decurso deste prazo faz extinguir o direito à indemnização.

Na cláusula 24.<sup>a</sup> do conhecimento fala-se somente em prazo para reclamação e não em acção judicial. Segundo esta cláusula, como dissemos, a reclamação tem de ser apresentada dentro de dois meses a partir da data final da descarga do vapor no porto de destino.

Este prazo pode ser inferior ao prazo de um ano a que se refere o citado n.º 6 do art. 3.º da Convenção.

Nesse caso deve prevalecer a Convenção, porque a limitação do prazo da reclamação representa, de certo modo, uma atenuação da responsabilidade do armador numa hipótese em que a Convenção o não permite.

Somos, pois, de parecer que as regras da Convenção, dada a sua natureza e o fim para que foram criadas, devem prevalecer sobre as disposições contidas no conhecimento.

Chega-se a esta conclusão, também, pelo confronto do n.º 9 do art. 3.º da Convenção com o que se dispõe nos arts. 5.º, 6.º e 7.º da mesma Convenção.

No direito português interno, a que aliás só subsidiariamente se teria de recorrer, nada há em contrário ao que consta da Convenção de Bruxelas de 1924, a que Portugal aderiu, e, quando houvesse, deveria, nessa parte, considerar-se o direito interno prejudicado sempre que, como sucede no caso da consulta, por virtude do art. 10.º da Convenção, as disposições desta fossem de aplicar.

## PARTE V

## CONCLUSÕES

1.<sup>a</sup> — O armador Royal Mail Lines, Limited, é responsável pela não entrega, ao destinatário Wang Shou Hai, do Rio de Janeiro, da mercadoria embarcada no seu navio «Deseado» e referida no conhecimento (uma caixa com bordados da Madeira com o P. B. de 239 quilos), porquanto o seu extravio deve atribuir-se, até prova em contrário, a culpa ou negligência sua ou dos seus agentes ou empregados.

Nestas circunstâncias, tanto a transcrita cláusula 3.<sup>a</sup>, impressa no conhecimento, como a também transcrita cláusula nele carimbada que, completando e confirmando aquela, dispõe: «o vapor não é responsável por perda, dano ou roubo nas fazendas, riscos susceptíveis de serem cobertos por seguros», são absolutamente nulas e de nenhum efeito, por constituírem uma violação directa do preceituado no citado n.º 8 do art. 3.º da Convenção de Bruxelas, de 25 de Agosto de 1924.

2.º — Porque o armador Royal Mail Lines, Limited, é responsável, está obrigado a indemnizar o carregador ou destinatário pelas perdas e danos que lhes ocasionou.

Todavia, essa indemnização não pode ser efectivada na base das cifras constantes da transcrita cláusula 10.<sup>a</sup> do conhecimento.

Em regra, as cláusulas que limitam a importância da indemnização, nos casos em que a mesma seja devida, podem considerar-se válidas, desde que, pela exiguidade da quantia fixada, não representem uma fraude ao princípio de nulidade das cláusulas de irresponsabilidade. Mas, no caso da consulta, a restrição constante da referida cláusula 10.<sup>a</sup> é nula na parte em que excede o limite mínimo estabelecido no n.º 5 do citado art. 4.º da Convenção de Bruxelas, em nossa opinião aplicável na hipótese da consulta.

3.<sup>a</sup> — Finalmente, pelo que respeita aos prazos dentro dos quais o carregador ou destinatário deve apresentar o seu aviso e reclamação ao armador, a validade da transcrita cláusula 24.<sup>a</sup> do conhecimento é, a nosso ver, indiscutível.

Porém, não se verificando, como notámos, concordância en-



tre os prazos marcados naquela cláusula e no referido n.º 6 do art. 3.º da Convenção e, sobretudo, porque só esta disposição se refere ao prazo (um ano) para propôr a acção judicial de indemnização por perdas e danos, entendemos, como ficou dito, que deve prevalecer o que na Convenção se dispõe.

Quer dizer : desde que uma acção judicial tenha sido proposta, dentro do prazo de um ano a contar da data da entrega da mercadoria ou da data em que esta deveria ter sido efectuada, entendemos que se não dá a prescrição do direito à indemnização, embora, no caso de não ter sido feito, em tempo oportuno, o aviso a que se refere o conhecimento, possa, por sua vez, o carregador ficar constituído em responsabilidade para com o armador.

*Manuel Antunes Ribeiro*