

CONVENÇÃO DE BRUXELAS

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS EM MATÉRIA DE CONHECIMENTOS

ASSINADA EM BRUXELAS A 25 DE AGOSTO DE 1924

(D.G. I Série n.º. 128 de 2/6/1932)

Fazemos saber que aos que a presente Carta de Adesão virem que, no dia vinte e cinco de Agosto de mil novecentos e vinte e quatro, foi assinada em Bruxelas pelos Plenipotenciários dos Governos dos Países abaixo indicados uma Convenção Internacional para unificação de certas regras em matéria de conhecimento, cujo teor é o seguinte:

ARTIGO 1.º

Na presente Convenção foram empregadas, no sentido preciso abaixo indicado, as palavras seguintes:

- a) “Armador” é o proprietário do navio ou o afretador que foi parte num contrato de transporte com um carregador;
- b) “Contrato de transporte” designa somente o contrato de transporte provado por um conhecimento ou por qualquer documento similar servindo de título de transporte de mercadorias por mar e aplica-se igualmente ao conhecimento ou documento similar emitido em virtude duma carta-partida, desde o momento em que este título regule as relações do armador e do portador do conhecimento;
- c) “Mercadorias” compreende os bens, objectos, mercadorias e artigos de qualquer natureza, excepto animais vivos e a carga que, no contrato de transporte, é declarada como carregada no convés e, de facto, é assim transportada;
- d) “Navio” significa todo o tipo de barco empregado no transporte de mercadorias por mar;
- e) “Transporte de mercadorias” abrange o tempo decorrido desde que as mercadorias são carregadas a bordo do navio até ao momento em que são descarregadas.

ARTIGO 2.º

Salvo o disposto no artigo 6.º, o armador, em todos os contratos de transporte de mercadorias por mar, ficará, quanto ao carregamento, manutenção, estiva, transporte, guarda, cuidados e descargas dessas mercadorias, sujeito às responsabilidades e obrigações, e gozará dos direitos e isenções indicados nos artigos seguintes.

ARTIGO 3.º

1. O armador será obrigado, antes do início da viagem a exercer uma razoável diligência para:
 - a) Pôr o navio em estado de navegabilidade;
 - b) Armar, equipar e aprovisionar convenientemente o navio;

- c) Preparar e pôr em bom estado os porões, os frigoríficos e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são carregadas, para sua recepção, transporte e conservação.
2. O armador, salvo o disposto no art.º 4.º, procederá de modo apropriado e diligente ao carregamento, manutenção, estiva, guarda, cuidados e descarga das mercadorias transportadas.
3. Depois de receber e carregar as mercadorias, o armador, o capitão ou o agente do armador deverá, a pedido do carregador, entregar a este um conhecimento contendo, entre outros elementos:
 - a) As marcas principais necessárias à identificação das mercadorias tais quais foram indicadas, por escrito, pelo carregador antes de começar o embarque dessas mercadorias, contando que essas marcas estejam impressas ou apostas claramente, de qualquer outra maneira, sobre as mercadorias não embaladas ou sobre as caixas ou embalagens que as contém, de tal sorte que se conservem legíveis até ao fim da viagem;
 - b) Ou o número de volumes, ou de objectos, ou a quantidade, ou o peso, segundo os casos, tais como foram indicados por escrito pelo carregador;
 - c) O estado e o acondicionamento aparentes das mercadorias.

Porém, nenhum armador, capitão ou agente de armador será obrigado a declarar ou mencionar no conhecimento, marcas, número, quantidade ou peso que, por motivos sérios, suspeite não representarem exactamente as mercadorias por ele recebidas, ou que, por meios suficientes não pôde verificar.

4. Um tal conhecimento constituirá presunção, salvo a prova em contrário, da recepção pelo armador das mercadorias tais como foram descritas conforme o § 3., alíneas a), b) e c).
5. O carregador será considerado como tendo garantido ao armador, no momento do carregamento, a exactidão das marcas, do número, da quantidade e do peso, tais como por ele foram indicados, e indemnizará o armador de todas as perdas, danos e despesas provenientes ou resultantes de inexactidões sobre estes pontos. O direito do armador a tal indemnização não limitará, de modo nenhum, a sua responsabilidade e os seus compromissos, derivados do contrato de transporte, para com qualquer pessoa diversa do carregador.
6. Salvo o caso de se ter dado ao armador ou ao seu agente no porto de desembarque um aviso, por escrito, da existência e da natureza de quaisquer perdas e danos, antes ou no momento da retirada das mercadorias e da sua entrega a pessoa que têm o direito de recebê-las em virtude do contrato de transporte, essa retirada constituirá, até prova em contrário, uma presunção de que as mercadorias foram entregues pelo armador tais como foram descritas no conhecimento.

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

As reservas escritas são inúteis se o estado da mercadoria foi contraditoriamente verificado no momento da recepção.

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

Em casos de perda ou dano certos ou presumidos, o armador e o destinatário concederão reciprocamente todas as facilidades razoáveis para a inspecção da mercadoria e verificação do número de volumes.

7. Depois de carregadas as mercadorias, o conhecimento que o armador, o capitão ou o agente do armador entregar ao carregador, será, se este o exigir, um conhecimento com a nota de “embarcado”; mas, se o carregador tiver anteriormente recebido qualquer documento dando direito a essas mercadorias, deverá restituir esse documento em troca do conhecimento com a nota de “embarcado”.

O armador, o capitão ou o agente terá igualmente a faculdade de anotar, no porto de embarque, no documento entregue em primeiro lugar, o nome ou os nomes dos navios em que as mercadorias foram embarcadas e a data ou datas de embarque, e quando esse documento for assim anotado, se ele contiver também as menções do artigo 3.º §3.º, será considerado, para fins deste artigo, como constituindo um conhecimento com a nota de “embarcado”.

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

ARTIGO 4.º

1. Nem o armador nem o navio serão responsáveis pelas perdas ou danos provenientes ou resultantes do estado de inavegabilidade, salvo sendo este imputável à falta de razoável diligência da parte do armador em pôr o navio em estado de navegabilidade ou em assegurar ao navio um armamento, equipamento ou aprovisionamento convenientes, ou em preparar e pôr em bom estado os porões, frigoríficos e todas as outras partes do navio onde as mercadorias são carregadas, de modo a que elas sejam aptas à recepção ou transporte e à preservação das mercadorias, tudo conforme o preceituado no artigo 3.º, §1.º. Todas as vezes em que uma perda ou um dano resultar da inavegabilidade, o ónus da prova no concernente à realização da diligência razoável recairá no armador ou em qualquer outra pessoa que invoque a exoneração prevista neste artigo.
2. Nem o armador nem o navio serão responsáveis por perda ou dano resultante ou proveniente:

- a) De actos, negligência ou falta do capitão, mestre, piloto ou empregados do armador na navegação ou na administração do navio;
 - b) De um incêndio, salvo se for causado por facto ou culpa do armador;
 - c) De perigos, riscos ou acidentes do mar ou de outras águas navegáveis;
 - d) De casos fortuitos;
 - e) De factos de guerra;
 - f) De factos de inimigos públicos;
 - g) De embargo ou coacção do governo, autoridades ou povo, ou duma apreensão judicial;
 - h) De uma imposição de quarentena
 - i) De um facto ou duma omissão do carregador ou proprietário das mercadorias, ou de seu agente ou representante;
 - j) De greves ou **lock-outs**, ou de suspensões ou dificuldades postas ao trabalho, seja qual for a causa, parcialmente ou totalmente;
 - k) De motins ou perturbações populares;
 - l) De uma salvação ou tentativa de salvação de vidas ou bens no mar;
 - m) De desfalque de volume ou de peso, ou de qualquer outra perda ou dano resultante de vício oculto, natureza especial ou vício próprio da mercadoria;
 - n) De uma insuficiência de embalagem;
 - o) De uma insuficiência de marcas;
 - p) De uma insuficiência ou imperfeição de marcas;
 - q) De vícios ocultos que escapam a uma razoável diligência;
 - r) De qualquer outra causa não proveniente de facto ou culpa do armador, ou de facto ou culpa de agentes ou empregados do armador, mas o encargo da prova incumbirá à pessoa que invoca o benefício desta isenção e cumprir-lhe-á mostrar que nem a culpa pessoal, nem o facto do armador, nem a culpa ou o facto dos agentes ou empregados do armador contribuíram para a perda ou dano.
3. O carregador não será responsável pelas perdas e danos sofridos pelo armador ou pelo navio, qualquer que seja a causa de que provenham ou resultem, desde que não sejam imputáveis a acto de negligência do mesmo carregador, de seus agentes ou empregados.
4. Nenhum desvio de rota para salvar ou tentar salvar vidas ou bens no mar, nem qualquer desvio de rota razoável será considerado como infracção à presente Convenção ou ao contrato de transporte e o armador não será responsável de qualquer perda ou dano que daí resulte.
5. Tanto o armador como o navio não serão obrigados, em caso algum, por perdas e danos causados às mercadorias ou que lhe digam respeito, por uma soma superior a 100 libras esterlinas por volume ou unidade, ou o equivalente desta soma numa diversa moeda, * salvo quando a natureza e o valor destas mercadorias tiverem sido declarados pelo carregador antes do seu embarque e essa declaração tiver sido inserida no conhecimento. Esta declaração assim inserida no conhecimento constituirá uma presunção, salvo prova em contrário, mas não obrigará o armador, que poderá contestá-la.

* **NOTA:** Nos termos do artigo 31.º do Dec. Lei 352/86 de 21 de Outubro, que regula o contrato de transporte por mar, este limite de responsabilidade foi fixado em 100.000\$00 por volume ou unidade de transporte.

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

Nem o armador nem o navio serão responsáveis, em caso nenhum, pelas perdas e danos causados às mercadorias ou que lhe sejam concernentes se, no conhecimento, o carregador houver feito, conscientemente, uma falsa declaração da sua natureza ou do seu valor.

6. As mercadorias de natureza inflamável, explosiva ou perigosa, cujo embarque o armador, capitão ou o agente do armador não consentiriam, se conhecessem a sua natureza ou carácter, poderão ser, a todo o momento, antes da descarga, desembarcadas em qualquer lugar, ou destruídas ou tornadas inofensivas pelo armador, sem indemnização, e o carregador dessas mercadorias será responsável por todo o dano e pelas despesas provenientes ou resultantes, directa ou indirectamente, do embarque delas. Se alguma dessas mercadorias, embarcadas com o conhecimento e consentimento do armador, se converter em perigo para o navio ou para a carga, poderá ser da mesma maneira desembarcada, destruída ou tornada inofensiva pelo armador, sem responsabilidade para este, salvo a que resultar de avarias comuns, havendo-as.

ARTIGO 5.º

O armador tem a faculdade de renunciar, no todo ou em parte, aos seus direitos e isenções ou de agravar as suas responsabilidades e obrigações tais como se acham previstas, umas e outras, na presente Convenção, contanto que essa renúncia ou esse agravamento seja inserido no conhecimento entregue ao carregador.

Nenhuma disposição da presente Convenção se aplica às cartas-partidas; mas, se no caso de um navio regido por uma carta-partida forem emitidos conhecimentos, ficarão estes sujeitos aos termos da presente Convenção.

Nenhuma disposição destas regras será havida como obstáculo à inserção num conhecimento de qualquer disposição lícita concernente às avarias comuns.

ARTIGO 6.º

Não obstante as disposições dos artigos precedentes, o armador, capitão ou agente do armador e o carregador têm a faculdade, em relação a determinadas mercadorias, quaisquer que elas sejam, celebrar um qualquer contrato com quaisquer condições concernentes à responsabilidade e às obrigações, assim como aos direitos e isenções do armador a respeito das mesmas mercadorias, ou a respeito das suas obrigações, assim como aos direitos e isenções do armador a respeito das mesmas mercadorias, ou a respeito das suas obrigações, quanto ao estado de navegabilidade do navio, até onde esta estipulação não for contrária à ordem pública ou em relação às solitudes ou diligências dos seus empregados ou agentes quanto ao carregamento, manutenção, estiva, transporte, guarda, cuidados e descarga das mercadorias transportadas por mar, contanto que, neste caso, nenhum conhecimento tenha sido ou venha a ser emitido e que as cláusulas do acordo celebrado sejam inseridas num recibo, que será um documento intransmissível e conterà a menção deste carácter.

Toda a convenção assim celebrada terá plena validade legal.

Fica, todavia, convencionado que este artigo não se aplicará aos carregamentos comerciais ordinários, feitos por efeito de operações comerciais ordinárias, mas somente àqueles carregamentos em que o carácter e a condição dos bens a transportar e as circunstâncias, os termos e as condições em que o transporte se deve fazer são de molde a justificar uma convenção especial.

ARTIGO 7.º

Nenhuma disposição da presente Convenção proíbe ao armador ou ao carregador inserir num contrato estipulações, condições, reservas ou isenções relativas às obrigações e responsabilidades do armador, ou do navio, pelas perdas e danos que sobrevierem às mercadorias, ou concernentes à sua guarda, cuidado e manutenção, anteriormente ao carregamento e posteriormente à descarga do navio, no qual as mesmas mercadorias são transportadas por mar.

ARTIGO 8.º

As disposições da presente Convenção não modificam os direitos nem as obrigações do armador tais como resultam de qualquer lei em vigor neste momento relativamente à limitação da responsabilidade dos proprietários de navios de mar.

ARTIGO N.º 9.º

As unidades monetárias de que na presente Convenção se trata são expressas em valor-ouro.

Os Estados contratantes em que a libra esterlina não é empregada como unidade monetária reservam-se o direito de converter em números redondos, segundo o seu sistema monetário, as somas indicadas em libras esterlinas na presente Convenção.

As leis nacionais podem reservar ao devedor a faculdade de pagar na moeda nacional, conforme o curso do câmbio no dia da chegada do navio ao porto de descarga da mercadoria de que se trata.

ARTIGO 10.º

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

ARTIGO 11.º

Dentro do prazo de dois anos, o mais tardar, a contar do dia da assinatura da Convenção, o Governo belga dirigirá-se aos Governos das Altas Partes Contratantes que houverem declarado que desejam ratificá-la, a fim de os decidir a pô-la em vigor. As ratificações serão depositadas em Bruxelas, na data que será fixada de comum acordo entre os ditos Governos. O primeiro depósito das ratificações será verificado por uma acta assinada pelos representantes dos Estados que nele tomarem parte e pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros da Bélgica.

Os depósitos ulteriores far-se-ão por uma notificação escrita dirigida ao Governo belga e acompanhada do instrumento de ratificação.

Uma certidão da acta relativa ao primeiro depósito, das notificações mencionadas na alínea precedente, assim como dos instrumentos de ratificação que as acompanham será imediatamente, pelos cuidados do Governo belga e pela via diplomática, entregue aos governos que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram. Nos casos visados na alínea precedente, o dito Governo fará conhecer, ao mesmo tempo, a data em que recebeu a notificação.

ARTIGO 12º.

Os Estados não signatários poderão aderir à presente Convenção, quer estivessem, que não, representadas na Conferência Internacional de Bruxelas.

O Estado que desejar aderir notificará por escrito a sua intenção ao Governo belga, transmitindo-lhe o título de adesão, que será depositado nos arquivos do dito Governo.

O Governo belga transmitirá imediatamente a todos os Estados signatários ou aderentes uma certidão da notificação, assim como do título de adesão, indicando a data em que recebeu a notificação.

ARTIGO 13º.

As Altas partes Contratantes podem, no momento da assinatura do depósito das notificações ou da sua adesão, declarar que a aceitação que dão à presente Convenção não se aplica seja a certos, seja a nenhum dos Domínios autónomos, colónias, possessões, protectorados ou territórios do ultramar, assim excluídos na sua declaração primitiva. Eles podem também, confrontando-se com estas disposições, denunciar a presente Convenção separadamente em relação a um ou a alguns dos Domínios autónomos, colónias possessões, protectorados ou territórios do ultramar que se acham sob a sua soberania ou autoridade.

ARTIGO 14º.

Nos estados que tiverem participado no primeiro depósito de ratificações, a presente Convenção produzirá efeito um ano após a data da acta desse depósito. Quanto aos estados que a ratificarem ulteriormente ou a ela aderirem, assim como nos casos que ela for posta em vigor ulteriormente, segundo o artigo 13º., ela produzirá efeito seis meses depois que as notificações previstas no artigo 11º., alínea 2ª. e no artigo 12º., alínea 2ª., tiverem sido recebidas pelo Governo belga.

ARTIGO 15º.

Se um dos Estados contratantes quiser denunciar a presente Convenção, a denúncia será notificada por escrito ao Governo belga, que enviará imediatamente uma certidão da notificação a todos os outros Estados, fazendo-lhes saber a data em que a recebeu.

A denúncia produzirá o seus efeitos somente em relação ao Estado que a notifica e um ano depois da notificação ser recebida pelo Governo belga.

ARTIGO 16º.

Cada Estado contratante terá a faculdade de provocar a reunião de uma nova conferência, a fim de se estudarem os melhoramentos que poderiam ser introduzir na presente Convenção.

O Estado que fizer uso desta faculdade deverá notificar a sua intenção aos outros Estados com a antecipação de um ano, por intermédio do Governo belga, que se encarregará de convocar a conferência.

Feita em Bruxelas, em um só exemplar, aos 25 de Agosto de 1924.