

O CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO, E O
SEU ESPAÇO PRÓPRIO EM CONFRONTO COM O
DOS CONTRATOS DE VENDA E DE ABERTURA DE
CRÉDITO DOCUMENTÁRIO.

Pelo Bastonário Mário Raposo

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA
Acórdão de 20 de Janeiro de 1994 (*)

Acordam no Supremo Tribunal de Justiça:

A sociedade Seaconsar East Limited, com sede em Hong Kong, instaurou acção declarativa com processo ordinário no Tribunal Marítimo de Lisboa contra a sociedade Islamic Republica of Iran Shipping Lines, com sede no Irão, pedindo a condenação da ré a entregar-lhe as mercadorias descritas nos conhecimentos de embarque juntos com a petição e juros sobre a quantia de USD 7.626.000 desde a citação até integral cumprimento.

Alegou, para o efeito, o seguinte:

“1. A autora vendeu ao Ministério da Defesa do Irão projecteis de artilharia, designados por “Pieces ot Special Equipment” (peças de equipamento especial).

(*) Transcrito da *Colectânea de Jurisprudência — Acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça*, ano II, tomo I – 1994, p. 49 e segs. A questão posta tem decisivo relevo e mantém plena actualidade. Esta justifica que se publique agora a presente Anotação, até porque se trata de um caso singularmente expressivo.

2. O contrato está datado de 30.06.86 e tem o n.º 11/284.

3. Os projecteis foram fabricados pela firma portuguesa Spel, S.A., em consequência de um subcontrato celebrado com a autora, tendo vários outros subcontratantes sido utilizados para o fabrico de peças e tendo sido a montagem efectuada nas instalações da Spel.

4. Nos termos do contrato foi estabelecida e aberta a carta de crédito n.º 106808/4 para, através dela, a autora receber o preço contratado, contra a apresentação ao banco dos documentos necessários para o efeito, designadamente, o jogo completo dos originais dos conhecimentos de embarque comprovativos de que a mercadoria tinha sido carregada a bordo para ser transportada por via marítima para o Irão.

5. Para cumprimento do contrato a autora carregou no navio “Iran Sokan”, propriedade da ré, no porto de Setúbal, 956 paletes com os números 1 a 625, 18800 a 19112, 28900 a 28917, contendo 5000 peças de equipamento especial com 456.918 Kg. e 754,138 m³, tendo as paletes com os números 28900 a 28917 sido consolidadas no contentor nr. SCI U 225439 4.

6. Recebido o carregamento mencionado no artigo anterior a ré entregou à autora 2 conhecimentos originais datados de Setúbal, 29.09.87, sem reservas e mencionando-se neles como porto de descarga, Bandar Abbas, o nome do navio transportador e, bem assim, a descrição da mercadoria.

7. E também para o cumprimento do mesmo contrato a autora carregou no navio “Iran Nahad”, propriedade da ré, no porto de Setúbal, 1396 paletes com os números 28918 a 28943, 19113 a 19569 e 626 a 1538, contendo 7300 peças de equipamento especial como peso de 665.725 Kg. e 1.119,292 m³ e ainda uma caixa com documentos com o peso de 25 Kg.. tendo as paletes 28918 a 28943 e a caixa acima referida sido consolidada num contentor n.º IKKU 231596/9.

8. Recebido o carregamento mencionado no artigo anterior a ré entregou à autora 2 conhecimentos originais, sem reservas, mencionando-se neles como porto de descarga, Bandar Abbas, o nome do navio transportador e, bem assim, a descrição da mercadoria.

9. A autora enviou por carta de 30.09.87 ao banco Melli Iran os conhecimentos de embarque e demais documentação necessária referentes ao carregamento do “Iran Sakan”, a fim de lhe ser cre-

ditado o montante de USD 2.821.000, valor líquido de 9% sobre o preço da venda para garantia do bom cumprimento do contrato.

10. E em 01.12.87, a autora enviou ao mesmo banco uma carta com os conhecimentos de embarque e demais documentação necessária referentes ao carregamento do “Iran Nahad” para lhe ser creditada a importância de USD 4.118.660, valor líquido de 9% sobre o preço da venda para garantia do bom cumprimento do contrato.

11. Apesar das mercadorias terem sido transportadas para o seu porto de destino, as importâncias acima mencionadas não foram creditadas a favor da autora.

12. E não tendo o Banco pago à autora, ela, autora, é dona e legítima possuidora dos conhecimentos de embarque, que se encontram à ordem dela, autora, e cujas fotocópias se juntam sob os docs. 1 e 2.

13. Os conhecimentos de carga constituem o título representativo da mercadoria (vide art. 11.º do Dec.-Lei n.º 352/86, de 21.10) e conferem ao seu dono e legítimo possuidor o direito de exigir do transportador que entregue as mercadorias que neles estão descritas.

14. Tem, assim, a autora, o direito a que a ré seja condenada a entregar-lhe as mercadorias a que respeitam os conhecimentos de embarque juntos.

15. O preço de venda das mercadorias foi de USD 7.626.000.

16. A autora nunca foi notificada pela ré para receber as mercadorias, nos termos do art. 19.º do aludido decreto-lei.

17. O carregamento das mercadorias cuja a entrega se pede nesta acção foi feito em território português (Setúbal), pelo que o Tribunal Marítimo de Lisboa é internacionalmente competente para esta acção – cfr. art. 30.º do citado dec.-lei.

18. A autora e a ré são as próprias e partes legítimas.”

Citada, a ré não contestou.

A convite do Mm.º Juiz, a autora fez juntar aos autos dois originais de cada um dos mencionados conhecimentos de embarque (v. fls. 69 e 70 e 103 e 104, respectivamente) bem como as correspondentes traduções para a língua portuguesa (v. fls. 37 a 68 e 71 a 102).

Após alegações escritas das autoras, o Mm.º Juiz proferiu sentença a absolver ré do pedido, por improcedência da acção.

Sob apelação das autora, a Relação de Lisboa revogou em parte as decisão recorrida condenando as ré a entregar à autora as mercadorias descritas nos conhecimentos de carga juntos aos autos.

Inconformada, a ré pede revista do respectivo acórdão e conclui as suas alegações dizendo, em síntese:

1 – O que está em causa no presente recurso é saber se os conhecimentos juntos ao processo documentam a favor da Recorrida, na qualidade de portadora dos mesmos, um direito autónomo á entregas das mercadorias neles descritas, por se considerarem tais conhecimentos, no caso sub judice, títulos de crédito, representativos de mercadorias, endossáveis, podendo o endosso ser em branco, e por se entender estarem eles endossados em branco;

2 – Ora esses conhecimentos não têm a natureza de títulos de crédito à ordem, não são endossáveis, o endosso não podia ser em branco, nem se encontram endossados pelas pessoas a favor de quem foram emitidos, o Estado Iraniano e o Bank Markazi;

3 – Em face dos factos provados, é duvidosa a imputação dos conhecimentos à Recorrente;

4 – E não se apresenta plausível que o Estado Iraniano tenha deixado de receber as mercadorias;

5 – Nem os conhecimentos eram necessários para os consignatários das mercadorias — e, em última análise, o Estado Iraniano — poderem exigir a entregas das mesmas;

6 – Assim, a Recorrida, para poder fazer valer o direito que se arroga, teria tido de alegar e provar a qualidade de cessionária desse direito, quer dizer, as existências de um contrato de cessão em devidos termos entre o Estado Iraniano e o Bank Markazi, por um lado, e ela própria, por outro lado, o que não aconteceu;

7 – Deve, por isso, ser revogado o acórdão recorrido na parte em que condenou a Ré as entregar as mercadoria à Autora.

A autora defende a manutenção do julgado.

A autora fez juntar aos autos dois pareceres, respectivamente subscritos pelo Doutor em Direito Cyrus Ghani (v. fls. 141 a 156) e pelo Prof. Calvão da Silva (v. fls. 155 a 172 e 400 as 421), e a ré outros dois, um subscrito pelo advogado Abbas Rasmazani (v.

fls. 190 as 194) e o outro pelo Prof. Almeida Costa (v. fls. 201 a 236 e 426 as 445).

Corridos os vistos, cumpre decidir.

Refere a recorrente nas suas alegações que a cláusula 2.^a dos conhecimentos de embarque afasta a competência dos tribunais portugueses, pelo que competia ao Tribunal pronunciar-se sobre o assunto e justificar essa competência, o que não sucedeu (v. fls. 193).

A omissão de pronúncias não é de conhecimento oficioso (v. art. 668.º n.ºs 1, al. *d*), e 3 do C.P.C.) e a recorrente não arguiu as respectiva nulidade nas conclusões das alegação, de modo que não pode este Tribunal conhecer das mesma (v. art. 684.º, n.º 3, do C.P.C.).

Mas as questão das competência em razão da nacionalidade pode ser de conhecimento oficioso, caso em que será irrelevante a falta de arguição daquela nulidade (v. arts. 726.º, 713.º n.º 2, e 660.º n.º 2, in fine, todos do C.P.C.).

Na verdade, segundo o art. 101.º do C.P.C., a infracção das regras de competência internacional determina a incompetência absoluta do tribunal – a qual pode ser arguida e deve ser suscitada oficiosamente em qualquer estado do processo, enquanto não houver sentença com trânsito em julgado sobre o fundo da causa (v. art. 102.º, n.º 1 do C.P.C.) – salvo quando haja mera violação dum pacto privativo de jurisdição.

Ora a competência internacional dos tribunais portugueses para a presente causa resulta da circunstância de a acção emergir de contrato de transporte de mercadorias por mar situando-se o respectivo porto de carga em território português, conforme o disposto no art. 30.º n.º 1, al. *a*), do D.L. 352/86. de 21.10, citado no art. 17.º da petição inicial.

A questão de incompetência que a recorrente alude assenta, pois, exclusivamente, na violação de pacto privativo de jurisdição. Portanto, não é de conhecimento oficioso. Nem, aliás, integrara o objecto do recurso para a Relação.

A Relação julgou provada toda a factualidade alegada pela autora na petição inicial e que transcrevemos acima.

Para o enquadramento jurídico desse quadro factual, é de primordial importância a determinação da lei aplicável, uma vez que, nos termos da referida cláusula 2.^a al. *a*), dos conhecimentos de embarque, “O Contrato de Transporte, o Conhecimento de Embarque e todas as disposições dele emergentes ou em ligação com o mesmo (...) serão (...), à opção do Transportador, declarada por ele, após pedido do Comerciante, governados: (I) ou pela lei iraniana, em particular pelas regras de Haia (...), com jurisdição exclusiva dos tribunais de Teerão (Irão), (II) ou pela lei alemã, em particular pelas regras de Haia (...), com exclusiva jurisdição dos tribunais de Hamburgo (Alemanha), (III) ou pelas lei inglesa em particular pelas regras de Haia (...), com exclusiva jurisdição dos tribunais de Londres (Inglaterra).”. E acrescenta a alínea *b*) da mesma cláusula que “No caso de a lei de um país no qual se intenta uma acção não reconhecer este acordo (...), então as Regras de Haia, conforme ratificado nesse país, aplicar-se-ão, ou, se não existir tal ratificação nesse país, as condições da dita Convenção aplicar-se-ão compulsoriamente.”. Resulta da cláusula que as referências às Regras de Haia se reporta à Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Carga, assinada em Bruxelas em 15.08.24. Portugal aderiu a essa Convenção Internacional por Carta de 05.12.31, publicada no D.L. de 02.06.32, e tornou-as direito interno pelo D.L. n.º 37.748, de 01.02.50.

A norma de conflitos constante do art. 41.º do Cód. Civ. reconhece às partes a liberdade de escolha da lei aplicável às obrigações provenientes de negócio jurídico e à própria substância dele.

No caso, cabia à ré, como transportadora, optar, a pedido das autoras — nos termos da cláusula 1.^a dos conhecimentos de embarque, o termo “Comerciante” abrange o Afretador, o Carregador, o Consignatário, o Recebedor, ou qualquer outro Portador do Conhecimento de Embarque para isso autorizado por endosso no mesmo, bem como o proprietário das cargas —, entre as leis iraniana, alemã e inglesa. Todavia, nem a autora fez o correspondente pedido, nem a ré procedeu a qualquer opção, de modo que, de harmonia como critério supletivo estatuído no art. 42.º n.ºs 1 e 2, do Cód. Civ., haverá que aplicar a lei do lugar da celebração do contrato, uma vez que aquelas não têm residência habitual comum (v. tb. o art. 23.º, n.º 2, do Cód. Civ.).

Os referidos conhecimentos de embarque, que titulam contratos de transporte de mercadorias do porto de Setúbal para o de Bandar Abbas, foram emitidos no primeiro desses portos em 29.09.87 e 01.12.87, como consta desses mesmos conhecimentos (v. fls. 40 e 74). “Ao aceitar este Conhecimento de Embarque, os donos das mercadorias expressamente aceitam e concordam com todas as cláusulas constantes de ambas as respectivas páginas, quer as mesmas sejam escritas, impressas, carimbadas ou de outra forma dele constantes, tudo como se as normas estivessem todas assinadas pelos Donos das Mercadorias”. (v. fls. 39 e 73).

Recebidas, em Setúbal, nos navios Iran Sokan e Iran Nahad, ambos propriedade da ré, as mercadorias mencionadas nesses conhecimentos, a ré entregou à autora os dois únicos originais de cada um, juntos a fls. 69, 70, 103 e 104 e traduzidos a fls. 38-68 e 72-102. As respectivas declarações negociais foram, assim, emitidas e tornaram-se eficazes naquela localidade, pelo que, nos termos do citado art.º 42.º, haverá que aplicar a lei portuguesa. Solução idêntica à que resultaria da impossibilidade de averiguar o conteúdo da lei estrangeira aplicável, conforme o disposto no art. 348.º, n.º 3, do Cód. Civ. (v., aliás, o cit. art. 23.º, n.º 2).

Uma ressalva haveria, porém, a fazer, se a mesma não resultasse do art. 2.º do citado DL 352/86, qual seja a primazia da Convenção de Bruxelas relativamente a qualquer lei nacional, claramente expressa na aludida cláusula 2.ª.

Resta referir que as recorrente carece de razão ao dizer que a omissão da escolha da lei aplicável obsta a que se conheça do pedido e, sendo imputável à recorrida, sobre ela deverão recair as correspondentes consequências desfavoráveis.

Essa omissão poderia, efectivamente, integrar excepção dilatória inominada (v. arts. 487.º, n.º 2, e 493.º, n.º 2, do CPC). Mas transitou a decisão da 1.ª instância que julgou inexistentes excepções que obstem ao conhecimento do mérito da causas (v. fls.111). Impõe-se, por isso, o recurso ao aludido critério supletivo, com as consequências que ficaram expostas.

A autora pretende que a ré seja condenada a restituir-lhe as mercadorias que lhe entregara para serem transportadas por mar e consignadas ao Ministério da Defesa do Irão e ao Bank Markasi, no Irão.

Para facilidade de apreensão, sintetizemos os factos concretos alegados como fundamento de tal pretensão, ou seja, aqueles que integram a causa de pedir:

Por contrato de 30-6-86, a autora negociou a venda de projecteis de artilharia ao Ministério da Defesa do Irão. Nos termos desse contrato, o banco Melli Iran emitiu a carta de crédito n.º 106808/4 para, através dela, a autora receber o preço contratado contra a apresentação ao banco emitente de um conjunto de documentos, designadamente o jogo completo dos originais dos respectivos conhecimentos de embarque das referida mercadoria por mar.

Em execução daquele mesmo contrato de 30-6-86, as autora carregou essas mercadorias nos navios Iran Sokan e Iran Nahad, ambos propriedade da ré, que, recebido cada um desses carregamentos, entregou à autora dois conhecimentos originais. Esta enviou ao banco Melli Iran esses dois conjuntos de conhecimentos e demais documentação exigida pelo contrato, a fim de esse banco lhe creditar o montante correspondente ao preço das vendas, deduzido de 9% paras garantias de bom cumprimento do contrato. Mas esse montante não foi creditado as favor das autora, que, por isso, reouve os conhecimentos de embarque e, conseqüentemente, pretende a restituição da mercadoria.

Com fundamento nesta factualidade, a autora pretende interromper definitivamente o cumprimento dos contratos pelos quais a ré se obrigou a transportar e a entregar aos respectivos consignatários os projecteis cuja venda aquela negociara com o Ministério da Defesa do Irão.

O acórdão recorrido assenta, porém, na pressuposição de que a pretensão da autora se fundamenta no mera exercício do direito cartular inerente à sua posição de dona e legítima possuidora dos aludidos conhecimentos de embarque, a qual, por sua vez, lhe terá advindo da circunstância de estes se encontrarem endossados em branco.

Afigura-se-nos, no entanto, que essa qualificação jurídica da causa de pedir assenta num lapso. A própria autora terá concorrido para isso nas suas alegações. Mas essa qualificação envolve um endosso que nem sequer foi alegado na fase dos articulados e que se baseia em duas rubricas no verso dos originais dos conheci-

mentos que vieram a ser juntos aos autos já depois dessa fase e que nem constam da fotocópia que acompanhou a petição inicial. A ré não podia deixar de conhecer o teor dos documentos que ela própria emitira e cujos originais entregara à autora, mas nada podia saber acerca da existência dessas rubricas. Por outro lado, a alegação, na petição, de que os conhecimentos de embarque se encontram à ordem da autora, sem qualquer referência a actos de transmissão do direito cartular, só pode significar que se encontram à sua disposição, em seu poder, até porque se alega que essa situação resulta do mero facto de o banco Melli Iran não ter pago a mercadoria representada pelos conhecimentos. Está, assim, implícita a afirmação de que estes foram devolvidos pelo banco à autora por falta de pagamento e não a de endosso a favor desta, já que ela sempre fora, afinal, a sua legítima possuidora, qualidade que só perderia se os títulos tivessem sido levantados no banco intermediário pelos consignatários ou se, a ser isso admissível, tivessem sido endossados a outrém. Portanto, quando chegou aos autos a factualidade em que assenta a hipótese de endosso em branco, já se precludira a possibilidade da respectiva alegação (v. arts. 268.º 273.º, 467.º, n.º 1.º al. c), e 489.º do CPC; v. tb. Manuel de Andrade, em *Noções Elem.*, ed. de 1979, pág. 382 e segs.).

Consideramos, pois, que resulta da factualidade alegada na petição que o pedido se baseia na revogação unilateral dos contratos de transporte titulados pelos conhecimentos de embarque cujos únicos originais se encontram juntos a fls. 69, 70, 103 e 104 e que só nessa perspectiva se pode e deve conhecer da pretensão da autora.

O conhecimento de embarque (ou de carga) constitui título representativo da mercadoria nele descrita e pode ser nominativo, à ordem ou ao portador (v. art. 11.º, n.º 1, do DL 352/86). Ele investe o legítimo portador não só num direito de crédito (o direito à entrega da mercadoria), mas também num direito real sobre esta (v. Ferrer Correia, em *Lições de Dt.º Comercial*, vol. III, ed. de 1975, pág. 9 e 13; v. tb. Calvão da Silva, no douto parecer junto a fls. 156 e segs.).

Consequentemente, num caso como o dos autos, a transferência da propriedade sobre a mercadoria representada pelos conhecimentos de embarque para o Ministério da Defesa do Irão pressu-

punha a transmissão desses títulos para a posse do respectivo consignatário, constituindo, assim, uma excepção à regra, aliás supletiva, do art. 408.º, n.º 1, do Cód. Civil (v. parte final desse preceito e Oliveira Ascensão, em *Dt.ºs Reais*, ed. de 1974, pág. 343). Portanto, os referidos consignatários só teriam direito a haver as mercadorias descritas nos mencionados conhecimentos de embarque se os tivessem obtido do banco intermediário.

Por outro lado, pelo contrato de transporte, a transportadora obrigou-se a transportar a mercadoria do porto de Setúbal para o de Bandar Abbas e a entregá-la contra um dos originais do conhecimento de embarque, devidamente endossado, ficando o outro sem valor (v. art. 7.º da Convenção de Bruxelas e os conhecimentos de embarque juntos a fls. 69-70 e 103-104, designadamente o clausulado no rosto dos mesmos e nas cláusulas 4.ª, al. c), e 5.ª, com tradução a fls. 39, 44-45, 46, 73, 78-79 e 80; v. tb. os arts. 3.º n.ºs 6 e 7, da Convenção de Bruxelas e 1.º, 19.º e 20.º do DL 352/86).

Sucede, porém, que, em virtude de os consignatários não terem levantado os conhecimentos no banco Melli Iran e de este não ter creditado o preço das mercadorias a favor da autora, esta reaveu a detenção daqueles e, por isso, pede à ré a restituição das mercadorias. Isto é, exerce o poder de revogação unilateral e discricionária do contrato de transporte, poder que resulta do n.º 2 do art. 15.º do DL 352/86 ao dispor que “Se o carregador, depois de ter entregue ao transportador a mercadoria para embarque, revogar o contrato, é obrigado a pagar, além do frete respectivo, as despesas que o transportador tenha feito com a mesma (v. tb. o art. 405.º, n.º 1, *in fine*, do Cód.Civ.).

Ora o acto de revogação extingue a relação contratual, embora apenas com projecção para o futuro (v. Antunes Varela, em *Das Obrigações em Geral*, vol. II, 4.ª ed., pág. 268-269). Extinta, essa relação deixa de continuar a produzir os efeitos que visava, de modo que o transportador tem de restituir a mercadoria em seu poder, contra a devolução dos respectivos títulos representativos, ou seja, dos dois originais dos conhecimentos de embarque que a ré lhe entregara, mas sem prejuízo de se considerar vencida a obrigação de pagamento do frete respectivo e das despesas feitas pelo transportador com a mercadoria.

Fica, assim, prejudicado quanto se relaciona com a fundamentação do direito da recorrida num eventual endosso, bem como com a necessidade de existência de um contrato de cessão para justificar esse mesmo direito.

Refere a recorrente que não há na petição inicial qualquer referência à celebração de contratos de transporte entre ela e a recorrida, pelo que não pode dar-se como pressuposta a sua existência.

Consta, porém, da petição que a autora, para cumprimento do contrato que celebrara com o Ministério da Defesa do Irão, procedeu, em Setúbal, a dois carregamentos de projecteis de artilharia nos navios Iran Sokan e Iran Nahad, ambos propriedade da ré, com destino ao porto de Bandar Abbas. Recebido cada um desses carregamentos, a ré entregou à autora dois originais do respectivo conhecimento de embarque, que identifica.

A ré confessou esses factos, por falta de contestação, e não impugnou a autenticidade dos conhecimentos, cujos originais foram juntos aos autos a convite do Tribunal.

“É próprio dos conhecimentos de carga possuírem na base um contrato, mediante o qual o respectivo emitente se obriga a transportar, por via marítima, para determinado porto de destino, as mercadorias neles mencionadas e a entregá-las nos termos acordados. O carregador das mercadorias tem direito a que o transportador subscreva e lhe entregue um título desta natureza (cfr. o art. 8.º, n.º 1, do cit. Dec.-Lei n.º 352/86, de 21 de Out.)”. (Almeida Costa, no douto parecer junto a fls. 426 e segs., referindo-se a transcrição a fls. 440).

“(…) o conhecimento de carga prova o contrato de transporte firmado entre carregador e transportador e as condições do mesmo. (Calvão da Silva, no douto parecer juntos fls. 156 e segs., referindo-se a transcrição a fls. 159).

Isso mesmo resulta quer da Convenção de Bruxelas, quer do citado DL 352/86.

Ora, dos conhecimentos juntos aos autos consta a identificação da autora como carregadora e a da ré como transportadora, a designação dos respectivos navios, a descrição das mercadorias embarcadas e a transportar, o porto de embarque e o de destino, a identificação dos consignatários, a obrigação de pagamento do

frete e a de entrega de um dos originais de cada grupo de conhecimentos contra as respectivas mercadorias, bem como diversas outras cláusulas relacionadas com o transporte, designadamente àcerca de direitos, obrigações e âmbito de responsabilidade das partes.

Consta também do rosto de cada um desses conhecimentos o número de originais emitidos, que são assinados pelo Capitão, pelo Comissário de Bordo ou pelo Agente do respectivo navio e que se encontram efectivamente assinados pela Agência Marítima “Ocidente”, S.A., como agente do navio.

A ré, como armadora e transportadora, não impugnou essas assinaturas, bem como a qualidade em que interveio quem as exarou, sendo certo que, segundo o art. 10.º, n.º 3, do DL 352/86, o agente do transportador pode assinar os conhecimentos de carga em sua representação (v. tb. os arts. 3.º, n.ºs 3.º e 7.º, e 6.º da Convenção de Bruxelas), produzindo os respectivos efeitos na esfera jurídica do representado (v. tb. art. 258.º do Cód. Civ.). Nos termos do quadro factual provado, foi, aliás, a própria ré quem entregou os dois conjuntos de conhecimentos à autora. E esta, nos termos exarados nesses mesmos documentos, aceitou e concordou com todas as suas cláusulas, “sejam escritas, impressas, carimbadas ou de outra forma deles constantes, tudo como se as mesmas estivessem todas assinadas” pela própria autora (v. arts. 217.º e 234.º, ambos do Cód. Civ.).

Os conhecimentos e a sua entrega pela ré à autora comprovam, pois, a emissão de declarações negociais reciprocamente aceites pela autora e pela ré e integradoras do contrato de transporte definido no art. 1.º do DL 352/86 (v. tb. o art. 1.º, al. b), da Convenção de Bruxelas).

Todavia, sem pôr em causa a qualidade da Agência “Ocidente”, S.A., como sua agente, vem agora a recorrente pôr em dúvida os poderes daquela para subscrever conhecimentos de embarque em representação desta, bem como a regularidade da intervenção de quem os subscreve em nome da Agência.

Não obstante, para além da referida falta de impugnação, foi a própria recorrente quem recebeu a mercadoria nos seus navios, quem entregou à autora os dois conjuntos de conhecimentos que titulam esses recebimentos e os respectivos contratos de transporte

e até quem efectuou o transporte daquela para o porto de destino em conformidade com os mesmos. Se alguma irregularidade existia na subscrição destes, designadamente em matéria de poderes de representação, que obstasse ao negócio, cumpria-lhe, então, abster-se de os utilizar na contratação do transporte com a autora (v. art. 227.º, n.º 1, do Cód. Civ.).

A recorrente teve uma actuação que, no mínimo, criou uma situação de confiança por parte da autora na efectiva vinculação daquela ao contrato titulado pelos conhecimentos de embarque, uma confiança tal que a fuga a essa vinculação com base em irregularidades a que não deu oportunamente relevo excede manifestamente os limites impostos pela boa fé exigida por lei às partes, quer na formação, quer no cumprimento dos contratos.

Portanto, se, a existirem as irregularidades em causa, não se devessem julgar ratificados os respectivos negócios pela ora recorrente, nos termos dos arts. 22.º, n.º 2 (actualmente com nova redacção dada pelo DL 118/93, de 13-4), e 23.º, n.º 1, ambos do DL 178/86, de 3-7, sempre haveria que negar-lhe legitimidade para vir agora invocar eventuais irregularidades na subscrição dos conhecimentos pela sua agente, atento o disposto no art. 334.º do Cód. Civil.

Segundo a Recorrente, não se afigura plausível, em face dos factos conhecidos (origem, natureza e destinatário último das mercadorias, estado de guerra, etc.) que ela ainda disponha dessas mercadorias, pelo que não pode exigir-se-lhe a sua entrega.

Todavia, para além de não ser lícita a fixação da matéria de facto pelo tribunal de revista com base em presunções judiciais (v. arts. 729.º, n.ºs 1 e 2, e 722.º, n.º 2, ambos do CPC), o julgador só pode servir-se dos factos articulados pelas partes (v. art. 664.º do CPC) e nada foi articulado no sentido de a ré ter procedido à entrega das mercadorias a quem quer que seja. Ainda que a guerra entre o Irão e o Iraque seja um facto notório” e, portanto, cognoscível independentemente de alegação e prova (v. art. 514.º, n.º 1, do CPC) —,outro tanto não sucede como acto de entrega das mercadorias.

Acresce que, pelas razões já atrás referidas, não se mostra que a propriedade da mercadoria representada pelos conhecimentos de embarque se tenha transferido para o Estado Iraniano por efeito do

contrato celebrado entre este e a autora, como, em contrário, sustenta a recorrente. De qualquer modo, o que aqui está em causa, atento o carácter relativo dos direitos de crédito, é o direito que advém à autora da revogação do contrato de transporte e não o que advém da propriedade sobre a mercadoria transportada.

Por todo e exposto se nega a revista.

Custas pela recorrente.

Lisboa, 20 de Janeiro de 1994

Sampaio da Silva

Costa Raposo

Roger Lopes

ANOTAÇÃO

1. Uma prévia precisão

Nenhuma intervenção, directa ou indirecta, tivemos no presente caso e o interesse que ele nos suscita é exclusivamente doutrinário.

No entanto, o que sobre ele dá conta este Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, e o *iter* dedutivo que segue, culminando numa decisão que, a contragosto, teremos que qualificar como menos certa, logo justificou o que, além do mais, sobre ele ponderámos em texto publicado em 1995 no ANUÁRIO DE DERECHO MARÍTIMO (1).

“Em nosso entender, não é facilmente compreensível a solução judicial. Chegada a mercadoria ao porto do destino o capitão do navio transportador entrega-a a quem demonstre ter direito a ela. Caberá esse direito ao destinatário se apresentar um conhecimento de carga que o legitime ou se emitir uma carta de garantia aceite pelo transportador.

O que se não afigura certo é que, efectuado que seja o transporte, o carregador possa revogar o contrato, exigindo a restituição da mercadoria já transportada. Ficaria, aliás, por apurar onde teria lugar (e como) essa restituição. No porto de embarque? No local a indicar pelo carregador?

(1) Vol. XII, p. 529 e segs., maxime p. 531 (*Legislación y Jurisprudencia Marítima portuguesa en 1993-1994*). O original está publicado em língua espanhola. A tradução (livre) é, obviamente, agora por nós próprios feita, uma vez que não mantivemos em arquivo o primitivo texto português.

Tudo parece confuso e contraditório, e ao arrepio de triviais regras do Direito Marítimo”.

2. Os dois contratos

2.1. Embora juridicamente autónomos, estão os contratos de venda e de transporte por mar interligados: “*deux contrats se chevauchent*” (2) E assim no plano das realidades ocorre entre eles como que uma “contaminação”. A celebração e a execução de um está em estreita correlação com a celebração e a conclusão de outro (3). Só que, de qualquer modo, continuam a existir dois contratos com tipologia diversa e, assim, quem os aplica ou ajuda a aplicar deverá como tal “respeitá-los”. Ora isto não aconteceu, de todo em todo, na actual circunstância.

2.2. Está realmente em causa um contrato de transporte marítimo de mercadorias, estabelecido entre a SEACONSAR e a IRAN SHIPPING LINES, a primeira como carregadora e esta como transportadora. Pretendia aquela (carregadora) colocar no Irão (concretamente no porto de Bandar Abbas) mercadoria (material de guerra) que tinha vendido ao Ministério da Defesa desse país por contrato datado de 30.06.1986.

Mais de um ano depois foi contratado o transporte de mercadoria em dois navios, tendo os conhecimentos de carga sido emitidos a favor do *Estado Iraniano* e do *Banco Markazi*.

Tais conhecimentos foram emitidos *sem reservas* e enviados pela SEACONSAR (como *vendedora*) ao Banco Melli, do Irão, em 30.09.1987 e 01.12.1987, ou seja bastante mais de um ano depois da venda ter sido contratada. O Acordão, entretanto, não dá conta da razão desse diferimento.

O que nele se diz é que a mercadoria foi transportada *para o porto de destino*.

(2) Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, 2.^a ed., 1993, p. 405.

(3) Rodière-Jean Calais-Auloy, DROIT MARITIME, “Assurances et ventes maritimes”, 1983, p. 444.

Nos termos do contrato *de venda* (o celebrado em Junho de 1986) foi “aberta (uma) carta de crédito (...) para, através dela, a autora receber o preço contratado, contra a apresentação ao banco dos documentos necessários para o efeito, designadamente o jogo completo dos originais dos conhecimentos de embarque comprovativos de que a mercadoria tinha sido carregada a bordo para ser transportada por via marítima para o Irão .

Mas — diz-se no Acordão — “apesar das mercadorias terem sido transportadas para o seu porto de destino, as importâdas (devidas pelo Banco Melli) não foram creditadas a favor da autora”.

Não esclarece bem o Acordão em que termos veio a SEACONSAR (autora) a reaver os conhecimentos de carga enviados ao Banco Melli; no entanto, do Parecer do Prof. Calvão da Silva consta que eles foram *devolvidos* pelo Banco (4).

2.3. A lógica do aresto é, em sùmula, a seguinte:

Constitui o conhecimento de carga um título representativo da mercadoria nele descrita, investindo o legítimo portador não só num direito de crédito (o direito à entrega da mercadoria), como num direito real sobre esta.

A propriedade da mercadoria apenas se transferiria para os seus *consignatários* (5) se eles fivessem levantado os conhecimentos do *Banco Melli* e este tivesse pago o que era devido à *Seaconsar*.

Tal não aconteceu e, ao invés, esta exerceu “o poder de revogação unilateral e discricionária do contrato de transporte, poder que resulta do n.º 2 do art. 15.º do D.L. 352/86”.

(4) Parecer esse publicado no mesmo n.º da COLECTÂNEA DE JURISPRUDÊNCIA, p. 15 e segs.

(5) Não é rigoroso o termo *consignatário* usado, aliás, em todos os textos publicados sobre a questão — para significar, na circunstância, o *destinatário*. O *consignatário* da carga é um mandatário do destinatário, por este remunerado, e que tem por função receber a mercadoria no porto do destino, sem que o destinatário tenha para tal que afectar os seus próprios meios. Cfr., por ex., Rodière — E. du Pontavice, *DROIT MARITIME*, 12.ª ed., 1997, p. 259. Aliás, do próprio Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro, infere-se que não são entidades ou expressões coincidentes (cfr. arts. 17.º e 21.º e n.º 1 do art. 30.º).

E, assim, tem o transportador de restituir a mercadoria em seu poder, contra a devolução dos respectivos títulos representativos, ou seja, dos dois originais dos conhecimentos de carga que ele (transportador) lhe entregara, “sem prejuízo de se considerar vencida a obrigação de pagamento do frete respectivo e das despesas feitas pelo transportador com a mercadoria”.

3. O contrato de transporte

3.1. O n.º 2 do art.15.º do Decreto-Lei n.º 352/86 não foi correctamente entendido pelo S.T.J..

Certo é que a redacção do preceito não é feliz, mas terá, obviamente, que ser remetida para o seu sentido por assim dizer tecnicamente “viabilizável”.

Prevê o n.º 1 desse art. 15.º como que uma revogação *tácita*: se o carregador não apresentar a mercadoria para embarque ao transportador no prazo e no local fixados, considera-se o contrato revogado, com o frete a cargo do carregador.

No n.º 2 está figurada a hipótese próxima: a de o carregador ter entregue a mercadoria *por embarque* e “desistir” do transporte, revogando o contrato.

Passa como moeda corrente que a *revogação* é um acto unilateral, que se insere na esfera da relação contratual. Exactamente por ser unilateral distingue-se da *resolução*. Trata-se de uma manifestação voluntária receptícia discricionária, que não carece de aceitação da outra parte ⁽⁶⁾.

É evidente que essa revogação apenas poderá concretizar-se antes da viagem ser iniciada, ou, num possível entendimento, antes da mercadoria ter sido carregada no navio. A partir de então o transporte está a ser executado e o contrato, *bilateral*, somente poderá ser resolvido se o transportador a isso der causa, sem que em tal caso tenha direito ao frete e às despesas feitas. Não se está perante um caso de *revogação*, mas de *resolução* do contrato.

⁽⁶⁾ Brandão Proença, *A resolução do contrato no direito civil no Bol. Fac. Dir. Coimbra (suplemento XXII)*, 1975, p. 235 e segs., *maxime* p. 274. No mesmo sentido, Michel Monod, *La résolution des contrats...*, Lausana, 1987, p. 29.

Outra solução daria causa a inimagináveis *caprichismos* do carregador, com incidência na comunidade de interesses envolvidos na viagem, na expedição marítima.

3.2. Chegado ao porto de destino deve o transportador fazer entrega da mercadoria ao destinatário ou de quem bastantemente o represente. A mercadoria é entregue contra a apresentação do conhecimento por quem se mostre legitimado para tal. Como se sabe (trata-se de uma situação elementar da actividade marítima), a mercadoria chega, por vezes, ao porto do destino antes do conhecimento. Nesse caso, para não retardar a entrega, o transportador exigirá então, para a fazer sem que lhe seja entregue o conhecimento, uma *carta de garantia*, geralmente emitida por um *Banco*. Tudo isto para que o tráfico marítimo se processe com a preconizável fluidez.

Ora, como se mostra do Acordão, está provado que a mercadoria chegou ao seu destino, embora não se saiba quando. É, além disso, de presumir, sem dificuldade de maior, que a carregadora (SEACONSAR) não se apresentou à chegada da mercadoria a reclamar a sua entrega e que nem sequer deu conhecimento à transportadora da posse dos conhecimentos, após a sua restituição.

Ocorrem, na questão aspectos verdadeiramente anómalos, para os quais não se divisa nesga de razoabilização.

Foram os conhecimentos de carga emitidos e enviados ao *Banco Melli* em 30.09.87 e em 1.12.87. Eram conhecimentos *limpos* (sem reservas) e não está sequer posta a interrogativa sobre o motivo por que foram devolvidos. Claro está que a intervenção desse *Banco* insere-se no âmbito do contrato de abertura de crédito documentário, neste aspecto sem incidência no contrato de transporte. Tem aqui pertinência plena a citação que Rodière – E. du Pontavice retiram de um acordão de uma *Cour d'Appel* do seu país: “*les contrats de transport maritime et de vente n’ayant ni les mêmes parties, ni le même objet, ni la même cause, les obligations nées de l’un lui demeurent propres*” (7).

(7) Ob. cit., p. 335; cfr., no entanto, *supra*, n.º 2.1.

Teria a SEACONSAR plena legitimidade (jurídica e económica) para de imediato actuar, mas na condição de *vendedora* da mercadoria.

Não o fez, no entanto. E, ao que se vê da *Anotação* de Almeida Costa e Evaristo Mendes em DIREITO E JUSTIÇA, vol. XX, tomo 1, 1995, p. 183 e segs. (TRANSPORTE MARÍTIMO. CONHECIMENTO DE CARGA), só “quase em finais de 1990” reagiu, propondo no Tribunal Marítimo de Lisboa esta acção judicial contra ... a transportadora.

3.4. Ninguém faz alusão ao momento em que a SEACONSAR invocou perante a transportadora o conhecimento de carga e que, com base nele, reclamou, *no porto do destino*, as mercadorias. Não se sabe também, com base nos textos publicados (Acordão do S.T.J., *parecer* de Calvão da Silva e *anotação* de Almeida Costa-Evaristo Mendes) quando é que os dois navios chegaram ao porto de descarga e onde foram colocadas as mercadorias ou a quem as entregou a transportadora. Ao que é previsível os navios não navegam desde fins de 1987 com as mercadorias a bordo, aguardando que em Portugal paulatinamente se debatesse se os conhecimentos de carga, como títulos representativos de tais mercadorias, conferiam sobre elas um direito real. Trata-se, aliás, de uma problemática adjacente à questão que agora será útil equacionar.

O que não significa que, noutros casos, de compleição substancialmente diversa, seja despida de relevo ⁽⁸⁾.

3.5. O que faria algum sentido seria indagar qual o destino que a transportadora deu às mercadorias no porto iraniano. É um dado trivial do *shipping* que os transportadores terão de fazer entrega das mercadorias, no porto do destino, com toda a brevidade. O art. 19.º do Decreto-Lei n.º 352/86 (aliás não aplicável ao caso vertente, pois as coisas passam-se com navios iranianos num

⁽⁸⁾ Em síntese, dir-se-á que o conhecimento facilita a aquisição de direitos reais sobre as mercadorias; embora o transmitente não seja o seu proprietário o conhecimento confere-lhe a sua posse e disponibilidade (Andres Recalde Castells, EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE..., ed. Civitas, Madrid, 1992, p. 84 e autores por ele citados).

porto iraniano) dá uma imagem (aliás nem sequer muito actualizada) da celeridade imposta em tais situações.

3.6. O que se deveria ter concluído como peremptoriamente evidente seria que a transportadora não está vinculada a fazer — sobretudo anos depois do transporte e da chegada ao porto do destino — entrega da mercadoria à carregadora, como que operando a sua *devolução*.

Ao que poderá estar é adstrita a *indemnizá-la*, por ter feito uma entrega a quem não tinha direito a ela. Só que ninguém cuidou de fazer a prova do destino que efectivamente foi dado às mercadorias e, designadamente, onde se encontravam elas à data da proposição da acção.

De resto, se os conhecimentos fossem *nominativos* — o que não ficou apurado com precisão — a entrega aos destinatários que deles constassem (ou aos consignatários deles, destinatários) nem teria que ser precedida da respectiva exibição.

“En présence d’un connaisseur à personne dénommée, la livraison pourra valablement se faire même en l’absence des présentations de l’original du connaissement sur simple vérification de l’identité du réclamateur à partir de l’exemplaire du capitaine” ⁽⁹⁾.

Somente se o conhecimento for ao portador ou à ordem (esta última a hipótese mais frequente) é necessária a exibição do conhecimento. Sem isso a entrega da mercadoria pelo transportador é geradora de responsabilidade, equivalendo, na perspectiva de Rodière, à sua perda total ⁽¹⁰⁾.

Para fazer valer essa responsabilidade poderia a SEACONSAR ter accionado a transportadora, reclamando uma indemnização pela perda da mercadoria ⁽¹¹⁾, cabendo à transportadora

⁽⁹⁾ Victor-Emmanuel Bokalli, *CRISE ET AVENIR DU CONNAISSEMENT*, em *Le Droit Maritime français* (D.M.F.), Fev. de 1998, n.º 579, p.1 15 e segs., *maxime* p. 120.

⁽¹⁰⁾ Rodière, *TRAITÉ GÉNÉRALE DE DROIT MARITIME*, II, “Affrètements et Transports”, 1978, p.191.

⁽¹¹⁾ É controvertida a questão de saber se o carregador poderá propor uma acção de indemnização contra o transportador, em caso de avaria ou perda total. Na circunstân-

demonstrar que à mercadoria tinha sido dado um destino jurídica e razoavelmente comportável.

O que de todo em todo, insiste-se, a SEACONSAR não poderia ter feito, até por constituir um completo irrealismo, seria pedir a *restituição* das mercadorias.

3.7. Poder-se-á figurar — como concluem Almeida Costa e Evaristo Mendes — que não se esteja perante conhecimentos à ordem, mas de conhecimentos nominativos.

A ser assim, e na perspectiva que nesta *Anotação* já assumimos, a transportadora poderia ter feito a entrega de mercadorias aos destinatários sem carecer de que os conhecimentos lhe tivessem sido apresentados.

Isto pondo a ressalva de que tal opinião não é universalmente aceite. Com efeito, na doutrina alemã o conhecimento de carga nominativo é, como as demais modalidades, um documento de apresentação necessária para o exercício do direito ⁽¹²⁾. Só que no momento não se figura indispensável problematizar a questão.

3.8. Observar-se-á, incidentalmente, que, ao invés do que se diz naquela douda *Anotação*, não se pode estabelecer correspondência entre conhecimento *directo* e conhecimento *nominativo*. Com efeito, o 1.º é o que rege um transporte *sucessivo*, ou exclusivamente marítimo mas efectuado por transportadores diversos (*through bill of lading*) ou por *modos* diversos – terrestre, aéreo, marítimo, por exemplo (*through/transport bill of lading*).

Trata-se, pois, de uma realidade e de uma designação não coincidentes com o transporte nominativo ⁽¹³⁾.

cia o carregador é também o portador dos conhecimentos. Trata-se exactamente da hipótese relatada por Pierre Bonassies em D.M.F., Fev. de 1986, n.º 446, p. 82. Entretanto, dada a *contiguidade* ou *contaminação* do contrato de transporte pelo contrato de venda marítima, o certo é que a modalidade em que esta é feita (CIF, FOB, FAS e variantes da venda *no embarque*) faz transferir os riscos da viagem para o destinatário, o que, obviamente, complica as coisas. Só que o Acordão é inteiramente omisso quanto a este “por-menor” e quanto às incidências que dele poderiam ter decorrido.

⁽¹²⁾ Cfr. autores citados por Andres Recalde Castells, EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE... cit., p. 115, em nota.

⁽¹³⁾ E. de Pontavice – P.Cordier, TRANSPORT ET AFFRÈTEMENT MARITIME, ed. Delmas, 2.ª ed., 1990, p.67. Mais próximo do conhecimento *nominativo* estará o

4. Os contratos de venda marítima e de abertura do crédito documentário

4.1. O colendo Supremo Tribunal não captou a essência do problema — que, diga-se por amor à verdade, as partes não terão equacionado com límpida nitidez.

Tudo faz supor que se tratou de uma venda *no embarque* e foi, portanto, no momento deste que se operou a transferência dos riscos para o comprador, ou seja, para o destinatário da mercadoria, referido no contrato de transporte.

“Caratteristica pregnante delle vendite marittime è che, salvo fatto contrario, la consegna al compratore si considera avverata con la caricazione al porto di embarco” (14).

Entretanto, ficou a vendedora (a SEACONSAR) adstrita a enviar ao comprador os *documentos*, entre os quais (e principalmente) os conhecimentos de carga.

4.2. Tratava-se, como tudo faz crer, de um crédito *irrevogável* (15).

De posse dos documentos, o Banco (actuando *no lugar* do comprador) fica vinculado a, depois de os examinar, pagar de imediato ao vendedor ou a assegurar de imediato esse pagamento, para fácil cobrança (16).

straight bill of lading (“is a bill whereby the goods are consigned to a specified person” – Sec.2 do norte-americano *Pomerene Act* de 1916), que deverá ter aposta no rosto a menção “não negociável” (Sec. 6 do mesmo Act). Cfr. William Tetley, *MARINE CARGO CLAIMS*, Montreal, 3.ª ed., 1988, p. 190 e Chorley & Giles’, *SHIPPING LAW*, 8.ª ed., 1988, p. 177. Só que, bem apuradas as coisas, o *straight bill of lading* estará mais próximo do *seawaybill* que do clássico conhecimento, sendo para muitos um dos documentos *substitutivos* deste.

(14) Angelo Boglione, *VENDITA DI COSA DA TRASPORTARE...*, em *Il Diritto Marittimo*, 1996, p. 3 e segs., *maxime* p. 5.

(15) A generalidade dos créditos documentários (“documentary credits” ou “letters of credit”) são irrevogáveis. Cfr., v.g., Karl-Ludwig Hermann, *LES VENTES À L’ÉMBARQUEMENT (...)* ET LES CONDITIONS REQUISES DU CONNAISSEMENT, 1963, p.64, e Tuto Rossi, *LA GARANTIE BANCAIRE...*, Lausana, 1990, p. 257.

(16) Aceitando, por exemplo, uma letra facilmente movimentável pelo vendedor (Broseta Pont, *MANUAL DE DERECHO MERCANTIL*, 8.ª ed., 1990, p. 481).

Daí que o crédito documentário seja visto como uma promessa de pagamento assumida pelo Banco, verificadas que sejam certas condições, como a entrega dos documentos. E no caso de ser irrevogável, o vínculo assumido pelo Banco é um vínculo *directo* perante o vendedor ⁽¹⁷⁾.

Está apurado que os conhecimentos eram *limpos* e não se vê que o Banco tenha suscitado qualquer dúvida quanto à sua regularidade formal e *prima facie* ⁽¹⁸⁾. O Banco não poderia pois, ter recusado o pagamento nem, muito menos, ter devolvido os documentos.

Procedendo como procedeu, sem invocar qualquer fundamento tornou-se o Banco *responsável* perante o vendedor, beneficiário directo da sua prestação ⁽¹⁹⁾.

E não deve ser posto de remissa que os contratos de venda marítima e o de abertura de crédito documentário gozam de autonomia: o Banco assume um compromisso *unilateral* ⁽²⁰⁾.

4.3. Dispõe o Banco de um prazo *razoável* (“reasonable time”) para examinar os documentos (art. 16.º, al. c), das Regras e Usos Uniformes relativas aos Créditos Documentários — versão de 1983 — Rev. 400 C.C.I.).

Se o Banco decidir recusar os documentos, deve imediatamente notificar por um meio rápido (de preferência uma telecomunicação) o beneficiário ⁽²¹⁾ das irregularidades em que se fun-

⁽¹⁷⁾ H. Schoenle, BANK UND BÖRSENRECHT, Munique, 1976, p. 123.

⁽¹⁸⁾ Documentos regulares são os correspondentes em número e espécie aos pactuados ou aos estabelecidos pelos usos, dotados dos requisitos formais que lhe são próprios (Angelo Boglione, *est. cit.*, p. 8).

⁽¹⁹⁾ Rodière – Jean Calais-Auloy, *ob. cit.*, p. 467. “Le banquier doit payer dès lors que les documents ainsi présentés offrent toutes les apparences de la régularité formelle; car le contrôle qu’exerce le banquier avant paiement doit rester purement formelle (...). Parce que le crédit documentaire est extérieur au contrat de vente, ou au contrat de transport, et qu’il contient un engagement autonome, le banquier ne peut pas refuser de payer au prétexte que, par exemple, la marchandise expédiée n’est pas conforme aux prescriptions contractuelles...” (Antoine Vialard, DROIT MARITIME ed. *Puf*, 1997, p. 472). Cfr., sobre toda esta problemática, Paul Todd, BILLS OF LADING AND BANKER’S DOCUMENTARY CREDITS, ed *Lloyd’s of London Press, Ltd.*, 2.ª ed., 1993, *passim*.

⁽²⁰⁾ Rodière – Jean Calais-Auloy, *ob. cit.*, p. 466.

⁽²¹⁾ Numa hipótese como a actual, em que não haja a intervenção de outro Banco.

damenta a recusa e deve igualmente comunicar-lhe que os documentos ficam à disposição deste ou que ele, Banco, lhe irá devolvê-los (al. d)).

Se o Banco não proceder assim, não poderá depois alegar que os documentos não estão conformes às condições do crédito (al. e)).

4.4. Obviamente que o “prazo razoável” de que o Banco disporá tem que ser aferido pela celeridade com que hoje se processa toda a actividade mercantil, designadamente nesta área.

Assim sempre foi entendido. E na revisão de 1993 (para entrar em vigor em 1 de Janeiro de 1994) daquelas *Regras e Usos Uniformes* (Rev. 500) foi estabelecido que tal prazo não deverá exceder sete dias úteis (“not to exceed 7 banking days”), contados do momento em que o Banco tiver recebido os documentos (22).

5. Em remate do que assim sumariamente se alinhou, poderá dizer-se:

1. Não é feliz a redacção do n.º 2 do art. 15.º do Decreto-Lei n.º 352/86. Mas de qualquer modo não comporta o entendimento — contrário à lógica e ao regular funcionamento da actividade transportadora — sufragado pelo Supremo Tribunal. Com efeito, onde mais longe vão algumas legislações é em facultar a *desistência* do carregador durante a viagem (“recesso del caricatore durante il viaggio”), desde que tal não prejudique o seu normal curso (art. 433.º do *Código da Navegação* italiano). Em França, depois da reforma de 1966 (art. 43.º do decreto n.º 66-1078, de 31 de Dezembro) nem sequer se vai tão longe (23).

(22) Sobre a Rev. 500 cfr. Eric A. Caprioli, LE CRÉDIT DOCUMENTAIRE..., ed. Litec, Paris, 1992 e Carlos Clavijo Sánchez, REFLEXIONES SOBRE LOS CREDITOS DOCUMENTARIOS, no *Anuario de Derecho Marítimo*, XII, 1995, p. 315 e segs.

(23) Nos termos desse art. 43.º, “o carregador que não apresentar a mercadoria (no momento e no lugar convencionado pelas partes) pagará uma indemnização correspondente ao prejuízo causado ao transportador, mas pelo menos de montante igual ao do frete”. É a situação tratada no n.º 1 do referido art. 15.º. Não se põe agora, em França, a hipótese da *desistência* durante a viagem, anteriormente prevista no art. 293.º do Código Comercial (francês) de 1807.

É evidente que, consumada a viagem, a transportadora tinha que entregar a mercadoria a quem se apresentasse com direito a ela (salvo circunstância em contrário, os destinatários). Não está provado (e nem sequer dito) que ela tivesse conhecimento do que ocorrera com os conhecimentos de carga, no âmbito de contratos com os quais directamente nada tinha: os contratos de venda marítima e de crédito documentário. Os conhecimentos eram emitidos a favor de destinatários concretos e não continham a conhecida menção *to notify*. Ninguém se tendo apresentado a receber as mercadorias à chegada deveria a transportadora tê-las depositado num armazém portuário ou similar, conforme as leis iranianas. Aliás, a ter aplicação o art. 19.º do Decreto-Lei português (n.º 352/86) a transportadora poderia ter vendido extrajudicialmente as mercadorias, com os trâmites aí previstos.

O que não é de figurar é que vários anos depois do embarque um transportador possa ser condenado a *entregar* mercadoria de cujo transporte o carregador nem sequer atempadamente desistiu.

2. Quem a *Seaconsar* poderia ter responsabilizado — e isso não foi pressentido no processo, ao que podemos depreender — teria sido o *Banco Melli*, se o crédito documentário fosse *irrevogável* (o que não consta tenha sido alegado), na medida em que a devolução dos documentos (*maxime* dos conhecimentos) parece não ter sido devidamente motivada.

3. Debate-se neste momento qual a natureza jurídica do direito decorrente dos conhecimentos de carga. Equivalerá a pesquisar qual é o sexo dos anjos.

4. Só numa hipótese resultaria perspectivável a imputação de responsabilidade à transportadora. Fundar-se-ia ela na falta de justificação pela transportadora do *destino* dado às mercadorias.

Não a podendo dar, em termos adequados, a transportadora responderia como em caso de *perda total*. Mas, para tal, teria agora a autora que propor outra acção e o prazo para isso teria caducado, nos termos da Convenção de Bruxelas, a que se vincularam Portugal e o Irão.