

## TEMAS DE DIREITO MARÍTIMO

*Pelo Bastonário Mário Raposo*

### I

#### AS RESERVAS AO CONHECIMENTO EM DIREITO MARÍTIMO

##### **I. Ideia geral**

1. Em fins do século XVIII começou a ser frequente aporem os armadores, nos conhecimentos de carga, quando do embarque de mercadorias, menções que lhes faziam desvanecer todo o seu valor probatório. Alude Valin a *“l’usage assez commun, où sont les capitaines de navires, d’ajouter à leur signature, au pied des connaissements, ces mots, sans approuver ou que dit être”* <sup>(1)</sup>. Com a generalização dos conhecimentos impressos, no século XIX, a

---

<sup>(1)</sup> *Comm.*, L. III, Tit. II, art. 4.º Cit. por Rodière no *Traité Gén. de Droit Maritime*, “Affrètements et transports”, II, 1968, p. 77. Curiosamente, Rodière, que sempre repudiou, como regra, as reservas *said to contain*, justificava inteiramente tal prática. Com efeito a sua razão de ser estaria na circunstância de as escalas nos portos serem breves, a fim de permitir a rápida rotação dos navios, condição essencial para a sua rentabilidade. Acresce, segundo Rodière, que os carregadores colocam as suas mercadorias nos portos à última hora e que estes são, não raras vezes, deficientemente equipados. “Les clauses étaient indiscutablement valables”. Realmente, não se pode forçar um capitão a assinar um conhecimento que contenha dados que não lhe tinha sido dado verificar e que resultaram apenas das declarações dos carregadores.

aposição de reservas tornou-se usual, neles figurando mesmo antes da sua emissão caso por caso. E na maioria dos países marítimos o valor de tais reservas (“de estilo”) era reconhecido pelos tribunais; “estes decidiam que, em presença de tais reservas, o transportador não era responsável pelo peso e pela quantidade das mercadorias constantes do conhecimento” (2).

Nada havia, no entanto, legislado. Foi nos Estados-Unidos que pela primeira vez tal aconteceu. O *Pomerene Act* de 1916 atribuiu eficácia às reservas: o transportador poderia fazer constar dos conhecimentos menções como “shipper’s weight, load, and count” ou outras equivalentes.

Constituiu a *Convenção de Bruxelas de 1924* sobre conhecimentos de carga um evidente “volte-face”.

Não se faz nela qualquer alusão a reservas.

Apenas na parte final do n.º 3 do art. 3.º se dispõe que:

*“... nenhum armador, capitão ou agente do armador será obrigado a declarar ou mencionar, no conhecimento, marcas, número, quantidade ou peso que, por motivos sérios, suspeite não representarem exactamente as mercadorias.”*

No tocante às *Regras de Hamburgo* de 1978 prevê-se espresamente, no n.º 1 do art.16.º:

*“Se o conhecimento de carga contiver dados relativos à natureza geral, às marcas principais, ao número de volumes ou unidades, ao peso ou quantidade das mercadorias e o transportador ou a pessoa que emitir o conhecimento em seu nome sabe ou tem motivos razoáveis para suspeitar que esses dados não representam com exactidão as mercadorias que efectivamente tomou a seu cargo ou, na hipótese de haver sido emitido um conhecimento de carga “embarcado”, as mercadorias que efectivamente carregou, ou se não dispuser de meios razoáveis para verificar esses dados, o transportador ou essa pessoa incluirá no conhecimento uma reserva na qual se especifiquem as inexactidões, os motivos de suspeita ou a falta de meios razoáveis para verificar tais dados”.*

---

(2) Pierre Bonassies, *Le Connaissance – Observations Générales no Colloquium on Bills of Lading*, do CMI, Veneza, 1983, p. 1 e segs..

2. Por seu turno, o Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro, que em Portugal regulou o contrato de transporte de mercadorias por mar, estatui no art. 25.º que:

“1. *As reservas apostas pelo transportador no conhecimento de carga devem ser claras, precisas e susceptíveis de motivação.*

2. *O transportador pode não incluir no conhecimento os elementos a que se referem as als. b) e c) do n.º 1 do artigo 4.º se, pela prática usual no tipo de transporte considerado e face às específicas condições da mercadoria e aos meios técnicos das operações de carga, as declarações prestadas pelo carregador não forem verificáveis, em termos de razoabilidade”.*

3. Daqui se mostra que o teor do conhecimento assenta, quanto a tais menções (e ainda quanto às previstas na alínea *a*) do mesmo n.º 1 do art. 4.º) nas declarações do carregador – que, além do mais, “responde perante o transportador pelos danos resultantes das omissões ou incorrecções de qualquer elemento da declaração de carga” (n.º 2 do art. 4.º).

Do conhecimento deverá constar ainda “o acondicionamento e o estado aparente da mercadoria” (al. *b*) do n.º 1 art. 5.º), sendo certo que a *declaração de carga* prevista no n.º 1 do art. 4.º (feita pelo carregador) deverá, ela mesma, fazer referência ao *tipo de embalagem* e ao *acondicionamento da mercadoria*.

## II. Desenvolvimento

4. Em nosso entender as *reservas* sobre o estado e o acondicionamento aparentes das mercadorias não são verdadeiras *reservas*, mas “contra-indicações”, de sentido diverso ao referido pelo carregador<sup>(3)</sup>. Constituem dados observáveis por um sumário exame *externo* do transportador; são dotadas de uma verificabilidade *in re ipsa*.

---

(3) Rodière, ob. cit., p. 86, que fala em “contre-indications”.

Neste sentido diz peremptoriamente Andres Recalde Castells que “a aposição de *reservas* no documento sofre uma dupla restrição; por um lado somente é admissível quanto às menções do conhecimento de carga respeitantes às *marcas de identificação ou ao número, quantidade e peso das mercadorias*, mas não quanto ao estado e condição aparente; por outro lado, a aposição de reservas somente se admite quando o transportador tiver motivos para indiciar a falsidade das declarações do carregador ou carecer de meios suficientes para comprovar a sua veracidade” (4).

5. Como é sabido no sistema da Convenção de Bruxelas advem do conhecimento de carga a presunção, ilidível, de que as mercadorias foram recebidas pelo transportador em conformidade com as indicações nele contidas (n.º 4 do art. 3.º). Pelo Protocolo de Visby, que não obteve nem a ratificação nem a adesão de Portugal, a presunção tornou-se inilidível em relação a terceiros: “(...) a prova em contrário não é admitida quando o conhecimento tiver sido transferido para um terceiro”. Trata-se de uma alteração essencial, que se mantém, com não relevantes alterações de forma, nas Regras de Hamburgo (al. *b*) do n.º 3 do art. 16.º).

#### 6. Qual a eficácia das reservas?

Já em 1984 nos pronunciámos sobre a questão. Desde logo, e ao invés do que fora alvitado, as reservas não correspondem a cláusulas de exoneração de responsabilidade, que, aliás, seriam nulas face ao regime da Convenção de Bruxelas. Não se tratará, sequer, de uma inversão do ónus da prova sobre o momento em que as avarias na carga ocorrerem. “A sua *função* útil será a de

---

(4) *El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte*, Madrid, 1992, p. 301. Cfr. ainda Sanchez Calero, *El contrato de transporte marítimo de mercaderías*, Roma-Madrid, 1957, p. 87, que observa que o “estado e condição aparente” não pode *reservar-se* (“reservarse”) uma vez que se tratará de uma declaração *ultima ratio* atribuível ao transportador. António Pavone Rosa, em *Studi sulla polizza di carico* (Milão, 1958, p. 199) conclui em termos análogos: “le indicazioni relative agli elementi suindicate non possono, pertanto, essere omesse, nè essere accompagnate da riserve”. Na doutrina alemã, referida por Andres Recalde (loc. cit.), admite-se, entretanto, a possibilidade de se incluírem reservas quanto ao estado e condição aparentes das mercadorias (assim, Wüstendörfer e Schlegelberger/Liesecke).

excluir que as menções se *presumam* controladas pelo transportador, ou mesmo por ele suscitadas” (5).

Neste sentido decidiu o *Cour d’Appel* d’ Aix-en-Provence, em 26 de Outubro de 1993: “des réserves valides n’ont pas pour effet de renverser la charge de la preuve” (6).

Pavone de la Rosa é também de opinião que as reservas não correspondem a cláusulas de inversão do ónus da prova. Apenas tornam este mais gravoso (“ma solo rende quest’ultimo piú gravoso”); isto é, tornam mais difícil para o carregador fazer a prova da veracidade das menções que resultam da sua declaração de carga (7). Parece, no entanto, de precisar que a doutrina mais corrente, designadamente em França, é a de que as reservas invertem o ónus da prova (8).

7. Não está o transportador vinculado a apôr reservas no conhecimento. Como dizia Rodière, fá-lo no seu interesse. Tem sido esta, inalteradamente, a posição majoritária na doutrina e na jurisprudência continentais. A falta de reservas, em casos em que deveriam ter sido feitas, não priva o transportador, designadamente, de invocar qualquer das causas legais de exoneração da sua responsabilidade (9).

---

(5) Mario Raposo, *Fretamento e Transporte Marítimo. Algumas questões*, no *Bol. Ministério da Justiça*, n.º 340, Nov. de 1984, p. 17 e segs., *maxime* p. 52.

(6) Em *Le droit maritime français* (DMF), n.º 537, Abril de 1994, p. 282.

(7) Pavone de la Rosa (ob. cit., p. 212) entende que o ónus da prova sobre a *verificabilidade* das menções do conhecimento cabe ao transportador, se as reservas não forem motivadas quanto a esse aspecto (“ove le riserve non siano accompagnate dall’indicazione dei motivi che hanno giustificato l’omissione dei controllo, incomba al vettore dimostrare che la verifica delle indicazioni, per le quali sono stato inserite le riserve, era impossibile o notevolmente difficoltosa”).

(8) “Les réserves font tomber la présomption suivant laquelle le transporteur a reçu les marchandises en bon état” (Martine Remond-Ouilloud, *Droit Maritime*, 2.ª ed., 1993, p. 354).

(9) Yves Tassel, *Les réformes apportées par les Règles d’Hambourg au régime juridique du connaissance*, em *Il Diritto Marittimo*, 1993, p. 285 e segs., *maxime* p. 298. Refere-se Yves Tassel à doutrina francesa vasada sobre a Convenção de 1924 e à lei interna de 1966, anotando que a evolução da jurisprudência transitou de uma posição negativa para uma posição favorável (à omissão), porque hoje dá primazia a uma lógica de transporte, e não do contrato de venda ou do crédito documentário a ele associado. Os dois contratos (o de venda e o de transporte) têm nexos temporais e espaciais mas são realidades jurídicas diversas.

Decidiu a *Cour de Cassation* (francesa) em 24.5.94 que “apesar da falta de reservas o transportador liberta-se da obrigação de resultado que nela recaia fazendo a prova de que a causa da avaria lhe foi totalmente estranha <sup>(10)</sup>.”

Noutro plano, não tem o carregador que aceitar as reservas apostas no conhecimento. É, no entanto, óbvio que se as reservas assumem um relevo essencial (designadamente afectando a negociabilidade do conhecimento ou fazendo surgir a necessidade de medidas cautelares face a um precedente transportador) deverá o transportador (ou quem o substitua na emissão do conhecimento) pôr o carregador em condições de conhecer as reservas e de eventualmente as controlar ou contestar. O que acontece é que, em regra, os conhecimentos são apenas entregues ao carregador depois de a viagem se ter iniciado, ou seja, num momento em que a reacção do carregador não será já viável <sup>(11)</sup>.

As reservas são, pois, por natureza, *unilaterais*. Situam-se no âmbito da administração da prova e respondem, em regra quase que não derogável, a interesses do transportador <sup>(12)</sup>.

### III. A reserva “said to contain”

8. Expressámos a ideia de que, ao invés do que usualmente se pressupõe, as menções contidas no conhecimento, quando referentes ao estado e acondicionamento *aparentes*, ou seja, exteriores e verificáveis sem qualquer dificuldade pelo transportador (ou por quem o represente), não podem ser qualificadas, pelo menos em sentido mediamente rigoroso, como *reservas*.

---

<sup>(10)</sup> DMF, n.º 543, Nov. de 1994, p. 704. Em anotação, Yves Tassel recomenda que “il ne faut pas sacraliser les réserves, ni leur existence, ni leur absence”.

<sup>(11)</sup> Anotação de Raymond Achard ao aresto da *Cour d'Appel* de Paris de 17.1.1986, em DMF, n.º 472, Maio de 1988, *maxime* p. 317.

<sup>(12)</sup> Chao Wu, *Contenu, validité et effets des réserves du transport*, no *Bulletin des Transports (et de la logistique)*, 1993 p. 910. Repare-se que as reservas que no presente estudo estão em causa são as apostas no conhecimento quando da emissão deste, e não as reservas à chegada, ou seja, aquelas que o destinatário pode formular quando recebe a mercadoria. Cfr. nota (30).

Trata-se, aliás, de uma ideia que tem acolhimento na mais qualificada doutrina estrangeira. Além da já apontada, será caso para citar Ferrarini-Righetti<sup>(13)</sup>, até porque se apoiam explicitamente na Convenção de 1924 e no Código da Navegação (italiano) de 1942:

*“Tanto il Cod. Nav. (art. 463.º 2.º comma) quanto la Convenzione (art. III n.º 3 ultimo comma) non prevedono la possibilità di inserire in polizza riserve circa lo stato apparente delle merci e de gli imballagi, e ciò perchè si tratta sempre di dati controllabili a semplice vista”.*

9. A nosso ver as mais características *reservas* serão aquelas pelas quais o transportador, por não poder exercer o seu dever<sup>(14)</sup> de verificação das indicações fornecidas pelo carregador, apõe as reservas que, por exemplo, Ferrarini-Righetti elenca: “dice essere” (“quantidade desconhecida”, “peso desconhecido”, “marcas e volumes desconhecidos”) ou outras similares.

10. Designadamente (ou melhor, *principalmente*) no tocante à carga contentorizada a “má vontade” existente na doutrina e na jurisprudência contra as reservas de “desconhecimento” (“dice essere”, “que dit être”, “said to contain”) não tem razão de ser quando elas sejam justificadamente apostas, como acontece, tendencialmente na carga contentorizada.

Dizíamos em 1984<sup>(15)</sup> que, nesta, “a *supremacia* contratual não pertence já ao transportador, mas ao carregador”.

*“A prova da falsa declaração da mercadoria, que a Convenção configura como uma pena privada imposta ao carregador, será, em circunstâncias previsíveis, praticamente*

(13) *Diritto della Navigazione (Diritto Marittimo), Parte Speciale, I-I contratti di utilizzazione della nave*, Turim, 1991, p. 111.

(14) Esse, sim, será um dever do transportador. Quanto ao de apôr as consequentes reservas, reiteramos o que atrás ponderámos. Mas no sentido de que constituirá um *dever*, para salvaguarda de legítimos interesses de terceiros (seguradores, bancos, etc.) cfr., por ex., Juan Hernández Marti, *Contrato de transporte marítimo de mercancías*, Valencia, 1984, p. 73. Por regra, muito dos conhecimentos limpos (“clean”), isto é, sem as reservas que deveriam ter sido feitas resultam da emissão de *cartas de garantia*, a que adiante nos referiremos.

(15) Mário Raposo, *Fretamento e Transporte Marítimo* cit., p. 52. É de salientar que na versão de 1983 (CCI 400) das Regras e usos uniformes relativos aos créditos docu-

*impossível de fazer pelo transportador. Com a reserva estreitar-se-á, pois, o horizonte das fraudes que geralmente prosperam (e que Rodière estimava em 30% do transporte realizado em contentores. Cfr. La protection du transporteur maritime contre les fausses déclarations de la nature de la marchandise en conteneurs, no Bulletin des Transports, 1979, p. 486).*

*A única menção que, salvo razões concretas em contrário, não deverá ser objecto de reserva será a relativa ao peso global da carga contentorizada, já que, quanto a ela, a verificabilidade resultará viável (cfr. a decisão do Tribunal de Apelação Federal de Nova Iorque de 18 de Março de 1982, em American Maritime Cases, 1982, p. 1640. É de sublinhar, no entanto, que a jurisprudência norte-americana se tem revelado contrária, em geral, à validade da cláusula said to contain)" (16).*

11. A doutrina por nós sustentada em 1984, favorável à validação das reservas *said to contain*, foi, como é natural, acolhida no Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro, sobre o contrato de transporte de mercadorias por mar.

Nós mesmos dissemos no preâmbulo do diploma que elas serão de validar "naqueles casos concretos em que as declarações do carregador não sejam controláveis". Acrescentando: "*A situação, perspectivada já no n.º 3 do artigo 3.º da Convenção de 1924, passou a assumir especial relevo com a utilização dos contentores. Realmente, sob pena de desorganizar por completo a sequência do transporte, eliminando as vantagens que advêm da contentorização, não será dado ao transportador, muitas vezes, verificar o conteúdo dos contentores; terá de aceitar as indicações prestadas pelo carregador ou por quem o substitua. A validade da reserva dependerá, no entanto, da verificabilidade de tais indicações, em termos de razoabilidade*".

É o que está preceituado, univocamente, no n.º 2 do art. 25.º. Aliás, como mais tarde viria a explicitar, dele advem que a *não inclusão* no conhecimento das menções transmitidas pelo carrega-

---

mentários está previsto que, salvo estipulação em contrário no contrato de abertura de crédito, os bancos aceitarão as cláusulas *said to contain*, *shipper's load and count* e similares nos conhecimentos que lhes forem presentes.

(16) Cfr. o nosso estudo cit. na nota anterior, id. p. 52.



dor constitui, ela própria, uma *reserva*. Claro está que para ser operante a *reserva de recusa* deve precisar as inexactidões e a razão das suspeitas ou da falta de meios de controlo suficientes. “Trata-se, em síntese, de uma reserva que, como as restantes, deve ser clara, precisa e motivada (n.º 1 do mesmo art. 25.º)” (17).

Um dos primeiros autores que com lucidez tratou da problemática decorrente da cláusula *said to contain* foi Barthélemy Mercadal (18).

Pensava ele ser defeituoso o entendimento que geralmente era dado a um aresto da *Cour de Cassation* de 29.1.1980 que julgou que tal reserva era insuficientemente motivada, mesmo no caso dos contentores terem sido entregues selados aos transportadores.

Mercadal entende que a solução dada a um caso específico não poderá ser generalizada. Realmente, e como regra, tal modalidade de transporte inviabiliza a verificação pelo transportador dos contentores que tenha recebido, “sous peine de désorganiser totalement la chaîne du transport et de supprimer les avantages attendus de l’emploi du conteneur”.

12. Estamos em supor que haverá, antes de mais, de distinguir entre a hipótese de um contentor FCL (*full container load*), ou seja, de um contentor arrumado pelo carregador e entregue ao transportador já fechado, justificativo de cláusulas genéricas como “shipper’s load and count”, ou “said by shipper to contain”, e a hipótese de um contentor LCL (*less than full container load*), em que a estiva é nele feita pelo próprio transportador, relativamente ao qual é possível a verificação por este do estado e condições aparentes da mercadoria.

13. Relativamente ao *peso* da mercadoria carregada no contentor já terá alguma razão de ser a rejeição da cláusula (19), na

---

(17) Mário Raposo, *Sobre o contrato de transporte de mercadorias por mar*, no *Bol. do Ministério da Justiça*, n.º 376, Maio de 1988, p. 5 e segs., *maxime* p. 36.

(18) *Regards sur le droit des transports*, em *Études offertes a René Rodière*, 1981, p. 423 e segs., *maxime* p. 434. Mercadal tinha já publicado, anos antes, um estudo sobre o tema (*Valeur juridique de la formule “said to contain”*, no *Bulletin Maritime du Havre*, 4.8.1977, n.º 31).

medida em que ele pode ser considerado como verificável. Tudo dependerá, entretanto, da avaliação do caso concreto, como tem sido, designadamente, entendido na Bélgica <sup>(20)</sup>.

O que em qualquer caso será de rejeitar são as cláusulas tipo, “invariáveis”, de “estilo” – as cláusulas “*passerpartout*”, como lhes chamava Rodière <sup>(21)</sup>.

*“Signalons que la clause de style n’est pas opérante même dans le cas de transport par conteneur. Il n’y a pas en effet impossibilité de vérifier un conteneur. La jurisprudence rappelle souvent au transporteur qu’il n’est pas tenu par les indications du chargeur et qu’il lui est loisible de vérifier le contenu, poids et nature de la marchandise”* <sup>(22)</sup>.

14. É compreensível, como dissemos, a tendência de rejeitar a eficácia das reservas *said to contain* no tocante ao *peso* das mercadorias embarcadas. Como tem sido entendido em Itália, quer na jurisprudência, quer na doutrina, essa menção é controlável e a tal não obstará o facto de o contentor vir fechado: o transportador não fica impedido de o pesar e de comparar o resultado obtido com o declarado pelo carregador <sup>(23)</sup>.

Não é, no entanto, justificável fulminar em bloco qualquer reserva deste tipo, apenas pelo seu carácter *générico*. No entanto, designadamente em França, a posição prevalente continua a ser essa, pelo menos tendencialmente <sup>(24)</sup>. E um ponto máximo terá sido, por certo, alcançado pela *Cour d’Appel* de Ruão, em 8.9.1994, que decidiu que não aproveitará ao transportador a cir-

<sup>(19)</sup> *Cour de Cassation*, 22.2.1983, em DMF, n.º 423, Março de 1984, p. 137.

<sup>(20)</sup> Cfr. Léo Delwaide, *Les grandes lignes de la jurisprudence maritime de la Cour d’Appel d’Anvers...*, em DMF, n.º 448, Abril de 1986, *maxime* p. 246 (“Validité des clauses d’ignorance”).

<sup>(21)</sup> Léo Delwaide, *Chronique de Droit Maritime Belge*, II, em DMF, n.º 489, Dez. de 1989, p. 734 e segs., *maxime* p. 743.

<sup>(22)</sup> Hassania Cherkaoui, *L’apport des Règles de Hambourg...*, em DMF, n.º 572, Junho de 1997, p. 629 e segs., *maxime* p. 636.

<sup>(23)</sup> Por ex., *Corte di Cassazione*, 22.3.1991 e Giorgia M. Boi, *Il trasporto marittimo a mezzo contenitori...*, em *Il Diritto Marittimo*, 1994, p. 734.

<sup>(24)</sup> Pierre Bonassies, *Le droit positive français em 1991*, em DMF, n.º 513, Fevereiro de 1992, p. 104.

cunståncia de os selos estarem intactos quando da entrega, uma vez que é um dado assente que “les plombs ne sont pas une garantie d’inviolabilité du conteneur” (25).

Por nós mantemos a posição há largos anos assumida. O que releva é que a cláusula de “ignorância” seja motivada, sobretudo pela falta de meios de verificação do transportador, cada vez mais agudizada pela progressiva computadorização das operações de carga.

Claro está que a solução óptima, embora nem sempre praticável, seria a de a reserva ser aceite, pelo menos implicitamente, pelo carregador.

Este o alvitre feito num estudo recente por Pierre-Yves Nicholas (26).

#### IV . Cartas de garantia

15. A inserção de reservas válidas e motivadas pelo transportador afectam, naturalmente, a força probatória do conhecimento e a sua eficácia económica, quer nas relações de crédito, quer nas de seguro, quer nas de compra e venda das mercadorias.

Daí que, para obter um conhecimento *limpo* (“clean”) o carregador *garanta* ao transportador que assumirá a responsabilidade decorrente de a mercadoria não chegar ao destino com as características constantes do conhecimento.

O certo é que estas cartas de garantia, se não são necessariamente determinadas por um animo de *defraudar* terceiros, portadores do conhecimento, são forçosamente suspeitas e contrárias à moral dos negócios (“à la morale des affaires”) e à boa fé; destinarem-se-ão, *volens, nolens*, a “enganar” terceiros (27).

Trata-se de uma *contre-lettre*; daí que na terminologia anglo-saxónica sejam qualificadas como “letters of indemnity” ou como “letters of guaranty” ou como “counter-letters” (28).

(25) DMF, n.º 555, Dez. de 1995, p. 883.

(26) *Point de vue hérétique sur les réserves “said to contain” en droit maritime français*, em DMF, n.º 564, Out. de 1996, p. 883.

(27) Antoine Vialard, *Droit Maritime*, 1997, p. 382. Cfr. Mário Raposo, *As cartas de garantia e o seguro marítimo*, na *Scientia Juridica*, 1971, p. 504 e segs.

(28) William Tetley, *Marine Cargo Claims*, Montreal, 3.ª ed., 1988, p. 821.

Destinam-se a que o conhecimento *limpo* crie uma falsa ideia no *destinatário*, que é um *terceiro* e em outros *terceiros*, como os bancos e os seguradores. “Cette lettre fausse le connaissance et trompe les tiers où l’indemnité qui serait versée au destinataire pour le manquant constaté à l’arrivée est limité au plafond légal alors que le dommage relève de la responsabilité de droit commun de la vente” (29).

No art. 17.º das *Regras de Hamburgo*, faz-se uma tentativa de estabelecer um regime mais preciso para as *cartas de garantia* (30).

Como refere Tetley (31), o regime desse art. 17.º não prima pela clareza nem pela pertinência. No tocante ao n.º 2 estará certo o preceituar-se que as cartas de garantia não serão válidas, em caso algum, perante terceiros. Respeita o n.º 3 às relações entre o transportador e o carregador: as cartas de garantias serão entre eles válidas, a menos que o transportador tenha a intenção de prejudicar um terceiro que actue com base na descrição da mercadoria que figurar no conhecimento; neste caso, se a reserva omitida incidir em dados fornecidos pelo carregador para inclusão no conhecimento de embarque, não terá o transportador direito a ser indemnizado pelo carregador. Para além da complexidade do regime, a prova da intenção de prejudicar um terceiro será necessariamente difícil, o que, ao invés do que se pretende, incentivará a práticas fraudulentas.

O n.º 4 do art. 17.º, finalmente, dispõe que no caso de ocorrer uma fraude intencional, o transportador fica, perante terceiros, inibido de *limitar* a responsabilidade, nos termos genericamente previstos nas *Regras*.

Entende Tetley que esta disposição é *lamentável*, pois o transportador, ao emitir uma carta de garantia, não terá a intenção de

(29) Hassania Cherkaoui, est. cit, p. 636.

(30) Há que distinguir entre cartas de garantia à partida (ou a quando do carregamento) e cartas de garantia à chegada (ou a quando da entrega ao destinatário). São as primeiras, com a descrita fisionomia, que agora estão em causa. As segundas são emitidas pelo destinatário, à chegada do navio, quando ainda não tiver recebido o conhecimento (o que frequentes vezes acontece), mediante o qual poderia reclamar a mercadoria. Fazendo-lhe entrega da mercadoria o transportador passa a correr o risco de outras pessoas se arrogarem no direito de a vir a reclamar. Para além da carta de garantia emitida pelo efectivo receptor da mercadoria, como pretensão destinatário é hoje uso os transportadores reclamarem uma carta de garantia *bancária*.

(31) Ob. e loc. cit. e, sobretudo, *Contre-lettres d’indemnité et lettres de garantie*, em DMF, n.º 471, Abril de 1988, p. 258 e segs., *maxime* p. 273.

prejudicar terceiros; “deseja, muito simplesmente, dar satisfação (a um pedido) do seu cliente, o carregador”.

Parece, no entanto, ser esta posição excessivamente benévola, pois, como é óbvio, ao dar satisfação ao pedido do carregador no sentido de emitir um conhecimento *limpo*, o transportador poderá estar – e estará por certo não raramente – a cooperar numa actividade fraudulenta.

A solução dada no citado Decreto-Lei n.º 252/86, relativa ao contrato de transporte de mercadorias por mar, será mais clara e adequada.

Estabelece, com efeito, o seu art. 26.º, subordinado à epígrafe “cartas de garantia”:

*“1. As cartas (de garantia...) não são oponíveis a terceiros, designadamente ao destinatário e ao segurador, mas estes podem prevalecer-se delas contra o carregador.*

*2. No caso de as reservas omitidas se referirem a defeitos da mercadoria que o transportador conhecia ou devia conhecer no momento da assinatura do conhecimento de carga, o transportador não pode prevalecer-se de tais defeitos para exoneração ou limitação da sua responsabilidade”.*

**16.** Realmente, e como sempre sustentámos, uma carta de garantia é fraudulenta quando destinada a criar em terceiros uma posição errada quanto ao estado da mercadoria. Aliás, como referíamos no aludido estudo de 1971, a solução decisiva do problema estará “na substituição do tradicional conceito de conhecimentos *limpos* pelo de conhecimentos *comercialmente negociáveis*, nos quais se possam inscrever cláusulas marginais que, afectando a sua natureza formalmente limpa, não impeçam, entretanto, a sua negociabilidade, designadamente para efeitos de concessão de crédito documentário”<sup>(32)</sup>.

Entretanto, e contrariamente à opinião expendida por Tetley, apenas em hipóteses que se contarão pelos dedos deixarão as cartas de garantia de ser determinadas por um intuito enganatório, ou seja, de criar *em terceiros* uma falsa aparência quanto à natureza ou ao estado da mercadoria embarcada.

---

<sup>(32)</sup> Mario Raposo, *As cartas de garantia...*, p. 512.

## V. Os sucedâneos dos conhecimentos

17. Fala-se hoje, cada vez com maior insistência, numa *crise* dos conhecimentos de carga. Alude-se à lentidão a que dão causa no ritmo das operações de transporte. São documentos *pesados* – e a complexidade documental é, pelo menos tendencialmente, propícia ao surgimento de práticas fraudulentas.

Dá-se ainda o caso de frequentes vezes as mercadorias chegarem ao destino antes dos conhecimentos, o que obriga à emissão das já referidas cartas de garantia (na entrega).

Ora o Direito Marítimo, sendo um direito tradicionalista e secular, é de igual modo um direito imaginativo e criativo. E daí a utilização de documentos substitutivos ou “sucedâneos” dos conhecimentos. Primeiro, o *mate’s receipt*, que é um recibo *provisório* não negociável<sup>(33)</sup>. Depois, e pondo agora outros de remissa, os *seawaybills*<sup>(34)</sup>.

18. Justifica o crescente relevo destes últimos documentos uma especial referência, no tocante ao tema agora em causa.

São os *seawaybills* (“guias de transito marítimo”, “cartas de porte marítimo”, “lettres de voiture maritime”) documentos não negociáveis, de algum modo equivalentes aos *straight bills of lading* norteamericanos<sup>(35)</sup>. Daí que havendo começado a ser sistematicamente tratados na doutrina em meados dos anos 70, desde logo tenham sido acolhidos com grande receptividade<sup>(36)</sup>.

---

(33) Mário Raposo, *Sobre o contrato de transporte de mercadorias por mar* cit., p. 30. Jan Ramberg, *The vanishing bill of lading*, no *American Journal of Comparative Law*, n.º 27, 1979, p. 391, antevê a supressão, a médio prazo, dos conhecimentos de carga, designadamente nos transportes de carga geral em linhas regulares. Informa, aliás, Selvig (*An Introduction to the Hamburg Rules 1978*, na revista *Trasporti*, n.º 18, 1978, p. 13) que apenas 10 a 20% das cargas transportadas no Atlântico Norte são documentadas por conhecimentos.

(34) Cfr. est. cit. na nota anterior.

(35) Já previstos no *Pomerene Act* (“Federal Bills of Lading Act 1916”) que os definia como aqueles que faziam a prova de que uma certa mercadoria era destinada ou consignada “to a specific person”. Cfr. Tetley, *Marine Cargo Claims* cit., p. 950.

(36) Georgios Zekos e Jo Carby-Hall, *Sea Waybills: a new marketable name for straight bills of lading*, em *Il Diritto Marittimo*, 1994, p. 714 e segs.

19. No tocante aos *seawaybills* a sua função essencial é a de recibo da mercadoria entregue ao transportador, comprovando a existência do contrato de transporte. Mas não representam a mercadoria nem podem ser transmitidos por endosso ou por outro tipo de cessão <sup>(37)</sup>.

Não representando a mercadoria, a sua posse não é necessária para o exercício dos direitos do seu titular. “Agiliza”, pois, a entrega das mercadorias no destino, uma vez que tal entrega pode ser feita sem a sua exibição.

20. Entretanto, não obstante a simplificação de processos que comportam, não deixam, obviamente, os *seawaybills* de conter a descrição das mercadorias embarcadas.

Daí que nas *Regras Uniformes* que o CMI preparou e aprovou na Conferência de Paris de 1990 esteja expressamente prevista a oposição de reservas (n.º 5).

O problema tem sido encarado e resolvido, mesmo na doutrina, pela afirmativa; realmente, as *regras* do CMI não são vinculativas e o que nelas se contem poderá ser questionado, pelo menos como princípio.

Assim, por ex., Giorgia M. Boi <sup>(38)</sup>, que, no entanto, lembra que não constituindo os *seawaybills* títulos de crédito representativos da mercadoria, não será necessário que eles sejam “cleans” para fins de negociação bancária. Daí que, neles, as reservas sejam menos frequentes. Mas, mesmo assim, resultarão pertinentes. É que, além do mais, conferirão um mais rigoroso e fiável significado à descrição das mercadorias.

E não será também em absoluto de excluir o recurso às *cartas de garantia*, embora pondo de parte a sua principal determinante, que é a obtenção de um *seawaybill limpo* para fins de negociação bancária. Continuarão, designadamente, a ser úteis na obtenção de seguros em condições mais vantajosas.

---

<sup>(37)</sup> Raul Bravo Vocos, *La carta de porte marítimo... no Anuario de Derecho Marítimo*, vol. VII, 1989, p. 199 e segs, *maxime* p. 236.

<sup>(38)</sup> *La lettera di trasporto marittimo. Studi per una disciplina uniforme*, Milão, 1995, p. 80.

## II

MANTER-SE-Á EM VIGOR O ARTIGO 21.º DO  
DECRETO-LEI N.º 349/86 SOBRE O  
CONTRATO DE CRUZEIRO MARÍTIMO?

1. Embora a florado, sobretudo na doutrina, noutros sistemas jurídicos <sup>(1)</sup> foi em França que o contrato de cruzeiro marítimo, tipificado como tal, teve uma consagração legislativa específica. A lei de 18.6.1966 e o decreto regulamentar correspondente, determinados a comedir os eventuais abusos dos organizadores de cruzeiros (O.C.M.), estabelecem um regime relativamente detalhado.

Em síntese, devem os O.C.M. entregar a cada passageiro ou grupo de passageiros, sob pena de nulidade do contrato, um *título de cruzeiro*. Mas somente o passageiro pode invocar esta nulidade.

O incumprimento de qualquer das obrigações inscritas no título de cruzeiro torna responsável o O.C.M., salvo se este provar que aquilo que está em causa é a execução do contrato de transporte propriamente dito. De qualquer modo, o O.C.M. é pessoalmente responsável pelos danos causados aos passageiros e às respectivas bagagens. Se o dano resultar da execução do contrato de transporte marítimo, é o O.C.M. responsável nos mesmos termos do transportador marítimo. Ao *título de cruzeiro* corresponde o *bilhete de cruzeiro* e o *carnet de cruzeiro*. Aquele formaliza o contrato de passagem; este contem os cupões correspondentes aos serviços a prestar em terra em cada escala.

Está apenas em causa a responsabilidade do O.C.M. e não a das agências de viagens que, por regra, são as empresas com as quais os utentes dos cruzeiros (os *consumidores*) contactam. Assim tem sido quase sempre entendido pela jurisprudência francesa; é de

---

<sup>(1)</sup> Assim, por exemplo, em Itália (Spasiano, CONTRATTO DI CROCIERA TURISTICA na *Rev. Diritto della Navigazione*, 1962, 1, p. 64 e Ferrarini, IL CHARTER PER TRASPORTO DI PERSONE, na *Riv. Diritto Commerciale*, 1965, 1, p. 3). Considera-se em Itália que embora se justifique uma visão unitária *intermodal* (transporte marítimo, terrestre e aéreo), “le fattispecie, peraltro, vanno distinte, in relazione a diverse ipotesi” (Ferrarini – Righetti, APPUNTI DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE. *Parte Speciale*, I. I *Contratti di utilizzazione della nave*, 1991, p. 53). Realmente, no cruzeiro marítimo o segmento dominante da prestação é o transporte por mar de pessoas.



apontar, designadamente, o recente acórdão da *Cour d'Appel* de Paris de 7.2.1997 que expressamente decidiu que a agência de viagens não poderia ser responsabilizada pelos danos causados a passageiros no decurso de um cruzeiro marítimo, uma vez que não era ela o O.C.M. (2).

2. Sobretudo numa perspectiva de tutela de interesses dos *consumidores* de cruzeiros, foi sublinhado no acto de posse da *Comissão* de revisão do Direito Marítimo (5.2.1986) que ao encarar o regime do contrato de transporte de mercadorias por mar se deveria ter em conta o contrato de cruzeiro marítimo (3).

Ao propósito foi dada resposta no art. 21.º do Decreto-Lei n.º 349/86. E na letra do preceito está implícita a boa ideia de na realidade dele decorrente (na *vida real*) o transportador não ser uma entidade mítica, não responsabilizável, até porque muito difícilmente identificável. Claro está que tudo funcionará do melhor modo se o O.C.M., ele próprio, for uma entidade idónea e não uma sociedade fantasma com sede nas Caraíbas ou em qualquer outra zona fluida e inapreensível. Realmente, o O.C.M. pode ser um armador conhecido e com património à vista. Mas se assim não for começarão a surgir as dificuldades, que poderão culminar num desfecho totalmente negativo para o consumidor.

Aliás, como se passará a justificar, o Decreto-Lei n.º 349/86, não obstante o bom cuidado certamente posto na sua elaboração, é um diploma tecnicamente insuficientemente conseguido, ao qual

---

(2) *Le Droit Maritime Français* (D.M.F.), 578, Jan. de 1998, p. 17. O aresto é anotado por Philippe Delebecque, que apoia expressamente esta solução, na medida em que nenhuma falta poderá ser imputada à agência de viagens. "Cette (...) solution est très juste, même depuis l'entrée en vigueur de la loi du 13 juillet 1992 qui est venue renforcer la responsabilité des agents de voyages. Si ces derniers sont de simples intermédiaires, ils ne sont tenus que de leurs fautes.

Da mesma opinião não parecem ser Rodière-Emmanuel du Pontavice, *DROIT MARITIME*, 12.ª ed., 1997, p. 410. Mas o texto não é muito claro e fica-se sem saber se a agência de viagens é responsabilizável *como tal*, ou se apenas quando actua como O.C.M.. "Si c'est une agence de voyages, non propriétaire, ni affrèteur de navires, le client pourra néanmoins s'adresser à elle, sauf son recours contre le transporteur". Ora, nesta lógica, o direito de regresso deveria ser exercido contra o O.C.M., face, desde logo, ao que dispõe o art. 49.º da lei de 1966.

(3) Mário Raposo, *A revisão do Direito Comercial Marítimo*, no *Bol. Ministério da Justiça*, n.º 353, *maxime* p. 9.

somente se pode averbar o mérito de ter despoletado uma adormecida problemática.

A sua “recuperação” estaria nas ulteriores alterações, já então pressentíveis, ao sistema estatutário das agências de viagens, que tendencialmente serão quem contacta com os consumidores finais do produto “cruzeiros marítimos”.

3. Como se lembra do preâmbulo do diploma, no mês anterior ao da sua publicação tinha sido publicado o Decreto-Lei n.º 264/86, de 3 de Setembro, que estabelecia um novo regime das agências de viagens e turismo. O certo, porém, é que na hipótese mais sensível (a do O.C.M. não estar sediado em Portugal ou não ser com facilidade identificável e, portanto, não responsabilizável em termos efectivos) face ao disposto no n.º 3 do art.27.º desse Decreto-Lei n.º 264/86, à agência de viagens, *mera intermediária*, não seria imputável qualquer responsabilidade, designadamente por preterição, pelo O.C.M., das suas basilares obrigações: promover um seguro adequado e garantir a aplicabilidade das regras de competência internacional previstas no art. 20.º do Decreto-Lei n.º 349/ 86.

Ora o que na prática acontece é ser a agência de viagens a única entidade com a qual contacta o *consumidor final* do contrato de cruzeiro marítimo. Por outro lado, e encarando o sistema do n.º 3 do art. 21.º do Decreto-Lei n.º 349/86 no ponto de vista do dever, imposto ao O.C.M., de promover, nas suas relações internas com o transportador, a aceitação por este das regras de competência internacional compendiadas no n.º 1 do art. 20.º, tratar-se-á, sem dúvida, de uma obrigação dificilmente exequível. Figurando, como é natural que se figure, que no cruzeiro marítimo participam pessoas de muito diversas nacionalidades, o transportador teria que aceitar a aplicabilidade, para cada uma delas, de um regime *diverso* quanto à competência internacional. Está-se em crer que na redacção do diploma se navegou demasiadamente à vista, sem se atentar no sistema global (4).

---

(4) O n.º 3 do art. 42.º do Decreto-Lei n.º 264/86 não altera esta perspectiva. Com efeito, a al. a) do n.º 2 apenas se refere aos prejuízos causados por acidentes ocorridos com os meios de transporte utilizados *nos serviços prestados pela agência*. Ora esta somente os prestará se for ela, simultaneamente, o O.C.M.. Como é óbvio, o Decreto Regulamentar n.º 22187, de 19 de Março, não implicou qualquer inovação.

**4.1.** Aconteceu que pela Directiva do Conselho das Comunidades Europeias n.º 90/314/CEE, de 13 de Junho de 1990, foram editadas regras de protecção dos consumidores no domínio das viagens organizadas. A transposição para a ordem jurídica interna dessa Directiva foi feita pelo Decreto-Lei n.º 198/93, de 27 de Maio, que reformulou a regulação da actividade das agências de viagens e turismo, revogando o Decreto-Lei n.º 264/86 e o Decreto Regulamentar n.º 22/87. Significativamente, e ao invés do que acontecia naquele diploma de 1986, incluiu-se expressamente, logo na alínea *a*) do art. 2.º (*objecto* das agências), “a organização e venda de viagens organizadas”.

Dispunha o art. 18.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 198/93 que “as agências de viagens e turismo são responsáveis perante os seus clientes pelo pontual cumprimento das obrigações resultantes da venda de viagens organizadas, ainda que essas obrigações devam ser executadas por terceiros e sem prejuízo do direito de regresso da agência”. Trata-se de um preceito resultante do art. 5.º da Directiva e que foi consagrado no diploma homólogo espanhol (art. 11.º, n.º 1, da Lei n.º 21/1995, de 6 de Julho).

Tratar-se-á, fundamentalmente, da falta de cumprimento ou de incumprimento defeituoso de prestações em concreto previstas no contrato.

Mas a Directiva vai mais além. E no n.º 2 do mesmo art. 5.º prevê a responsabilidade das agências de viagens (e dos organizadores de viagens) pelos demais danos sofridos pelo consumidor, pressupõe-se que em acidente imputável ao transportador ou ao O.C.M.. O n.º 2, alínea *c*), do art. 40.º do Decreto-Lei n.º 198/93 estabelecia, indirectamente, a responsabilidade das agências de viagens, obrigando-as a garantir “o ressarcimento dos danos patrimoniais e não patrimoniais causados a clientes ou a terceiros, por acções ou omissões (delas, agências) *ou seus representantes*”. Só por um artifício exegético poderia concluir-se que os transportadores marítimos eram representantes das agências de viagens que, para mais, não fossem O.C.M..

E daí que o seguro de responsabilidade civil obrigatório a que alude o n.º 1 do art. 49.º tivesse como montante mínimo 15 000 contos.

**4.2.** Foi o Decreto-Lei n.º 198/93 integralmente substituído pelo Decreto-Lei n.º 209/97, de 13 de Agosto.

Nele, a responsabilidade das agências de viagens está muito mais claramente definida.

As agências são responsáveis perante os seus clientes pelo pontual cumprimento das obrigações resultantes da venda de viagens turísticas (n.º 1 do art. 39.º). Quando se trate de viagens organizadas, as agências são responsáveis ainda que os serviços devam ser executados por terceiros e sem prejuízo do direito de regresso (n.º 2). No caso de viagens organizadas, as agências organizadoras respondem solidariamente com as agências vendedoras (n.º 3).

A fixação de limites máximos para a responsabilidade das agências no caso de transportes marítimos, computada em montantes que se podem reputar normais (n.º 2 do art. 40.º) evidencia o que não decorria com clareza do diploma anterior: está agora expressamente previsto o *cruzeiro marítimo*.

Certo é que o art. 50.º, ao tratar do seguro de responsabilidade civil obrigatório, não se refere aos arts. 39.º ou 40.º, mas ao 41.º, e, neste, apenas à alínea *c*) do n.º 2 e, como risco acessório, às alíneas *d*) e *e*) do mesmo preceito.

E o montante mínimo do seguro continua a ser de 15 000 contos, o que está em aberta discrepância com os montantes máximos atingíveis nos termos do n.º 2 do art. 40.º.

É evidente que a lei não é perfeita, mas ganha, sem dúvida, como base hermenêutica (e preceptiva), em relação à de 1993.

**4.3.** Mas será que o art. 21.º, nos n.ºs 3 e 4, do “velho” Decreto-Lei n.º 349/86, de 17 de Outubro, respeitante à responsabilidade dos organizadores de cruzeiros marítimos, estará revogado?

Seria um caso de revogação *tácita*, ou, até certo ponto, de *caducidade*, por estarem alcançados por outro modo os objectivos visados pelo legislador de 1986.

**5.** A questão foi suscitada em França, face à Lei n.º 92-645, de 13 de Julho de 1992 (regulamentada pelo Decreto n.º 94-490, de 15 de Junho de 1994), que transpôs para a ordem jurídica interna a

aludida Directiva comunitária de 1990. Como sintetiza Pierre Bonassies <sup>(5)</sup> a fundamental inovação da Directiva foi a de generalizar a todos os agentes de viagens a responsabilidade que recaía sobre o O.C.M.. A lei de 1992 implicou, assim, “abrogation tacite de l’article 39 de la loi du 18 juin 1966” <sup>(6)</sup>. Dessa opinião é, de igual passo, Antoine Vialard <sup>(7)</sup>. Curiosamente, Vialard fala de revogação “por inadvertência”, ou seja, resultante da circunstância de o legislador de 1992 não ter, pura e simplesmente, atentado na legislação de 1986 (art. 21.º do Decreto-Lei n.º 349/86).

De todo em todo ao invés actuou a *Cour d’Appel* de Paris no seu acordão de 7.2.1997, acima referido, aliás com o aplauso de Philippe Delebecque <sup>(8)</sup>. Este dá à lei de 1992 um entendimento que lhe subtrai inexoravelmente o espírito da Directiva.

6. Por nós, e encarando apenas o art. 21.º do Decreto-Lei n.º 349/86, entendemos que ele está tacitamente revogado.

De resto, este diploma de 1986 carece, quase todo ele, de ser repensado e reformulado, uma vez que, a par de aspectos positivos, apresenta, como dissemos, flancos menos felizes.

É sabido que Portugal não ratificou nem aderiu à Convenção de Atenas de 13.12.1974 sobre o transporte de passageiros e das suas bagagens, complementada pelos Protocolos de 1976 e de 1990.

Certo é que não alcançou a Convenção um significativo acolhimento; basta referir que esta e os dois Protocolos tiveram apenas a adesão da Espanha (os três). O Protocolo de 1990 que teve somente a adesão deste Estado e do Egipto ainda não entrou em vigor. A Convenção, além de aceite pela Espanha e pelo Egipto, entrou apenas em vigor em 28.4.1987, com a adesão de Estados pouco significativos, para além da Argentina, Bélgica, China (em 1994), Grécia (em 1991), Federação Russa e Suíça. E quanto ao

<sup>(5)</sup> D.M.F., n.º 523, Jan. de 1993, *maxime* p. 15.

<sup>(6)</sup> Deve haver um erro tipográfico na menção do preceito, que, pela lógica, será o art. 49.º e não o art. 39.º. Aliás, aquele art. 49.º (que é o que reporta à responsabilidade dos O.C.M.) está mais acima mencionado.

<sup>(7)</sup> DROIT MARITIME, 1997, 459.

<sup>(8)</sup> Nota (2) *supra*.

Protocolo de 1976, entrado em vigor em 10.4.1989, obteve apenas a adesão de alguns dos apoiantes da Convenção <sup>(9)</sup>.

O diploma português de 1986 procura reproduzir, no essencial, o regime da Convenção quanto ao sistema de responsabilidade do transportador, mas esquece-se de fixar limites *máximos* de responsabilidade. Valerá aos transportadores portugueses o regime *geral* de limitação da Convenção de 1957, uma vez que a de 1976, ainda não foi ratificada.

7. Mais avisadamente, a França, que não ratificou a Convenção de Atenas, tem leis internas que estabelecem limites máximos de responsabilidade (cit. decreto de 1967 e lei de 23.12.1986).

O regime de responsabilidade figurado nos artigos 14.º e 15.º do diploma português não transpõe com rigor os critérios nem da Convenção de Bruxelas, nem da Convenção de Atenas – embora talvez o tenha tentado.

Aliás a própria Convenção de Atenas não foi aceite pela generalidade da comunidade marítima internacional. O Comité Jurídico da IMO está a fazer o levantamento das causas de rejeição <sup>(10)</sup>, secundado pelo CMI, junto das várias associações nacionais <sup>(11)</sup>.

É ainda de referir que o mesmo *Comité* da IMO propôs recentemente que aos *proprietários de navios* (“owners of ships”) que transportassem passageiros fosse imposto um seguro obrigatório de responsabilidade civil “or should produce other evidence of their ability to pay passengers claims”.

---

<sup>(9)</sup> A Convenção de Bruxelas de 29.4.1961, entrada em vigor em 4.6.1965, logrou escassíssima sorte, tendo sido, entre os Estados mais relevantes, somente ratificada pela Suíça (em 1966) e pela França (em 1965), vindo a ser por esta denunciada em Dezembro de 1975.

<sup>(10)</sup> *CMI News Letter*, n.º 4 de 1997, p. 7.

<sup>(11)</sup> *id.* n.º 1 de 1998, p. 3. Dizia-se já na mesma publicação do CMI (n.º 3 de 1990, p. 7) que provavelmente o escasso número de ratificações logrado pela *Convenção* e pelo *Protocolo de 1976* seria causado pelos baixos limites de responsabilidade neles previstos. Daí o *Protocolo de 1990*. Mas sem êxito