

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Portaria n.º 612/86

de 21 de Outubro

Nos termos do disposto no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 191-F/79, de 26 de Junho, e do n.º 1 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 180/80, de 3 de Junho:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, criar no quadro de pessoal da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, a que se referem o Decreto-Lei n.º 499/79, de 22 de Dezembro, e o Decreto Regulamentar n.º 53/80, de 27 de Setembro, um lugar de assessor, letra B, que será extinto quando vagar.

Ministério das Finanças.

Assinada em 6 de Outubro de 1986.

Pelo Ministro das Finanças, *Rui Carlos Alvarez Carp*, Secretário de Estado do Orçamento.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 352/86

de 21 de Outubro

1. Consta do Programa do Governo a reformulação, por fases, do direito comercial marítimo, agora confinado ao livro III do quase centenário Código Comercial. Trata-se de uma opção motivada; com efeito não seriam, por certo, exequíveis as duas outras alternativas: ou a de rever e completar o próprio Código, nele incluindo as normas inovadoras, ou a de preparar um código da navegação marítima.

Realmente, e quanto à primeira alternativa, é de reconhecer que, mesmo não sobrevalorizando em excesso o clássico «particularismo» do direito marítimo, sempre será de lhe atribuir uma diferenciadora autonomia face à lei comercial geral e à sua possível unidade contextual e orgânica. A inclusão no Código Comercial, como a que ocorreu em relação ao *Handelsgesetzbuch* alemão de 1897, constituiu uma ideia hoje generalizadamente posta de lado.

No tocante à segunda alternativa, a *monumentalização* do labor legislativo implicaria duas figuráveis dificuldades: por um lado, o sistema de direito marítimo é hoje propenso à descodificação, até porque as suas áreas se renovam com diversificados ritmos; por outro lado, porque não existe em Portugal, neste domínio, uma elaboração dogmática bastante densa e modernizada para tornar praticável, em termos efectivos, uma reformulação global.

Daf o ter-se decidido pelo faseamento, tal como aconteceu em França, a partir de 1966.

Neste esquema, entendeu-se que a reforma deveria iniciar-se pelos contratos de utilização comercial do navio. E o primeiro desses contratos será o do transporte de mercadorias por mar, a que se seguirão o

de transporte de passageiros, o de reboque e o de fretamento. Encarar-se-á ainda o contrato de *leasing* de navios, inadequadamente designado no Decreto-Lei n.º 287/83, de 22 de Junho, por «fretamento em casco nu, com opção de compra» e imprecisamente disciplinado.

A razão de ser da metodologia adoptada não será difícil de justificar. Terá sido no transporte de mercadorias que, no último quarto de século, se operou uma mais caracterizada «revolução»; isto na sugestiva terminologia de Paul Chauveau.

2. O elemento matricialmente determinante da distinção entre o transporte de mercadorias e o fretamento é o de que aquele respeita a uma *carga* e este a um *navio*; o fretador não assume qualquer obrigação *directa* em relação às mercadorias transportadas, não sendo, pois, *automaticamente* responsável pela sua perda ou avaria, havendo que demonstrar que procedeu com culpa. Entretanto, o nosso Código Comercial, na esteira da Ordenança de Colbert de 1681, não substancialmente alterada pelo Código francês de 1808, faz tábua rasa de tal distinção.

O que, em boa verdade, não deixa de ser compreensível. O fretamento *a tempo* era, então, uma realidade desconhecida; daí que o tipo de fretamento perspectivado no Código de Veiga Beirão tenha sido o fretamento *por viagem*. E, por isso mesmo, nele se considera comum a todas as modalidades de fretamento a problemática das estadias e sobrestadias ou sobredemoras (artigos 541.º, n.º 7, e 545.º), que apenas alcança razão de ser no fretamento por viagem. E se o artigo 546.º fala do contrato de fretamento «ao mês ou por período determinado», é óbvio que apenas o faz para cálculo do frete.

Significativamente, foi na legislação francesa de 1966 que primeiro se acolheu a não sobreposição das geografias normativas dos contratos de transporte de mercadorias e de fretamento; era essa, como se sabe, a insistente lição de Rodière. As realidades práticas e económicas apontavam para a distinção, que alguma doutrina pressentia já e cujas raízes eram detectáveis no século XVI. O certo, porém, é que a completa interacção dos dois conceitos passou, até Rodière, como moeda corrente. E, nessa confusão, o peso do prestigioso Ripert mostrou-se decisivo; para ele, os dois conceitos eram reversíveis; se, por um lado, asseverava que o fretamento era um contrato de transporte, afirmava, por outro, que «qualquer contrato que tiver por objecto o transporte de mercadorias por mar é um fretamento».

Preponderava na base de tal infixidez a circunstância, já aduzida, de no século XIX o fretamento a tempo não ser uma realidade praticada. Ora o fretamento por viagem tem a ver, como o transporte, com a deslocação de uma carga de um local para outro. O que acontece é que a prestação nuclear do fretador consiste em fornecer um navio em bom estado de navegabilidade, cuja gestão náutica lhe continua a pertencer. Aliás, ainda hoje os dois contratos — o fretamento por viagem e o transporte — ficam paredes meias; no dizer de Jacques Potier o fretamento por viagem está tendencialmente *ameaçado* da *suspeita* de encobrir um verdadeiro contrato de transporte (em *Études offertes à René Rodière*, 1981, p. 465). Mas, até por isso, a distinção será mais

veementemente necessária, já que as regras legais do transporte são quase sempre injuntivas, o que não acontece no fretamento.

3. A regulamentação consagrada no presente diploma é abertamente inovadora. Desde logo, porque dissipa as dúvidas dimanadas do transporte no convés. Sempre o direito marítimo se revelou avesso a tal modalidade de estiva; assim já no Consulado do Mar e na referida Ordenança de 1681. Posta no convés, a carga afectaria a estabilidade do navio e a sua aptidão para enfrentar o mar. Mas, para além desse interesse por assim dizer *geral*, respeitante a toda a expedição marítima, atentava-se ainda nos específicos interesses dos carregadores; ficariam as mercadorias mais expostas às águas da chuva e do mar e potencializar-se-ia o risco de queda ao mar. Estaria, para além disso, em causa a segurança da própria tripulação; num convés onde se amontoassem demasiadas mercadorias tornar-se-ia mais difícil a movimentação da equipagem, criando-se mais uma fonte de acidentes de trabalho.

Predominavam, no entanto, os interesses dos carregadores; daí que o consentimento destes legitimasse, tradicionalmente, a arrumação no convés; é o que, concludentemente, transparece da segunda parte do artigo 497.º do Código Comercial.

A Convenção de Bruxelas de 1924 em matéria de conhecimentos, como decorrência deste circunstancialismo, considerou-se inaplicável [alínea c) do artigo 1.º] quando a carga seja declarada como carregada no convés e, de facto, assim seja transportada. Só que tal solução ainda mais veio perturbar a clareza do sistema. É que, a partir de então, o transporte no convés classicamente havido como *regular*, porque consentido pelo carregador, deixou de o ser. Verdadeiramente, apenas subsistirão no espaço normativo da Convenção os transportes no convés tradicionalmente *irregulares*, na medida em que não consentidos pelo carregador.

Excluído nestes termos o transporte no convés da moldura dispositiva da Convenção, a resultante poderá ser a de que o estatuto por ela atribuído aos carregadores e aos transportadores não será em tal caso invocável; deixam os primeiros de poder contar com os mecanismos impeditivos da limitação ou exoneração convencional de responsabilidade por parte dos transportadores (n.º 8 do artigo 3.º) e, em contraponto, cessa para estes o extenso rol de causas de exoneração legal da responsabilidade do n.º 2 do artigo 4.º, não podendo ainda fazer apelo à limitação legal da responsabilidade e ao curto espaço de propositura de acções do n.º 5 do artigo 3.º

Aconteceu, no entanto, que, desde a publicação da Convenção, passaram a existir formas de estiva no convés por natureza regulares, como seja, com especial relevo, o transporte em navios porta-contentores.

Compreender-se-á, a partir daqui, o sentido do artigo 9.º do presente diploma. Por um lado, vem ele pôr termo ao injustificado regime daquele artigo 497.º. Por outro lado, atenta a norma genérica do artigo 2.º, quanto à aplicabilidade das convenções internacionais vigentes em Portugal, explicita-se que o sistema da Convenção de 1924 aplicar-se-á, em qualquer caso, no respeitante à disciplina nela contida quanto à responsabilidade do transportador e quanto ao mecanismo da sua limitação legal. A pertinência de tal

explicitação resulta tanto mais compreensível quanto é certo que a aposição nos conhecimentos da chamada cláusula *Paramount* (cláusula soberana ou principal) não tornará incontroversa a aplicabilidade do regime da Convenção em caso de transporte no convés.

4. Os problemas dimanados do transporte em contentores terão ainda a ver com o da limitação legal da responsabilidade. Quer se queira, quer não, essa forma de transporte alterou drasticamente os conceitos e soluções anteriormente prevaletentes. Ainda aqui se alude frequentes vezes à ocorrência de uma «revolução» (assim, entre outros, James R. Woods e William Tetley).

Ora pela Convenção de 1924, conjugada com o Decreto-Lei n.º 37 748, de 1 de Fevereiro de 1950, a responsabilidade do transportador está limitada a 12 500\$ por *volume* ou *unidade*, salvo quando a natureza e o valor das mercadorias tiverem sido declarados pelo carregador antes do embarque e essa declaração tiver sido inserida no conhecimento (n.º 5 do artigo 4.º). Correspondem aquelas expressões, respectivamente, às do texto original francês *colis* e *unité*, por sua vez homólogas das usadas nas anglo-saxónicas Regras de Haia de 1921 — *package* ou *unit*.

Pelo Protocolo de Bruxelas de 1968 (Regras de Visby) ficaram os conceitos de *volume* e de *unidade* mais precisados, ao substituir-se integralmente o n.º 4 do artigo 5.º da Convenção de 1924. Só que o Protocolo não foi até agora ratificado por Portugal. É, assim, de consagrar no presente diploma, quanto ao essencial, o critério aí assumido.

Dá-se, além disso, a circunstância de o valor estabelecido no § 1.º do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 37 748 (12 500\$) se encontrar manifestamente desactualizado; está-se perante uma das incidências da erosão do valor da moeda nos critérios legais. Importa, pois, actualizá-lo.

Finalmente, há que tornar *legal* o benefício da limitação em proveito do capitão e dos outros auxiliares do transportador, como o faz o Protocolo em derrogação do originário regime da Convenção. No âmbito desta, a limitação apenas funcionaria em relação aos propostos se no conhecimento fosse aposta a cláusula *Himalaia*.

5. Alargou-se, aliás numa formulação tecnicamente mais rigorosa, o prazo de propositura de acção do n.º 6 do artigo 3.º da Convenção de um para dois anos; seguiu-se, neste ponto, o regime do n.º 1 do artigo 20.º das Regras de Hamburgo. Embora não tendo ainda entrado em vigor, esta Convenção de 31 de Março de 1978 traduz, sem dúvida, uma visão mais actualizada e realística do que a subjacente à Convenção.

Noutro plano, logo no artigo 3.º do presente diploma, deu-se acolhimento às novas modalidades de formalização do acordo contratual, decorrentes do uso da informática e da telemática. Com efeito, e como observa Pierre Bonassies, «a informática tornou-se de tal modo sofisticada que não será de imaginar que não possa responder eficazmente a qualquer necessidade dos protagonistas do transporte marítimo ou do comércio internacional, quer se trate de registar as menções do conhecimento respeitantes à mercadoria, quer os elementos do contrato de transporte, quer

os sucessivos endossos de que o conhecimento é objecto»; a utilização da informática não prejudica a fiabilidade das declarações e não incrementa os riscos de fraude. Aliás, os artigos 4.º e 5.º logo acautelam qualquer vulnerabilidade do sistema.

Não obstante no recibo ou conhecimento de carga a que alude o n.º 1 do artigo 5.º se dever mencionar o nome do navio transportador, prevê-se no artigo 12.º a substituição deste, se o transporte se puder processar em condições idênticas. O que bem se compreende, já que o navio é apenas um elemento essencial no contrato de fretamento.

Quanto ao artigo 7.º, afigurou-se não ser de figurar um regime específico para aqueles casos em que, nos termos do contrato de transporte, o carregador ou o destinatário ficam com o encargo de promover as operações de carga e de descarga, por eles ou através de operador portuário ou outro agente. É que, muito em síntese, tudo aponta para que as cláusulas FIO (*free in and out*), ou FIO *stowed* (ou FIO *stowed and trimmed*), não devam ter como efeito a exoneração da responsabilidade do transportador.

O sentido do n.º 2 do artigo 25.º é o de validar as chamadas reservas «quantitativas» (de que é característico exemplo a cláusula *said to contain*) naqueles casos concretos em que as declarações do carregador não sejam controláveis. 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.

6. Na hipótese de um conhecimento emitido ao abrigo de uma carta-partida, esta não é oponível ao terceiro portador do conhecimento. Poderá acontecer, na prática, que algumas das cláusulas da carta-partida sejam reproduzidas no conhecimento ou, mesmo, que ela seja formalmente anexada a este; tudo se passará, então, no âmbito da interpretação da vontade das partes e da aplicação da lei. Ou seja: tudo estará, em tal caso, em determinar qual o sentido útil do *conhecimento*, em consonância com as regras legais aplicáveis ao contrato de transporte.

Poderá ainda suceder que, no domínio das relações de fretamento, o fretador entregue um conhecimento ao afretador, por isso ter sido convencionado na carta-partida. A questão apenas terá razão de ser no fretamento por viagem, já que no fretamento a tempo e, por maioria de razão, no fretamento em casco nu, a gestão comercial do navio se transfere para o afretador. O que se passará então é que, *perante terceiros*, o fretador assume um estatuto análogo ao do transportador, com os corolários daí dimanáveis.

7. É frequente a dificuldade em efectivar a responsabilidade do transportador, até porque a identidade deste nem sempre resulta dos documentos de transporte; para obviar a este negativo estado de coisas dão-se agora significativos passos (como no n.º 5 do artigo 8.º e nos n.ºs 1 e 2 do artigo 10.º). O certo,

porém, é que os mecanismos de tutela da boa fé previstos neste artigo 10.º não serão, em muitos casos, só por si operantes; isto porque, embora havendo responsabilidade, não haverá património respondente conhecido.

Parece, em tais hipóteses, de convocar a responsabilidade do próprio navio; daí a solução estabelecida no artigo 28.º Subjacente a elas não estará uma razão coincidente com a que determinou o n.º 1 do artigo 492.º do Código Comercial. Com efeito, neste preceito é responsabilidade do *capitão* que se propaga ao proprietário do navio. Ora o que justificará o artigo 28.º será a circunstância de o próprio navio ser, na sua actividade, um criador de *riscos de mar*; estará mesmo aí uma das especificidades do direito marítimo, como ajustadamente salientou Raymond Acharde no comentário crítico à decisão do *Cour de cassation* de 10 de Maio de 1983 (*Le Droit maritime français*, 1984, p. 59).

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

(Noção)

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 para porto diverso, mediante uma retribuição pecuniária, denominada «frete».

Artigo 2.º

(Direito aplicável)

Este contrato é disciplinado pelos tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal e, subsidiariamente, pelas disposições do presente diploma.

Artigo 3.º

(Forma)

1 — O contrato de transporte de mercadorias por mar está sujeito a forma escrita.

2 — Incluem-se no âmbito da forma escrita, designadamente, cartas, telegramas, telex, telefax e outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna.

Artigo 4.º

(Declaração de carga)

1 — O carregador deve entregar ao transportador uma declaração de carga, contendo os seguintes elementos:

- a) A natureza da mercadoria e os eventuais cuidados especiais de que a mesma careça;
- b) As marcas principais necessárias à identificação da mercadoria;
- c) O número de volumes ou de objectos e a quantidade ou o peso;

- d) O tipo de embalagem e o acondicionamento da mercadoria;
- e) O porto de carga e o de descarga;
- f) A data.

2 — O carregador responde perante o transportador pelos danos resultantes das omissões ou incorrecções de qualquer elemento da declaração de carga.

Artigo 5.º

(Recepção da mercadoria para embarque)

1 — Quando o transportador receber a mercadoria para embarque deve entregar ao carregador um recibo ou um conhecimento de carga, com a menção expressa «para embarque», contendo:

- a) Os elementos referidos no n.º 1 do artigo anterior;
- b) O acondicionamento e o estado aparente da mercadoria;
- c) O nome do navio transportador;
- d) Outros elementos que considere relevantes.

2 — O transportador responde perante o carregador pelos danos resultantes de omissões ou incorrecções de qualquer elemento do recibo ou conhecimento de carga.

Artigo 6.º

(Responsabilidade do transportador até ao embarque)

À responsabilidade do transportador pela mercadoria no período que decorre entre a recepção e o embarque são aplicáveis as disposições respeitantes ao contrato de depósito regulado na lei civil.

Artigo 7.º

(Intervenção de terceiros)

A intervenção de operador portuário ou de outro agente em qualquer operação relativa à mercadoria não afasta a responsabilidade do transportador, ficando, porém, este com o direito de agir contra os referidos operador ou agente.

Artigo 8.º

(Emissão do conhecimento de carga)

1 — Após o início do transporte marítimo, o transportador deve entregar ao carregador um conhecimento de carga de acordo com o que determinarem os tratados e convenções internacionais referidos no artigo 2.º

2 — O conhecimento de carga indicado no número anterior pode ser substituído pelo conhecimento de carga a que alude o artigo 5.º, depois de nele terem sido exaradas a expressão «carregado a bordo» e a data do embarque.

3 — O conhecimento de carga deve mencionar o número de originais emitidos.

4 — Depois de ter sido dado cumprimento a um dos originais mencionados no número anterior, todos os outros ficam sem efeito.

5 — Só o transportador da mercadoria tem legitimidade para emitir o respectivo conhecimento de carga.

Artigo 9.º

(Transporte no convés)

1 — O consentimento do carregador para o transporte da mercadoria no convés deve constar do conhecimento de carga.

2 — Dispensa-se o consentimento referido no número anterior, quando se trate de:

- a) Mercadoria que, por imperativo legal, deva seguir no convés;
- b) Contentores transportados em navio especialmente construído ou adaptado para esse fim ou noutro tipo de navio segundo usos de tráfego prudentes.

3 — O sistema previsto na Convenção de Bruxelas de 1924 em matéria de conhecimentos é aplicável, quanto às causas de exoneração legal da responsabilidade do transportador e quanto à limitação legal desta, quando o transporte no convés se processe nos termos dos n.ºs 1 e 2 deste artigo.

Artigo 10.º

(Nulidade do conhecimento de carga)

1 — São nulos os conhecimentos de carga emitidos por quem não tenha a qualidade de transportador marítimo.

2 — Quem, não sendo o transportador marítimo da mercadoria, emitir conhecimentos de carga responde pelos danos causados ao carregador ou a outros na mesma interessados.

3 — O disposto neste artigo não prejudica a possibilidade de o agente do transportador assinar os conhecimentos de carga em sua representação.

Artigo 11.º

(Natureza, modalidades e transmissão do conhecimento de carga)

1 — O conhecimento de carga constitui título representativo da mercadoria nele descrita e pode ser nominativo, à ordem ou ao portador.

2 — A transmissão do conhecimento de carga está sujeita ao regime geral dos títulos de crédito.

Artigo 12.º

(Navio transportador)

O transportador deve efectuar o transporte no navio designado no contrato ou em navio que, em condições idênticas, possa efectuar o transporte.

Artigo 13.º

(Impedimento à viagem não imputável ao transportador)

Se a viagem não puder ser empreendida na data ou época previstas por causa não imputável ao transportador, qualquer das partes pode resolver o contrato, sem que impenda sobre aquele responsabilidade alguma quanto aos danos sofridos pelo carregador.

Artigo 14.º

(Impedimento à viagem imputável ao transportador)

1 — Tornando-se a viagem impossível na data ou época previstas por causa imputável ao transportador, torna-se este responsável como se faltasse culposamente ao cumprimento.

2 — Independentemente do direito à indemnização, o carregador pode resolver o contrato, exigindo a restituição da parte ou totalidade do frete que já tenha pago.

Artigo 15.º

(Revogação do contrato)

1 — Se o carregador não apresentar a mercadoria para embarque ao transportador no prazo e no local fixados, considera-se o contrato revogado, sendo aquele, porém, obrigado a pagar o frete respectivo.

2 — Se o carregador, depois de ter entregue ao transportador a mercadoria para embarque, revogar o contrato, é obrigado a pagar, além do frete respectivo, as despesas que o transportador tenha feito com a mesma.

Artigo 16.º

(Apresentação da mercadoria à borda)

1 — Quando o carregador entregar a mercadoria para embarque à borda do navio e não haja disposição contratual que a regule, essa entrega deve efectuar-se ao ritmo pedido pelo transportador e no local por este indicado, de acordo com os usos do porto.

2 — O não cumprimento do disposto no número precedente torna o carregador responsável pelos danos causados ao transportador.

Artigo 17.º

(Recepção da mercadoria à borda)

A disciplina do artigo anterior é aplicável, correspondentemente, quando, no porto de descarga, o destinatário ou consignatário tome conta da mercadoria à borda do navio.

Artigo 18.º

(Entrega da mercadoria à descarga do navio)

Sem prejuízo do disposto nos tratados e convenções internacionais referidos no artigo 2.º, o transportador deve entregar a mercadoria, no porto de descarga,

à entidade a quem, de acordo com os regulamentos locais, caiba recebê-la, sendo a esta aplicáveis as disposições respeitantes ao contrato de depósito regulado na lei civil.

Artigo 19.º

(Recusa de receber a mercadoria)

1 — No caso de o destinatário, ou consignatário, se recusar a receber a mercadoria ou não reclamar a sua entrega no prazo de vinte dias após a descarga do navio, o transportador notificá-lo-á por carta registada com aviso de recepção, se for conhecido, fixando-lhe mais vinte dias para proceder ao levantamento.

2 — Se o destinatário ou consignatário for desconhecido, a notificação prevista no número anterior é substituída por anúncios publicados em dois dias seguidos num dos jornais mais lidos da localidade, contando-se os vinte dias a partir da última publicação.

3 — Findos os prazos indicados nos dois números anteriores, o transportador tem a faculdade de proceder à venda extrajudicial da mercadoria para pagamento do frete, se devido, e de eventuais despesas decorrentes do contrato.

4 — A quantia que remanescer após o pagamento referido no número anterior será objecto de consignação em depósito, nos termos da lei geral.

Artigo 20.º

(Várias pretensões de entrega)

Se mais do que uma pessoa, com título bastante, pretender a entrega da mercadoria no porto de descarga, esta fica à guarda da entidade referida no artigo 18.º até que o tribunal competente, a requerimento do transportador ou de qualquer dos interessados, decida quem tem direito a recebê-la.

Artigo 21.º

(Direito de retenção)

1 — O transportador goza do direito de retenção sobre a mercadoria transportada para garantia dos créditos emergentes do transporte.

2 — Sempre que pretenda exercer este direito, o transportador deve notificar o destinatário ou consignatário, dentro dos quinze dias imediatos à chegada do navio ao porto de descarga.

3 — Se o transportador, no exercício do direito de retenção, mantiver a mercadoria a bordo, fica impedido de reclamar dos interessados a indemnização por danos resultantes da imobilização do navio.

4 — No exercício do direito de retenção, o transportador pode, no entanto, optar por proceder à descarga da mercadoria, assegurando com diligência a sua guarda e conservação.

5 — As despesas com a guarda e conservação referidas no número anterior ficam a cargo dos interessados na mercadoria.

6 — O titular do direito de retenção deve propor a competente acção judicial dentro dos 30 dias subsequentes à realização da notificação referida no n.º 2.

Artigo 22.º

(Mercadorias perecíveis)

1 — Quando as situações previstas nos artigos 19.º a 21.º se verificarem relativamente a mercadorias perecíveis, o transportador tem a faculdade de proceder à sua venda antecipada, mediante prévia autorização judicial e notificação do pedido à parte contrária, se for conhecida.

2 — O tribunal decidirá sem audiência da parte contrária.

3 — Para efeitos da lei de processo, presume-se que os actos judiciais necessários à concretização da venda antecipada prevista neste artigo se destinam a evitar danos irreparáveis.

4 — Sobre o produto da venda fica o transportador com os direitos que lhe cabiam em relação à mercadoria vendida, podendo o tribunal, no entanto, ordenar que o preço seja depositado.

5 — A parte contrária tem a faculdade de impedir a venda antecipada da mercadoria, oferecendo caução idónea.

Artigo 23.º

(Mercadoria carregada e descarregada)

1 — Para efeitos do disposto no presente diploma, a mercadoria considera-se carregada no momento em que, no porto de carga, transpõe a borda do navio de fora para dentro e descarregada no momento em que, no porto de descarga, transpõe a borda do navio de dentro para fora.

2 — Os princípios estabelecidos no número anterior vigoram quer os aparelhos de carga e descarga pertençam ao navio quer não

Artigo 24.º

(Volumes ou unidades de carga)

1 — Quando as mercadorias forem consolidadas, para transporte, em contentores, paletes ou outros elementos análogos, consideram-se volumes ou unidades de carga os que estiverem enumerados no conhecimento de carga.

2 — O contentor, a paleta ou o elemento análogo é considerado, ele próprio, também, um volume ou unidade de carga, sempre que fornecido pelo carregador.

Artigo 25.º

(Reservas no conhecimento de carga)

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 alíneas 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.

Artigo 26.º

(Cartas de garantia)

1 — As cartas ou acordos em que o carregador se compromete a indemnizar o transporte pelos danos resultantes da emissão de conhecimento de carga sem reservas 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.

Artigo 27.º

(Regime da responsabilidade)

1 — São nulas as cláusulas que afectem os direitos conferidos pelos artigos 4.º, n.º 2, 5.º, n.º 2, 7.º e 10.º, n.º 2.

2 — Os direitos de indemnização previstos no presente diploma devem ser exercidos no prazo de dois anos a partir da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete.

Artigo 28.º

(Responsabilidade do navio)

1 — Se ocorrer a nulidade prevista no n.º 1 do artigo 10.º ou se o transportador marítimo não for identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga, o navio que efectua o transporte responde perante os interessados na carga nos mesmos termos em que responderia o transportador.

2 — Para efeito do disposto no número anterior, é atribuída ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao proprietário, ao capitão ou seu substituto, ou ao agente de navegação que requereu o despacho do navio.

3 — A responsabilidade prevista no n.º 1 não prejudica a efectivação da estabelecida no n.º 2 do artigo 10.º, nos termos gerais de direito.

Artigo 29.º

(Aplicação do presente diploma)

As disposições do presente diploma aplicam-se:

- a) A todos os interessados no transporte, sempre que não exista carta-partida;
- b) Nas relações entre o transportador e o terceiro portador do conhecimento de carga, com prejuízo do que em contrário possa dispor a carta-partida, quando esse conhecimento tenha sido emitido ao abrigo de uma carta-partida.

Artigo 30.º

(Tribunal competente)

1 — Os tribunais portugueses são internacionalmente competentes para o julgamento das acções

emergentes do contrato de transporte de mercadorias por mar, em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de carga ou de descarga se situar em território português;
- b) Se o contrato de transporte tiver sido celebrado em Portugal;
- c) Se o navio transportador arvorar a bandeira portuguesa ou estiver registado em Portugal;
- d) Se a sede, sucursal, filial ou delegação do carregador, do destinatário ou consignatário ou do transportador se localizar em território português.

2 — Nas situações não previstas no número anterior, a determinação da competência internacional dos tribunais para julgamento das acções emergentes do contrato de transporte de mercadorias por mar é feita de acordo com as regras gerais.

Artigo 31.º

(Limitação legal da responsabilidade)

1 — É fixado em 100 000\$ o valor referido no § 1.º do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 37 748, de 1 de Fevereiro de 1950.

2 — Se o conhecimento de carga não contiver a enumeração a que alude o n.º 1 do artigo 24.º deste diploma, por ela não constar da declaração de carga referida no artigo 4.º, cada contentor, palete ou outro elemento análogo é considerado, para efeitos de limitação legal de responsabilidade, como um só volume ou unidade de carga.

3 — A limitação legal de responsabilidade aplica-se ao capitão e às demais pessoas utilizadas pelo transportador para a execução do contrato.

Artigo 32.º

(Preceitos revogados)

São revogados os artigos 497.º, 538.º a 540.º e 559.º a 561.º do Código Comercial.

Artigo 33.º

(Vigência)

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Setembro de 1986. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Mário Ferreira Bastos Raposo* — *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Promulgado em Guimarães em 23 de Setembro de 1986.

Publique-se.

O Presidente da República, *MÁRIO SOARES*.

Referendado em 30 de Setembro de 1986.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Assuntos Consulares
e da Administração Financeira e Patrimonial

Aviso

Para efeitos do artigo 3.º da Lei n.º 4/82, de 15 de Abril, torna-se público que na cobrança de emolumentos consulares a efectuar desde 30 do corrente serão adoptadas as taxas de câmbio seguintes:

Divisas	Taxa de conversão por escudo
Marco da República Democrática Alemã	0,014 1
Kuanza da República Popular de Angola	0,202
Florim das Antilhas Holandesas	0,012 3
Real saudita da Arábia Saudita	0,025
Dinar argelino	0,033 3
Austral argentino	0,006 89
Dólar australiano	0,010 7
Schilling austríaco	0,103
Franco CFA da República Centro-Africana	2,39
Dinar do Barein	0,002 58
Franco belga	0,3
Dólar das Bermudas	0,006 85
Peso boliviano	400
Cruzado brasileiro	0,091
Lev da Bulgária	0,005 94
Escudo de Cabo Verde	0,539
Coroa da Checoslováquia	0,04
Iuan (Ren-Min-Bi) da China	0,025 5
Peso chileno	1,32
Libra cipriota	0,003 37
Peso colombiano	1,32
Peso cubano	0,006 04
Coroa dinamarquesa	0,056
Libra egípcia	0,005 67
Colón de El Salvador	0,006 8
Sucre do Equador	1,12
Marco da Finlândia	0,034 3
Quetzal da Guatemala	0,006 8
Dracma da Grécia	0,95
Peso da Guiné-Bissau	1,37
Florim holandês	0,016 6
Lempira das Honduras	0,006 8
Dólar de Hong-Kong	0,052 5
Forint da Hungria	0,3
Rupia indiana	0,081 5
Real iraniano	0,518
Dinar iraquiano	0,002 13
Libra irlandesa	0,005 09
Coroa islandesa	0,283
Lira	9,8
Iene do Japão	1,05
Dinar jordano	0,002 23
Novo dinar jugoslavo	2,8
Schilling do Quênia	0,11
Libra libanesa	0,313
Dólar liberiano	0,006 86
Franco luxemburguês	0,29
Kwacha do Malawi	0,013 8
Dirham marroquino	0,059 4
Ouguiya da Mauritânia	0,492
Peso mexicano	4,85
Metical de Moçambique	0,262
Córdoba da Nicarágua	0,006 8
Naira da Nigéria	0,008 69
Coroa da Noruega	0,048 5
Dólar da Nova Zelândia	0,013 6
Real de Omã (Sultanato de)	0,002 63
Balboa do Panamá	0,006 86
Rupia do Paquistão	0,110 6
Guarani do Paraguai	4,7
Inti do Peru	0,093
Zloti da Polónia	1,1