

CONTRATO DE
TRANSPORTE MARÍTIMO

Pelo Bastonário Mário Raposo

- **Âmbito de aplicação da Convenção de Bruxelas**
- **Prazo de caducidade**

(Acórdão do Tribunal da Relação de Évora de 25 de Outubro de 2001)

SUMÁRIO:

I — Uma vez que a Convenção de Bruxelas para Unificação de Certas Regras em Matéria de conhecimentos de carga foi regularmente ratificada e publicada, as respectivas normas vinculam o Estado Português tanto na ordem interna como externa, prevalecendo sobre a lei interna posterior, seja para regular relações internacionais, seja para regular relações nacionais.

II — Aplica-se a Convenção quando o conhecimento é emitido num Estado Contratante e quando o transporte se inicia num Estado Contratante, ficando de fora do âmbito dessa Convenção os transportes titulados por conhecimentos emitido num Estado não signatário, os efectuados no convés, como tal declarados, os relativos a animais vivos e aqueles em que não exista conhecimento ou documento semelhante (*).

(omissis)

IV — **Apreciando**

4.1. Começando pelo agravo (como o agravo foi interposto em 15 de Dezembro de 1995, tem aqui aplicação o art. 691.º n.º 1

(*) Transcrito da *Colectânea de Jurisprudência*, 2001-IV, p. 275 e segs.

e 2 do CPC, na redacção anterior à reforma e não a actual redacção como pretende a agravada).

No saneador, a excepção de caducidade foi julgada improcedente.

O tribunal entendeu que, embora o DL 37748, de 1 de Fevereiro de 1950, determinasse a aplicação do disposto nos arts. 1.º a 8.º da Convenção de Bruxelas, de 25 de Agosto 1924, a todos os conhecimentos de carga emitidos em território português e esta convenção estabelecesse no art. 3.º-6 um prazo de caducidade de um ano, não era este o prazo aplicável. Isto porque aquela convenção não vigorava em Portugal com a força jurídica dum tratado internacional, mas como direito interno, e daí que o DL 352/86, de 21 de Outubro, pudesse derogar, como derogou, o n.º 6 do citado art. 3.º, estabelecendo que os direitos de indemnização nele previstos deviam ser exercidos no prazo de dois anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do seu direito. Assim, reportando-se os factos a Agosto de 1991 impunha-se concluir que, quando a acção foi proposta em 15 de Julho de 1993 ainda não tinha decorrido o prazo de caducidade de dois anos.

Insurge-se contra este entendimento a recorrente Transinsular, afirmando que a fundamentação do despacho saneador, no que toca à improcedência da excepção de caducidade, assenta em erros patentes — os seguintes:

- a) Contrariamente ao que resulta daquele despacho, Portugal é parte contratante do referido tratado (o Governo Português foi autorizado a dar a sua adesão à Convenção de Bruxelas — para Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos de Carga - pelo Decreto n.º 19.857, de 18.05.1931 e deu a sua adesão por Carta de 05.12.1931, publicada no Diário do Governo de 2 de Junho de 1932), sendo a citada convenção direito convencional uniforme, como decorre do próprio texto; logo, há manifesto conflito de normas com força jurídica desigual, vigorando as disposições da convenção na ordem jurídica interna enquanto vincularem internacionalmente o Estado Português;
- b) O tribunal também errou quanto ao alcance do DL 37.748, de 01.02.950, que visou tornar inequívoco que as

normas da convenção de que Portugal era (e continua sendo) parte contratante deveriam reger todos os contratos de transporte marítimo, ainda que estes se processassem apenas entre portos portugueses;

- c) Por outro lado, a finalidade do diploma n.º 352/86 foi a de actualizar disposições do Código Comercial e cobrir matérias não abrangidas pela convenção; logo não podia o tribunal considerar derogado o que decorre do DL n.º 37 748, quando à aplicação do prazo de caducidade estipulado na convenção.

Em suma, segundo a agravante:

- as disposições da Convenção de Bruxelas de 25.08.24 aplicam-se imperativamente ao transporte titulado por conhecimento de carga e a quem actuar como transportador marítimo (cfr. art. 1.º, al. a) da Convenção), ou seja, no caso dos autos;
- ao sustentar a improcedência da excepção de caducidade, nos termos em que o fez, a decisão julgou *contra legem* e violou o disposto no art. 8.º, n.º 2 da CRP.

Em abono desta posição, cita vários acórdãos (acs. da RL de 19.03.96 e de 12.06.96, respectivamente, in CJ, tomo 2, pg. 84 e CJ, tomo 3, pg. 116, aquele confirmado pelo STJ — aresto proferido em 9.10.97, no recurso de revista n.º 775/ da 2.ª secção; o ac. da RP de 16.01.2001, in CJ XXVI, 1, 179).

Vejamos se tem razão.

Como é sabido, o contrato de transporte marítimo de mercadorias é uma das diversas modalidades que o contrato de transporte pode assumir. O legislador português consagrou-lhe o DL 352/86, de 21 de Outubro, diploma exclusivamente dedicado à figura e integrado na reformulação do direito comercial marítimo.

Todos estão de acordo que a responsabilidade que se pretende efectivar através da presente acção contra a ré apelante decorre, justamente, do incumprimento dum contrato desse tipo. A noção deste contrato é-nos dada pelo art. 1.º do citado DL 352/86 — contrato de transporte de mercadorias por mar é aquele em que uma

das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria, de um porto, mediante retribuição.

Também é ponto assente que a presente acção foi proposta depois de ter decorrido mais de um ano e antes de se terem completado dois sobre a data da entrega da mercadoria e do momento em que a autora teve conhecimento da lesão e do correspondente direito.

Importa, ainda, ter presente que aquele contrato de transporte se mostra titulado por um conhecimento, cuja cópia (integral) se encontra a fls. 77 e que esse conhecimento foi emitido em Portugal, onde se iniciou o transporte.

Em discussão está apenas a questão do prazo de caducidade ⁽²⁾ — se é o previsto no art. 3.º.6 da citada Convenção (1 ano) ou o previsto no art. 27.º, n.º 2 do DL 352/86, de 21 de Outubro (dois anos).

Contrariamente ao que é afirmado na decisão recorrida, Portugal aderiu àquela convenção: o Decreto n.º 19857, de 18 de Maio de 1931, publicado no DG, 1ª Série, n.º 131, de 2.06.31, autorizou o Governo “a aderir à Convenção Internacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga, assinada em Bruxelas em 25 de Agosto de 1924... (art. 1.º); a adesão foi levada a efeito por Carta de Adesão, de 5.12.1931, depositada nos Arquivos do Governo Belga, em 24 de Dezembro de 1931, e publicada no DG, 1 Série, de 2 de Junho de 1932, com o texto da Convenção, texto rectificado (por terem saído com inexactidões, no texto francês, a alínea *m*) do n.º 2 do art. 4.º da Convenção e o n.º 2 do Protocolo de assinatura da referida Convenção) no DG, 1 Série, de 11 de Julho do mesmo ano.

Foram Altas Partes Contratantes, além de Portugal, a Alemanha, Argentina, Bélgica, Chile, Cuba, Dinamarca e Islândia, Espanha, Estónia, França, Grã-Bretanha e Irlanda, Hungria, Itália, Japão, Letónia, México, Noruega, Países Baixos, Peru, Polónia, Roménia, Sérvia, Croácia e Eslovénia, Suécia e Uruguai, prevendo-se no art. 12.º da Convenção a possibilidade de outros Esta-

⁽²⁾ Para a doutrina e jurisprudência dominantes, o prazo de propositura das acções é um prazo de caducidade.

dos não signatários virem a aderir à Convenção (trata-se, pois, duma convenção aberta).

Razão da Convenção: terem reconhecido “a utilidade de fixar de comum acordo certas regras uniformes em matéria de conhecimentos...”

Ao ser publicada a Carta de Adesão fez-se também público que a adesão produzia os seus efeitos a partir de 25 de Junho de 1932, nos termos do art. 14.º da Convenção mencionada (este artigo estabelece os momentos a partir dos quais a adesão produzia os seus efeitos: um ano após a data da acta de depósito relativamente aos Estados que tivessem participado no primeiro depósito de ratificações; ou seis meses depois da notificação ao Governo Belga quanto àqueles Estados que a ratificassem ulteriormente, ou a ela aderissem, ou em que ela fosse posta em vigor ulteriormente).

Portugal negociou os termos da Convenção e deu a sua adesão na vigência da Constituição de 1911 (e das Leis Constitucionais anteriores à Constituição de 1933).

Na vigência da Constituição de 1933, foi promulgado o Decreto-Lei n.º 37748, de 1.02.50, preceituando-se no seu artigo 1.º que “o disposto nos artigos 1.º a 8.º da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924, publicada no Diário do Governo, 1.ª série, de 2 de Junho de 1932, e rectificada no Diário do Governo, 1.ª série, de 11 de Julho do mesmo ano, será aplicável a todos os conhecimentos de carga emitidos em território português, qualquer que seja a nacionalidade das partes contratantes”.

Não se resiste a estabelecer um certo paralelismo entre esta situação e o que se passou relativamente às convenções de Genebra, de 7 de Junho de 1930 — de que resultou a LLTLL — que foram aprovadas para ratificação pelo DL n.º 23721, de 29 de Março de 1934.

Portugal foi um dos Estados signatários destas convenções.

Porque se suscitaram dúvidas sobre se tais convenções estavam em vigor, como direito interno português, foi publicado o DL n.º 26556, de 30 de Abril de 1936, “declarando-se” no seu art. 1.º que as convenções e anexos aprovados para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 23721, de 29 de Março de 1934 e publicadas em

21 de Junho, estavam em vigor, como direito interno português, desde 8 de Setembro do mesmo ano.

Nem na Constituição de 1911, nem nas leis Constitucionais anteriores à Constituição de 1933, nem nesta Constituição (antes da revisão constitucional de 1971) existia um preceito correspondente ao art. 8.º da actual Lei Fundamental.

Os que então defendiam a doutrina da recepção automática do Direito Internacional na ordem jurídica interna, alicerçavam-na, na vigência da Constituição de 1911, na lei ordinária (art. 26.º do CC de Seabra e no art. 6.º do C. Com.) e na vigência da Constituição de 1933 (até 1971) também no texto constitucional (art. 3.º). Foi a revisão constitucional de 1971 que veio consagrar explicitamente a regra da recepção automática, ao determinar no § único do art. 4.º: “As normas de direito internacional vinculativas do Estado Português vigoram na ordem interna desde que constem de tratado ou de outro acto aprovado pela Assembleia Nacional ou pelo Governo e cujo texto haja sido devidamente publicado”.

Aqui chegados, pergunta-se qual o alcance ou fim visado com a publicação do DL n.º 37 748, de 1.01.50?

Para André Gonçalves Pereira ⁽³⁾ a integração dos preceitos da Convenção de Bruxelas de 1924 no direito português (fim visado naquele diploma) era redundante e decorria da ideia errada de que a Convenção não vigorava ainda na ordem interna.

Mário Raposo tem diferente entendimento:

“Ao ser recebida em 1932 na ordem interna, a Convenção foi-o enquanto complexo de normas de direito internacional. Passou a vincular Portugal no domínio das relações internacionais; foi justamente nessa medida que ganhou eficácia interna. Mas não se transformou de direito internacional em direito interno, como tal.”

E conclui:

“Não será, pois, inadequado supor que a razão de ser do Dec.-Lei n.º 37748 tenha sido a de incorporar «o disposto nos

⁽³⁾ Citado por Mário Raposo em “Sobre o Contrato de Transporte de Mercadorias por Mar”, in *BMJ* 376/5 e sgs.

artigos 1.º a 8.º da Convenção», na ordem jurídica portuguesa, como direito interno” (4).

Ao interpretar o teor do art. 1.º do DL 37748, de 1 de Fevereiro de 1950 — que manda aplicar o disposto nos arts. 1.º e 8.º da Convenção de Bruxelas de 1924 a todos os conhecimentos de carga emitidos em território português, qualquer que seja a nacionalidade das partes contratantes — no sentido de que a aludida Convenção não vigora em Portugal com a força jurídica de um tratado internacional mas como direito interno, o tribunal a quo, embora partindo dum pressuposto errado (que Portugal não tinha aderido à Convenção), acabou por se inserir na linha seguida por Mário Raposo. Daí que tivesse concluído que as normas convencionais “integradas” por aquele Decreto-Lei podiam ser derogadas por direito posterior (art. 7.º n.º 1 do CC).

Não podemos concordar com esta posição.

As razões motivantes do citado Decreto-Lei constam do seu preâmbulo: reconheceu-se a necessidade urgente de introduzir em direito interno os preceitos da Convenção de Bruxelas de 1924 para a unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga e atendeu-se ao que sobre o assunto foi proposto pela comissão de Direito Marítimo Internacional (5).

Por outro lado, a especificação de que aquele direito convencional seria aplicável a todos os conhecimentos de carga emitidos em território português, qualquer que fosse a nacionalidade das partes contratantes, está em consonância com o exarado no Protocolo de assinatura, onde, justamente, se refere que as «As Altas Partes Contratantes poderão pôr em vigor esta Convenção, seja dando-lhe força de lei, seja introduzindo na sua legislação nacional as regras adoptadas pela Convenção sob uma forma apropriada a esta legislação.»

(4) Neste sentido também Francisco Paulo Costeira da Rocha, in *Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias*. (Relatório apresentado no âmbito do Curso de Mestrado em Direito, área de Ciências Jurídico - Empresariais, na disciplina de Direito Comercial, Universidade de Coimbra, Faculdade de Direito), pág. 20.

(5) Preâmbulo do DL 37 748.

De sublinhar que o texto inicial do art. 10.º da Convenção de Bruxelas de 1924 era este: “As disposições da presente convenção aplicar-se-ão a todo o conhecimento criado num dos Estados contratantes”; e que no texto resultante das alterações introduzidas pelo Protocolo de 1968 (Regras de Visby), ao que parece ainda não ratificado por Portugal ⁽⁶⁾, ficou explicitado que as disposições da convenção se aplicam não só aos contratos de transporte marítimos internacionais realizados sob conhecimento entre portos de dois Estados diferentes (desde que o conhecimento tenha sido emitido num Estado parte da convenção, ou o transporte se inicie num Estado parte da Convenção ou o conhecimento remeta expressamente para a convenção ou para qualquer outra legislação que a torne aplicável ou que lhe reconheça efeitos — Paramount Clause...) como também podem ser aplicadas a outras situações, nomeadamente aos transportes internos. Portugal, através do DL n.º 37748, inseriu-se, justamente, nesta linha.

Resta saber se uma convenção internacional, ao regular relações internas dos Estados contratantes, perde aquela natureza, convertendo-se em direito interno. Por outras palavras, se uma convenção internacional só mantém a natureza de Direito Internacional enquanto regula relações internacionais.

A resposta não pode deixar de ser negativa. Basta ver o que se passa com a citada LULL, cujas normas mantêm a natureza de Direito Internacional Convencional (ver, entre muitos outros, o ac. do Tribunal Constitucional n.º 27/84, de 21.03.84, e o voto de vencido de Vital Moreira, ac. publicado no DR, II Série, de 4 de Junho de 1984).

Como ensinam André Gonçalves Pereira e Fausto de Quadros (in Manual de Direito Internacional Público, 3.ª ed., pág. 123):

“Uma vez recebido na nossa ordem interna, o Direito Internacional, todo ele, costumeiro ou convencional, geral ou particular, seja qual for o lugar que ele venha a ocupar na hie-

⁽⁶⁾ Embora o nosso legislador português tenha sido sensível a esse Protocolo, como decorre do n.º 4 do preâmbulo do DL n.º 352/86. Ver também Francisco Paulo Costeira da Rocha, ob. cit. pág. 19.

rarquia das fontes de Direito Interno, não perde a sua natureza originária”.

Vejam, agora, qual o peso na nossa ordem interna duma Convenção Internacional.

Segundo o art. 8.º-2 da (actual) CRP — neste momento, é à sua luz que a relação DIP/direito interno deve ser apreciada —, as normas constantes de convenções internacionais regularmente ratificadas ou aprovadas vigoram na ordem interna após a sua publicação oficial e enquanto vincularem internacionalmente o Estado Português (7).

Este n.º 2 estabelece um regime de recepção automática condicionada. Preenchidas as duas condições — ratificação/aprovação e publicação — “as normas de DIP convencional, vinculativas do Estado Português, vigoram como tais — isto é, enquanto normas de DIP — na ordem interna, nos mesmos termos e com a mesma relevância das normas criadas internamente, e sem necessidade de serem «traduzidas» ou transcritas em lei ou «transformadas» em direito interno” (J.J. Canotilho e V./Moreira, in Constituição da República Portuguesa, anot. ao art. 8.º). Como sublinham os mesmos Autores, o problema da recepção do direito internacional na ordem interna, bem como a relação com o direito interno, só têm relevância autónoma no caso das convenções internacionais capazes de produzir efeitos na ordem jurídica interna. E que há convenções internacionais sem conteúdo normativo (os chamados tratados contratos que se limitam a regular as relações contratuais concretas entre Estados, sem qualquer relevância na ordem interna) e outras que, embora com carácter normativo, se limitam apenas às (relações externas” dos Estados envolvidos, sem nada terem a ver com a ordem interna.

Tratados normativos são aqueles que têm por objecto definir uma regra de Direito válida objectivamente, isto é uma norma susceptível de aplicação a uma generalidade de casos — todos os que couberem na sua previsão. Triepel — citado por J. da Silva Cunha,

(7) Como diz Albino de Azevedo Soares, Lições de Direito Internacional Público, 4.ª ed., pág. 83, enquanto a ratificação ou aprovação é condição de validade do acto na ordem internacional, a publicação é condição de vigência na ordem interna.

in Direito Internacional Público, 5.^a ed., pg. 188 — define-os como “os tratados pelos quais vários Estados adoptam uma regra comum para reger a sua conduta por forma permanente.”

Não temos dúvidas que a Convenção de Bruxelas é direito internacional convencional (tratado ⁽⁸⁾) multilateral de conteúdo normativo). O seu modelo (normativo) derivou de um acordo inter-estadual, sendo uma criação conjunta de Estados participantes.

E também resulta dos diplomas citados que tal Convenção foi regularmente “ratificada/aprovada” por Portugal e foi oficialmente publicada (no Diário do Governo) — ver o art. 122.º da actual CRP (n.º 2-b) ou n.º 1-b), respectivamente, na redacção de 1976 a 1982) e art. 119.º – 1-b) do mesmo diploma (redacção resultante da Lei Constitucional n.º 1/97, de 20 de Setembro).

Visou criar direito uniforme: para unificar certas regras em matéria de conhecimentos de carga.

Porque foi regularmente ratificada e oficialmente publicada, as respectivas normas vinculam o Estado Português, tanto na ordem externa como interna (art. 8.º n.º 2 da CRP).

Embora a nossa constituição não estabeleça a hierarquia do Direito Internacional na ordem interna portuguesa, segue-se a corrente dos que defendem a primazia daquele sobre o nosso direito interno ⁽⁹⁾. Ou seja dos que afirmam que aquele tem um valor supralegal, prevalecendo sobre a lei interna, anterior ou posterior ⁽¹⁰⁾. *Pacta sunt servanda*.

Isto significa que o tribunal não deverá aplicar uma norma de direito interno que viole uma norma internacional a que o Estado Português esteja vinculado.

⁽⁸⁾ A Constituição abrange, sob a designação genérica de convenção internacional, dois tipos diferentes de instrumento — os tratados e os acordos. Porém, correntemente é o termo tratado que é usado genericamente, havendo depois uma série de designações específicas para certas espécies de tratados: acordo (sobre assuntos técnicos ou de execução de tratados), convenções (tratados multilaterais de conteúdo normativo), pactos e cartas (tratados instituidores de organizações internacionais, entre outros), protocolos (tratados subsidiários de tratados principais), etc — ver J.J. Canotilho e Vital Moreira, in Constituição Portuguesa, nota V ao art. 8.º obra já citada.

⁽⁹⁾ Entre outros, André Gonçalves Pereira e Fausto de Quadros, obra citada, pág. 123; J.J. Canotilho e Vital Moreira in Constituição da República Portuguesa, nota VIII ao art. 8.º, Albino de Azevedo Soares, ob. cit. pág. 99.

⁽¹⁰⁾ Ob. citada, em primeiro lugar, na nota anterior, pág. 121.

Nestes termos, estando em causa a aplicação duma convenção internacional que foi recebida na ordem interna portuguesa e a que se reconhece, como já se deixou expresso, um valor supra-legal, impõe-se concluir que tal direito prevalece sobre a lei interna posterior, seja quando regula relações internacionais seja quando regula relações nacionais.

Resta saber se o art. 27.º n.º 2, do DL n.º 352/86, na medida em que estabelece um prazo de caducidade mais longo do que o que resulta do art. 3.º n.º 6 da Convenção de Bruxelas, é uma norma inválida ou ineficaz por contrariar uma disposição desta convenção.

É evidente que a resposta só seria afirmativa (sem curar agora de saber qual seria o vício), se o campo de aplicação das duas normas fosse coincidente. Ou seja, se a aplicação de uma excluísse a aplicação da outra.

Como é bom de ver, não existe aquela coincidência.

Antes da entrada em vigor do citado DL 352/86 era este o quadro jurídico: se o transporte de mercadorias por mar (internacional ou interno) se situava no espaço normativo da convenção aplicavam-se os seus preceitos; caso contrário, o contrato regia-se (entre nós) pelas regras gerais do direito.

A aplicação daqueles preceitos ou destas regras conduziam a soluções muito diferentes. Basta ver o que se passava quanto ao prazo para efectivação da responsabilidade do transportador por perdas e danos. Aplicando-se a Convenção, o prazo de caducidade era (e é) de 1 ano; não se aplicando a Convenção, funcionava o prazo ordinário de prescrição — 20 anos (não o decorrente do art. 498.º n.º 1 do CC, por não ser aplicável à responsabilidade contratual).

Com o DL n.º 352/86, de 21 de Outubro, visou-se criar um regime especial, embora com natureza subsidiária relativamente ao direito de natureza internacional. E o que resulta do seu art. 20.º, onde se preceitua que o contrato de transporte de mercadorias por mar é disciplinado pelos tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal e, subsidiariamente, pelas disposições do presente diploma.

Como se escreve no ac. Da RL, de 19 de Março de 1996, in CJXXI, 285, citado nas alegações de recurso, “o referido decreto-

-lei veio regular o transporte marítimo nos casos em que não é aplicável a Convenção de Bruxelas ou complementá-la em áreas não regulamentadas ou deficientemente regulamentadas pela Convenção, (...) revogando disposições do Cód. Com. que estavam desactualizadas (...).

Nos termos da Convenção de Bruxelas, ficam fora do seu âmbito: os títulos emitidos no estrangeiro por Estado não signatário; os transportes efectuados ao abrigo de um conhecimento emitido em virtude de uma carta partida, a não ser a partir do momento em que este título regule as relações do transportador e do portador do conhecimento; os transportes efectuados no convés, declarados como tais; os transportes de animais vivos; os transportes em que não existe conhecimento ou documentos semelhantes — cfr. René Rodière, *Droit Maritime*, P. Dalloz, Neuvième Edition, pg. 377; Azevedo Matos, *Princípios de Direito Marítimo*, II Volume, pg. 235.

Aplica-se (por exclusão) a Convenção:

- quando o conhecimento é emitido num Estado Contratante;
- quando no conhecimento se refere a aplicação da Convenção (Cláusula Paramount, também conhecida por Cláusula Principal, Soberana ou Suprema, que normalmente é inserta em todos os conhecimentos ⁽¹¹⁾).

Isto tudo para dizer que o art. 27.º n.º 2 do DL 352/86 não contraria o art. 3.º n.º 6 da Convenção de Bruxelas de 1924, na medida em que tem carácter subsidiário, tendo aplicação fora do espaço normativo daquela convenção.

Como já se referiu, no caso presente, estamos perante um contrato de transporte de mercadoria por mar, titulado por um conhecimento, cuja cópia (integral) se encontra a fls. 77, conhecimento emitido em Portugal, onde se iniciou o transporte, não constando

⁽¹¹⁾ Veja-se Estudo, intitulado Fretamento e Transporte Marítimo – Algumas Questões, de Mário Raposo, in *BMJ* 340, pág. 35, nota 64, onde se questiona “se a cláusula Paramount pode tornar aplicável ou inaplicável a Convenção de Bruxelas, quando, nos seus termos, ela for inaplicável ou aplicável”.

que a mercadoria — 8000 gelados, acondicionados num contentor frigorífico — tivesse sido transportada no convés do navio.

Por outro lado, olhando à causa de pedir e ao pedido formulado petição inicial contra a ré Transportadora, não há dúvida que a autora (...) deve ser indemnizada pelos danos decorrentes do incumprimento dum contrato transporte de mercadorias por mar.

Assim sendo, torna-se claro que a situação cai no âmbito normativo da Convenção de Bruxelas de 1924, sendo-lhe consequentemente aplicável disposto no seu art. 3.º n.º 6 que estabelece o prazo de caducidade de um ano para as acções de indemnização por perdas e danos contra o armador, entendendo-se por armador, o proprietário do navio ou o afretador que foi parte num contrato com o carregador (art. 1.º, a) da citada Convenção).

E como a mercadoria foi entregue em Agosto de 1991 e a acção proposta em 15.07.93, a excepção de caducidade invocada pela transportadora não pode deixar de proceder.

4.2. Procedendo a excepção de caducidade, fica prejudicado conhecimento da apelação.

(omissis)

Évora, 25 de Outubro de 2001

*Laura Leonardo
Artur Mota Miranda
José Rodrigues Santos*

Recurso n.º 1220/01
Comarca de Faro

ANOTAÇÃO

Pelo Bastonário Mário Raposo

PROPOSITURA DA QUESTÃO

1. Diga-se, liminarmente, que o Acórdão em análise não é feliz, no que destoia do teor de qualidade da jurisprudência marítima actual dos nossos Tribunais Superiores.

2. É evidente que a Convenção de Bruxelas de 1924 em matéria de conhecimentos de carga ingressou na ordem jurídica portuguesa em 1932, quando a adesão de Portugal produziu efeitos (25.6.1932). Portugal aderira à *Convenção* pelo Dec. n.º 19 857, de 18.5.1931, complementada pela Carta de Lei de 5.12.1931.

Tudo se passou, pois, antes da Constituição de 1933. Ora, como é sabido, não era então controvertida a doutrina da recepção ou incorporação automática plena do direito internacional na ordem jurídica interna, sobretudo no caso dos tratados e convenções ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Machado Vilela, *Tratado Elementar (teórico e prático) de Direito Internacional Privado*, I, 1921, p. 27, e Mário de Figueiredo *Os princípios gerais de Direito Internacional Privado*, lições, 1928, p. 11. Cfr., também, André Gonçalves Pereira, *Curso de Direito Internacional Público*, 2.ª ed., s.d., p. 88, Miguel Galvão Teles, *Eficácia dos Tratados Internacionais na ordem jurídica interna portuguesa*, em *Ciência e Técnica Fiscal*, n.º 83, Nov. de 1965, p. 109 e segs, e Isabel de Magalhães Collaço, *Direito Internacional Privado*, lições, 1968, p. 318.

3. De qualquer modo foi repetidas vezes afirmado, designadamente na jurisprudência ⁽²⁾, que a *Convenção* passou a fazer da ordem jurídica portuguesa por via do Dec.-Lei n.º 37 748, de 1.2.1950. Como já noutro local referimos ⁽³⁾ tal ideia não era, no entanto, geral. Assim, por exemplo, no acordão do S.T.J. de 25.11.1949 de 25.11.1949 (B.M.J., 16-Jan. de 1950, p. 189) faz-se referência expressa à *Convenção* como estando já em vigor, embora reproduzindo as alegações de uma das partes ⁽⁴⁾.

4. Isto assente, como justificar então o Dec.-Lei n.º 37 748, em cujo preâmbulo explicitamente se consignou que o diploma era publicado por se ter “reconhecido a necessidade urgente de introduzir em direito interno os preceitos da *Convenção Internacional* para a unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga (de 1924)”?

Para André Gonçalves Pereira a transformação então operada foi *redundante*, decorrente da ideia errada de que a *Convenção* não vigorava ainda na ordem interna. Sustentámos em tempos ⁽⁵⁾ que ao ser integrada em 1932 na ordem jurídica interna a *Convenção* o fora enquanto complexo de normas de *direito internacional*; justamente nessa medida ganhara presença na ordem jurídica portuguesa. Mas não se transformara de *direito internacional* em *direito interno*, como tal.

Desde logo, duas razões apontavam para esta conclusão.

É que, por um lado, o legislador de 1950 não teria partido da *ideia errada* de que a *Convenção* não vigorava ainda em Portugal. Se assim tivesse acontecido, o legislador provavelmente não se teria referido à *Convenção*, logo no art. 1.º do diploma.

⁽²⁾ Por ex., acordãos do S.T.J. de 12.11.1968 de 3.10.1980, de 15.10.1980 e de 25.5.1985, respectivamente no *Boletim do Ministério da Justiça* (B.M.J.), 181 (Dez. 1968), p. 279, 300 (Nov. de 1980), p. 419, 300 (Nov. de 1980), p. 425, e 347 (Junho de 1985), p. 428.

⁽³⁾ Mário Raposo, *Sobre o contrato de transporte de mercadorias por mar*, separata do B.M.J., 376 (Maio de 1988), *maxime*, p. 6.

⁽⁴⁾ No mesmo sentido, e em certa medida, Azevedo Matos, *Princípios de Direito Marítimo*, II, 1956, p. 235. Para ele, a *Convenção*, já antes do Dec.-Lei n.º 37 748, estava em vigor “nas relações internacionais”.

⁽⁵⁾ est. cit.

Por outro lado, desdobrando-se a *Convenção* ao longo de 16 artigos — dos quais pelo menos os artigos 9.º, 10.º e 16.º são do maior relevo — o Dec.-Lei n.º 37 748 apenas introduziu em *direito interno* os artigos 1.º a 8.º. Poderá pois, sustentar-se que houve, apenas, o propósito de *adquirir* para a ordem jurídica portuguesa, enquanto *direito interno* (como tal), certos preceitos, e não a *Convenção* na sua integralidade.

Até certo ponto, e embora de modo não muito concludente, é este o entendimento intuído por Miguel Galvão Teles, ao referir que o legislador de 1950 “parece ter tido o cuidado de nunca falar da *Convenção*, mas dos preceitos da *Convenção*” (6).

5. Onde a questão é enfrentada com afoiteza é no Acórdão da Relação do Porto de 27.11.1984, relatado pelo ilustre Magistrado Cons. Pinto Furtado.

Tratava-se de um transporte de mercadorias contratado entre um transportador e um carregador português, entre portos portugueses.

Diz-se no douto aresto que a *Convenção* se destina, naturalmente, a disciplinar os *transportes marítimos internacionais*. Só que, com o Dec.-Lei n.º 37 748, o disposto nos seus artigos 1.º a 8.º foi mandado aplicar “a todos os conhecimentos emitidos em território português, qualquer que seja a nacionalidade das partes contratantes”.

6. No mesmo sentido parece alinhar Duarte Lynce de Faria:

“O direito interno disciplinador do transporte marítimo de mercadorias é regulado pelo disposto no Dec.-Lei n.º 37 748 (que consagrou um regime de direito interno do transporte marítimo de mercadorias, na altura articulado com os artigos aplicáveis do Código Comercial) e pelo Dec.-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro” (7)

(6) est. cit. na *Ciência e Técnica Fiscal*, p. 147, em nota.

(7) *O transporte internacional marítimo de mercadorias*, 1996, p.77. O, como sempre, exemplar Acórdão relatado pelo então Desembargador Pinto Furtado, está publicado na *Colectânea de Jurisprudência*, 1984-V, p. 254 e segs.

“INTERNACIONALIDADE” DA CONVENÇÃO

7. Diz o art. 10.º da *Convenção*

“ As disposições da presente Convenção aplicar-se-ão a todo o conhecimento criado num dos Estados contratantes”.

A redacção do preceito sempre deu lugar a grandes dúvidas de entendimento. Não tomando em consideração a nacionalidade das partes ou o trajecto a percorrer suscitou “dificuldades postas em relevo pela doutrina e pela jurisprudência” (8). E daí ter sido alterado, em termos concludentes, pelo Protocolo de Visby (1968).

Que a redacção não era correcta foi, logo em 1928, ressaltado por Niboyet, citado por Guy Fraikin (9).

“A lei (nacional) deve ser aplicada nas relações internas e a convenção nas relações internacionais. Ocorre uma relação internacional quando o transporte se efectua entre um porto francês e um porto estrangeiro, ou ainda quando uma parte no contrato é de nacionalidade estrangeira”.

Para Ripert, a Convenção deveria ser aplicada quando o conhecimento, criado num Estado contratante, fosse detido por um nacional de um outro Estado contratante (10). Mas esta solução doutrinal não era pacífica, como refere Fraikin (11). Assim Prodomidès sustentava que o transporte seria internacional se a viagem se processasse entre portos de Estados diferentes, qualquer que fosse a nacionalidade das partes. E para Georges Marais a “internacionalidade” advinha de o transporte ocorrer entre um porto francês e um porto estrangeiro, ou reciprocamente. Seria, no entanto, também necessário que as partes fossem estrangeiras. Por seu turno Guy Fraikin pensava que o carácter internacional do trajecto marítimo não era relevante; o que importava era que o carre-

(8) Michel Pourcelet, *Le transport sous connaissance*, Montréal, 1972, p. 8.

(9) *Traité de la responsabilité du transporteur maritime*, L.G.D.J., 1957, p. 30.

(10) *Droit Maritime*, 4.ª ed., 1952, p. 263.

(11) ob. cit. p. 32.

gador e o transportador não fossem franceses, desinteressando a nacionalidade do destinatário.

Rodière qualificava a redacção original do art. 10.º da *Convenção* de “insuficiente” (12). O que, na realidade, a prática jurisprudencial e doutrinal confirmava.

Uma pista clarificadora poderia ser encontrada na parte final do *Protocolo de Assinatura*, quando diz que as partes contratantes da *Convenção* poderiam reservar-se o direito “de aplicar, no concernente à cabotagem nacional, o art. 6.º a todas as categorias de mercadorias, sem atender à restrição consignada na alínea final do mesmo artigo”. O certo, porém, é que Portugal (como, aliás, a França) não usou deste direito de excluir toda a cabotagem nacional do domínio imperativamente regido pela *Convenção*.

Face à primitiva redacção do art. 10.º da *Convenção* (ou seja, a anterior ao *Protocolo de Visby* de 1968) a jurisprudência italiana partindo do pressuposto da sua “internacionalidade”, apenas exigia que nas relações por ela reguladas houvesse “uno o più elementi di estraneità” (13).

Ou a “internacionalidade” *objectiva* (transporte entre portos de diferentes Estados) ou a “internacionalidade” *subjectiva* (diversa nacionalidade das partes). A tendência ulterior foi a de exigir exclusivamente a “internacionalidade” *objectiva*, não relevando a diferente nacionalidade das partes.

Comprovando esta mesma evolução jurisprudencial Sergio M. Carbone diz expressamente que os tribunais italianos (incluindo a “Corte di Cassazione”) puseram de parte, quase sem hesitação, o requisito da “internacionalidade” *subjectiva* (14).

8. O *Protocolo de Visby* de 1968, que alterou ou esclareceu algumas das disposições da *Convenção* de 1924, deu uma nova redacção ao art. 10.º, ou melhor, suprimiu-o integralmente, inse-

(12) *Traité...*, II, 1968, p. 375.

(13) Francesco Berlingieri, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Giuffrè ed., 1978, p.6.

(14) *La regole di responsabilità del vettore marittimo*, Giuffrè ed., 1984, p. 7 e segs.

rindo nesse art. 10.º um preceito que, no que agora interessa, determina:

— que as disposições da *Convenção* se aplicam a qualquer conhecimento respeitante a um transporte de mercadorias entre portos de dois Estados diferentes quando:

- a) o conhecimento fôr emitido num Estado contratante *ou*
- b) o transporte tiver lugar a partir de um Estado contratante.

9. Foi assim abandonada a linha da “internacionalidade” subjectiva e nenhuma dúvida poderá hoje subsistir sobre a aplicabilidade da *lei interna* aos transportes *internos*, ou seja, entre portos de Estados onde seja emitido o conhecimento, salvo se neste fôr aposta a cláusula *paramount*.

Esta a solução univocamente aceite nos Estados que aderiram ou ratificaram o *Protocolo de Visby* ⁽¹⁵⁾.

Por assim ser, o Acordão em anotação deveria ter *com segurança* averiguado se o *Protocolo de Visby* tinha sido ratificado por Portugal (ou se tinha havido adesão). Como é óbvio, da mera leitura do *Protocolo* e da mais elementar doutrina sobre o art. 10.º da *Convenção* produzida após a sua entrada em vigor o douto Tribunal teria *necessariamente* concluído no sentido da não aplicabilidade da *Convenção* ao caso *sub-judice*.

⁽¹⁵⁾ Assim Simon Baughen, *Shipping Law*, Cavendish Pub., Londres, 1998, p.95, que refere que os transportes internos ingleses são regidos pelo Cogsa 1971 (*Carriage of goods by sea Act 1971*). Quanto ao caso espanhol cfr. no mesmo sentido Ignacio Arroyo, *Compendio de Derecho Marítimo*, Ed. Tecnos, Madrid, 2002, p. 147. Para a situação francesa veja-se, para além de Rodière – Du Pontavice, *Droit Maritime*, 12.ª ed., Dalloz, 1997, p. 376 (“la convention n’opère que dans les rapports internationaux”, por estes se entendendo o transporte de mercadorias entre portos de *dois* Estados diferentes), Antoine Vialard, *Droit Maritime*, Puf, 1997, p. 370. Diga-se, entretanto, que no Acordão em análise faz-se uma surpreendente exegese do novo art. 10.º da *Convenção* (a que adveio do *Protocolo*). Realmente pretende que o legislador de 1950 utilizou a faculdade que viria ser concedida na parte final do *Protocolo* de...1968. É, aliás, altamente duvidoso que o sentido desse parágrafo derogue o *corpo* do novo art. 10.º, que impõe que a *Convenção* se aplique (apenas) aos transportes entre portos de dois Estados *diferentes*. O direito de aplicar a *Convenção* a situações diversas reporta-se apenas às que estão previstas nas *alíneas* do novo art. 10.º, e não no *corpo* deste.

É que, como se vê, o transporte em causa processara-se entre Lisboa e Praia da Vitória (Açores), tendo o conhecimento sido emitido em Portugal. Tudo era, de resto, português (as partes e o navio, também).

Seria, pois, de essencial (determinante) necessário relevo para a certeza da argumentação deduzida no douto acordão em anotação apurar se o *Protocolo de 1968* tinha obtido ou não a adesão ou a ratificação de Portugal.

Se tivesse obtido a questão estava desde logo decidida (no aspecto em causa), uma vez que ficaria assente que a *Convenção* não se aplicaria a Portugal. Isto sem qualquer outra indagação e por força dos seus próprios termos. Claro que sempre restaria o apelo à *surpreendente* exegese a que nos referimos na parte final da nota anterior.

O certo é, no entanto, que do *Protocolo* não faz parte Portugal, como, aliás, passa como moeda corrente ⁽¹⁶⁾.

O DECRETO-LEI N.º 37 748

10. Uma característica comum às diversas Convenções internacionais em matéria de transporte de mercadorias é a de as confinar às operações internacionais. Isto seja qual for o critério da “internacionalidade”, predominando, no entanto o que exige que os locais de partida e de destino se situem em Estados diferentes. Assim, por exemplo, a CMR e a Convenção de Varsóvia (modificada pelo Protocolo de Haia de 1955) ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ A publicação das *Regras de Hamburgo de 1978* sobre transporte marítimo de mercadorias criou — pelo menos até meados dos anos 80 — a expectativa de que essa Convenção viria substituir a *Convenção de Bruxelas*. Só que se não alcançaram, como então se esperava, um significativo êxito, as *Regras* “tiveram certamente como resultado o de paralisar a ratificação dos Protocolos de 1968 e de 1979 à Convenção de 1924” (Francesco Berlingieri, *Uniformité de la loi sur le transport maritime*, em *Il Diritto Marittimo*, III, 2001, p. 949). As *Regras* apenas vieram a entrar em vigor em 1.11.1992, graças à adesão ou ratificação de Estados de muito escasso relevo marítimo. Mas, surpreendentemente, a Grécia — sempre reticente em acolher convenções internacionais — a ela aderiria em 1993. E a Federação Russa, que publicou então o mais moderno dos Códigos Marítimos, aderiria à *Convenção* em 1999.

⁽¹⁷⁾ cfr. Carlos Górriz López, *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, Bolonha, 2001, p. 56.

Certo é que, na primitiva redacção, o art. 10.º da *Convenção* de 1924 dificultava uma exegese concludente.

Terá sido essa razão por que se publicou o Dec.-Lei n.º 37 748. É óbvio que o legislador sabia então perfeitamente que Portugal tinha aderido à *Convenção* de 1924. Isso mesmo se mostra do preâmbulo do D.L. e dos seus artigos 1.º e 3.º. E não é de crer que um Governo ao qual pertenciam juristas qualificados cometesse um erro tão palmar.

Realmente, o que tudo faz crer que se pretendeu com o diploma em causa foi introduzir em direito interno (*como tal*) alguns *preceitos* de uma *convenção internacional*.

O que, de resto, é absolutamente natural possa ter acontecido.

Realmente, “la *réception* (de uma *convenção internacional*) ne transforme pas la nature de la norme internationale”. Esta mantém essa sua *natureza*. Ou seja: o Direito Internacional Público, mesmo depois de recebido na ordem jurídica interna, continua a ser direito internacional. Só que normas de direito internacional podem ser *materialmente* integradas em direito interno, enquanto tal. Tornar-se-ão, nesse caso, aplicáveis a relações que nenhuma conexão têm com a ordem jurídica internacional. Tal depende, além do mais, “du caractère des normes qu’il énonce”⁽¹⁸⁾. Ora, as regras que se ajustam aos transportes marítimos podem ter especificidades, caso se movam no âmbito do direito interno ou do direito internacional.

E com isso nem se está a propender, de modo algum, para um *dualismo*, prevalecente na Itália ou, de maneira menos evidente e completa, na Grã-Bretanha. Aceita-se o *monismo*, que é, sem dúvida, consagrado em França e, pelo menos de uma forma mitigada, em Portugal. Referindo-se a esta realidade diz Jorge Miranda que a Constituição de 1976 consagra o primado do Direito Internacional, com recepção geral plena das normas internacionais — ou seja, a sua automática vigência em direito interno, “ENQUANTO TAIS”, e de harmonia com o seu título⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁸⁾ Paul Reuter, *Principes de Droit International Public*, no *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International*, 1961, II, 494. Cfr., também, do mesmo autor, *Droit International Public*, 5.ª ed., 1976, p. 58.

⁽¹⁹⁾ *A Constituição de 1976*, 1978, pp. 297-298. Sobre a problemática geral em presença cfr. Philippe Manin, *Droit International Public*, ed. Masson, 1979, p. 159 e segs.

11. De tudo o que se ponderou, afigura-se-nos que a publicação do Decreto-Lei n.º 37 748 assentou no pressuposto e teve o propósito de introduzir no direito (material) interno português os artigos 1.º a 8.º da *Convenção* de 1924, à qual Portugal já se vinculara, enquanto direito internacional convencional, em 1932.

E, curiosamente, antecipou a opção do *Protocolo de Visby*, explicitando que a *Convenção* era aplicável não em razão da sua “internacionalidade” subjectiva, mas por força da sua “internacionalidade” objectiva.

Daí que tenha acrescentado, no art. 1.º, o inciso “... qualquer que seja a nacionalidade das partes contratantes”.

Ou seja, um transporte seria nacional se celebrado entre, por exemplo, um carregador português e um transportador alemão. No leque de hipóteses então figuradas, o Dec.-Lei aceitou a ideia, pelo menos implicitamente, da “internacionalidade” objectiva da *Convenção*, ou seja, do transporte entre portos diferentes, mesmo que contratado entre portugueses (“qualquer que seja a nacionalidade das partes contratantes”).

12. É óbvio que, não textualizando uma disciplina legislativa concludente, o Dec.-Lei n.º 37 748, não é um diploma bem elaborado.

Deixou escapar uma excelente oportunidade de resolver, de uma vez por todas, a ambiguidade do art. 10.º da *Convenção*.

Tudo poderia ser resolvido depois se Portugal tivesse aderido ao *Protocolo* de Visby. Tal não aconteceu, porém. Até meados dos anos 80 por razões que até certo serão justificáveis. Depois disso por “esquecimento” das entidades publicas responsáveis.

O PRAZO DE CADUCIDADE

13. O prazo de 2 anos adoptado no n.º 2 do art. 27.º do Dec.-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro é, pois, o aplicável aos transportes *internos*, isto é, aos que se processem entre portos nacionais. E foi visivelmente inspirado pelo n.º 2 do art. 20.º das *Regras de Hamburgo*.

Diga-se, no entanto, em homenagem à realidade, que foi um passo em falso do legislador de 1986, como logo evidenciámos no estudo referido na nota (3) desta anotação.

Desde logo porque é um prazo demasiado alongado, mesmo no domínio dos transportes internacionais. Assim tem sido entendido a nível do C.M.I. na *Subcomissão Internacional* que desde 1995 está sediada em Londres com o propósito de se encontrar um eventual sistema compromissório entre a *Convenção* de 1924 e as *Regras de Hamburgo* de 1978 ⁽²⁰⁾. Nessa *Subcomissão* chegou-se com alguma facilidade a consenso quanto a algumas normas, mas mantem-se a irredutibilidade quanto a outros. Este o caso, precisamente, do prazo de propozição das acções ⁽²¹⁾.

14. Apenas Martine Remond-Gouilloud abona a solução das *Regras de Hamburgo*. Isto porque, em seu critério, as complexidades da burocracia moderna tornaram muito curto o prazo de 1 ano, “surtout em matière internationale où les distances ralentissent les réactions” ⁽²²⁾.

Dir-se-á ainda, como incidental reparo que não tem razão o acordão em análise quando diz que antes da entrada em vigor do

⁽²⁰⁾ São as *Regras de Hamburgo*, como se disse, uma convenção internacional que tem essa designação oficial em homenagem à cidade de Hamburgo, onde se realizara a Conferência onde ela foi aprovada.

⁽²¹⁾ Designadamente na 1.ª reunião da *Subcomissão* nós próprios sustentámos que o prazo das *Regras* era *excessivo*. Assim, em nosso apoio, os delegados da Suíça, da Grã-Bretanha, da Coreia do Sul, dos Estados- Unidos, da Polónia, da Alemanha, da Venezuela e da Irlanda, que de igual modo propenderam para o regime consagrado na Convenção de 1924. V. acta da reunião em *Yearbook 1997* do CMI, p. 345. Aliás, o prazo de 2 anos parece desnecessário, até porque o n.º 8 do art. 3.º da *Convenção* de 1924 não se opõe à *prorrogação*, mas apenas ao *encurtamento* do prazo de 1 ano nela previsto. Assim, Francesco Berlingieri, *Prescrizione e decadenza nel trasporto marittimo di merci*, 1953, p. 163. No mesmo sentido, cfr. do mesmo autor *La discipline della responsabilità del vettore di cose*, cit. p. 131. Veja-se, no entanto, Ana Prata, *Cláusulas de exclusão e limitação de responsabilidade contratual*, 1985, p. 100, que parece não divisar obstáculo ao *encurtamento*, mas sim ao *alargamento* (sic), por razões de certeza e segurança. Pinto Monteiro (*Cláusulas limitativas e de exclusão da responsabilidade civil*, 1985, p. 111) entende que não existe uma cláusula limitativa da responsabilidade quando se encurta um prazo de caducidade; o que acontece é, apenas limitar-se *no tempo* o prazo legal de que dispõe o titular de um direito para o exercer, responsabilizando o devedor.

⁽²²⁾ *Droit Maritime*, 2.ª ed., 1993, p. 397.

Dec.-Lei n.º 352/86 o prazo de caducidade que valia para os transportes *internos* era o prazo ordinário de 20 anos.

O prazo que valia desde a entrada em vigor do Dec.-Lei n.º 37 748 *era o de um ano*, ou seja o do preceito então transposto para o direito *interno* português. Isto mesmo nos casos aos quais a *Convenção*, como fonte de direito *internacional*, não se applicava.

O que aconteceu com o Dec.-Lei n.º 352/86 foi que esse prazo de *um ano* passou a ser de *dois*.

15. É, para mais, deficiente — embora sem incidência no caso vertente — a redacção do n.º 2 do art. 27.º do Dec.-Lei n.º 352/86, quanto à determinação do *início* da contagem do prazo.

Nele se estabelece:

“Os direitos de indemnização (...) devem ser exercidos no prazo de dois anos a partir da data em que o lesado tiver conhecimento do direito que lhe compete”.

Ora acontece que vale como regra de ouro a *exacta e concreta* demarcação do *dies a quo*; o início de qualquer prazo de proposição de acções em direito marítimo tende sempre a ser uma realidade de natureza factuel, facilmente configurável e certificável.

Quanto a este último aspecto, bastará atentar nos critérios seguidos em todas as grandes convenções internacionais.

Assim, em mera amostragem, e indo das mais antigas às mais recentes:

- a) Convenção de Bruxelas de 1910 sobre abalroação — “as acções de indemnização prescrevem no prazo de dois anos a contar do evento” (artigo 7.º).
- b) Convenção de Bruxelas de 1910 sobre assistência e salvação marítimas — “a acção para pagamento da remuneração prescreve no prazo de dois anos a contar do dia em que houverem terminado as operações de assistência ou de salvação” (artigo 10.º).
- c) Convenção de Bruxelas de 1924 sobre conhecimentos de carga — as acções deverão ser instauradas “no prazo de um ano a contar da entrega das mercadorias ou da data em que estas deveriam ser entregues” (n.º 6 do artigo 3.º).

- d) Convenção de Bruxelas de 1967 sobre o transporte de bagagens de passageiros por mar — as acções de indemnização resultantes do prejuízo causado pela perda ou pelo dano nas bagagens “prescrevem no prazo de dois anos a contar da data do desembarque, e, em caso de perda total do navio, a contar da data na qual o desembarque deveria ter ocorrido” (n.º 2 do artigo 10.º).
- e) Regras de Hamburgo — “o prazo de prescrição iniciar-se-á no dia em que o transportador tiver entregue as mercadorias ou parte delas ou, no caso de não as haver entregue, no último dia em que o deveria ter feito” (n.º 2 do artigo 20.º).

Significativamente, a fórmula por que se optou no n.º 2 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 349/86, de 17 de Outubro, respeitante ao contrato de transporte de passageiros por mar, é muito mais concludente e precisa:

“O direito de indemnização decorrente da violação do contrato de transporte de passageiros por mar deve ser exercido no prazo de dois anos, a partir da data em que o desembarque efectivamente se verificou ou da data para este prevista” (23).

Já o artigo 46.º do Decreto-Lei n.º 191/87, de 29 de Abril, respeitante ao contrato de fretamento, envereda por uma solução análoga à agora posta em causa:

“O direito de indemnização decorrente da violação do contrato de fretamento deve ser exercido no prazo de dois anos a partir da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete”.

Compreender-se-á a fórmula do n.º 1 do artigo 498.º do Código Civil na medida em que aí se trata de responsabilidade

(23) No art. 13.º do Dec.-Lei n.º 203/98, de 10 de Julho, usa-se uma fórmula que se pretendeu fosse unívoca, mas que gera a confusão interpretativa que apontamos em *Estudos sobre o Novo Direito Marítimo*, 1999, p.55.

extracontratual. No sentido de tutelar os atendíveis interesses do lesado, o prazo iniciar-se-á, então, quando “conhecendo a verificação dos pressupostos que condicionam a responsabilidade, soube ter direito à indemnização pelos danos que sofreu” (24). Idêntica ordem de razões não valerá, no entanto, para uma responsabilidade *ex contractu*, em que o momento da verificação do dano ou da não execução da prestação devida é facilmente situável.

OUTRO MOTIVO PARA A ADOPÇÃO DO PROTOCOLO DE VISBY

16. Inovando, deu o *Protocolo* a seguinte redacção ao n.º 5 do art. 4.º da *Convenção*:

“Nem o transportador, nem o navio, terão direito a beneficiar da limitação de responsabilidade (...) se fôr provado que o dano resultou de um acto ou de uma omissão do transportador que tiver tido lugar quer com a intenção de provocar um dano, quer temerariamente, e com a consciência de que um dano daí resultaria provavelmente”.

No sistema originário da *Convenção* entendia-se por vezes que a culpa grave privava o transportador do benefício da limitação. Ocorria então o que em direito anglo-saxónico se designa por uma “deviation” (25).

O *Protocolo*, alterando a *Convenção*, veio precisar, tanto quanto possível, a solução a adoptar. E estendeu a regra aos auxiliares do transportador na execução do contrato de contrato (propostos).

17. Pragmatizando a fórmula do *Protocolo* alude-se em França à “faute inexcusable”.

(24) Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral*, I, 4.ª ed., 1982, 552.

(25) Cfr. Ripert, *Droit Maritime* cit., p. 714, que propendia a não exclusão do direito à limitação legal no caso de “faute lourde du transporteur”.

A determinação do sentido exacto da fórmula — e do preceito subjacente — tem feito correr rios de tinta, sobretudo naquele país ⁽²⁶⁾.

A limitação (quer do armador, quer do transportador) é tida como uma *excepção*, como um “privilégio” do armador ou do transportador, e não como um *direito* ⁽²⁷⁾.

18. De qualquer modo o legislador português do Dec.-Lei n.º 352/86 ignorou por completo o problema, criando, com isso, um inadequado benefício para o transportador, não ser que se siga uma via interpretativa que faça perder o direito à limitação da prova da *culpa grave*. O que não parece fácil ⁽²⁸⁾.

⁽²⁶⁾ Assim, *Cour de Cassation* de 4.1.2000, cujo sumário vem publicado em *Il Diritto Marittimo*, II, 2000, p. 595. O caso consistia na perda de uma mercadoria durante o transporte, cujo extravio o transportador não pôde justificar. Cfr. a anotação de Philippe Delebecque, no loc. cit.

⁽²⁷⁾ Isabelle Corbier, *La faute inexcusable...*, em *Le Droit français* (626, Maio de 2002), p. 403 e segs, *maxime* p. 410. A problemática é posta em relação à *Convenção sobre a limitação da responsabilidade do armador* de 1976 mas é aplicável, no seu sentido decisivo, à presente hipótese. Como diz Antoine Vialard, *L'évolution de la notion de faute inexcusable et sa limitation*, na mesma revista (628, Julho-Agosto de 2002, p. 579 e segs, *maxime* p. 580): “la limitation de responsabilité de l'armateur ou du transporteur (o sublinhado é nosso) est devenue éminemment cassable”. Bastará a *culpa grave*, uma vez que o armador ou o transportador estão adstritos a uma verdadeira “obrigação de segurança de resultado”. Esta, diga-se de passagem, era a doutrina adoptada em Itália antes do *Protocolo de Visby*, face à *Convenção* (Francesco Berlingieri, ob. cit. de 1978, p. 174).

⁽²⁸⁾ Alain Sériaux, *La faute du transporteur*, 2.ª ed., 1998, p. 255.