

Maria João Rodrigues Dias

**As Funções do Documento de Transporte
Eletrónico nas Regras de Roterdão**

Porto

2013

Universidade Católica Portuguesa
Centro Regional do Porto
Escola de Direito
Mestrado em Direito da Empresa e dos Negócios

**As Funções do Documento de Transporte
Eletrónico nas Regras de Roterdão**

Discente: Maria João Rodrigues Dias
Orientador: Professora Dra. Ana Isabel Afonso

Porto
2013

ÍNDICE

LISTA DE ABREVIATURAS	4
1. INTRODUÇÃO: AS REGRAS DE ROTERDÃO, A CONVENÇÃO DE BRUXELAS E OS DOCUMENTOS ELETRÓNICOS NEGOCIÁVEIS	5
2. AS FUNÇÕES TRADICIONAIS DO DOCUMENTO DE TRANSPORTE.....	10
2.1. A função probatória	10
2.1.1. A função probatório-contratual (« <i>prova do contrato</i> »).....	14
2.1.2. A função probatória de factos (« <i>recibo das mercadorias</i> »).....	20
2.2. A função de título de crédito (« <i>representação das mercadorias</i> »).....	24
3. AS FUNÇÕES DO DOCUMENTO DE TRANSPORTE NAS REGRAS DE ROTERDÃO	27
3.1. A função probatória nas Regras de Roterdão	27
3.1.1. A função probatório-contratual nas Regras de Roterdão	28
3.1.2. A função probatória de factos nas Regras de Roterdão	32
3.2. A função de título de crédito nas Regras de Roterdão	33
4. CONCLUSÕES.....	38
5. BIBLIOGRAFIA CITADA.....	40

LISTA DE ABREVIATURAS

art.	artigo
arts.	artigos
B/L	<i>Bill of lading</i>
CB	Convenção de Bruxelas
CC	Código Civil
CCom	Código Comercial
DL 352/86.	Decreto-Lei 352/86, de 21 de outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 323/2001, de 17 de dezembro de 2001.
n.	nota de rodapé
Regras de Hamburgo	Convenção das Nações Unidas para Transporte de Mercadorias por Mar de 1978, assinada em Hamburgo a 31 de março de 1978
Regras de Roterdão	Convenção das Nações Unidas sobre o Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente Marítimo
RR	Regras de Roterdão
ss.	seguintes

1. INTRODUÇÃO: AS REGRAS DE ROTERDÃO, A CONVENÇÃO DE BRUXELAS E OS DOCUMENTOS ELETRÔNICOS NEGOCIÁVEIS

A Convenção das Nações Unidas sobre o Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente Marítimo, aprovada pela Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas A/RES/63/122, a 11 de dezembro de 2008, e assinada em Roterdão a 29 de setembro de 2009¹, prevê documentos – ou registros² – de transporte eletrônicos. A regulamentação dos documentos eletrônicos de transporte é, aliás, um dos estandartes das RR, conforme desde logo assinalado na resolução que lhes deu aprovação³ e reiteradamente notado pela doutrina⁴.

O presente trabalho, mais do que explanar o regime da emissão e transmissão dos documentos eletrônicos de transporte vertido nas RR, visa refletir sobre as funções tradicionalmente apontadas ao documento de transporte e testar, à sua luz, este novo regime. O objetivo primordial desta análise será assim aferir se as funções secularmente associadas ao documento de transporte – a saber, a tríplice função de prova do contrato, de recibo da receção das mercadorias e de representação dessas mesmas mercadorias⁵ – se mantêm, e de que forma, perante a documentação eletrônica de transporte prevista nas RR.

¹ De aqui em diante abreviadamente designada por Regras de Roterdão ou RR, sendo que todas as disposições legais doravante indicadas sem menção da origem se reportam às RR. Todas as citações feitas das RR, salvo indicação em contrário, reportam-se à versão inglesa do texto oficial.

² A expressão «*document*» está reservada aos documentos em papel, sendo que as RR se referem aos documentos eletrônicos como «*electronic transport record*». A distinção não existe, contudo, nas versões espanhola e francesa, que também fazem fê, e que empregam respetivamente as expressões «*documento*» e «*document*», independente da base eletrônica ou em papel. A oposição entre documento e registo eletrónico, na versão inglesa, não parece contudo fortuita, porquanto (Sturley, Tomotaka e Van der Ziel 2010, § 3.010), assinalam que: «*The Rotterdam Rules do not use the term “electronic transport document” to mirror the paper “transport document”. They instead create the new term “electronic transport record”. Its definition combines the electronic form of the information with the specific functions of a transport document*».

³ A Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas A/RES/63/122 dá voz expressa à preocupação com a falta de regulamentação em vários campos da atividade transportadora, neles se incluindo o uso de documentos eletrônicos de transporte: «*the current legal regime [...] fails to adequately take into account modern transport practices, including containerization, door-to-door transport contracts and the use of electronic transport documents*».

⁴ Cfr., por todos, (Ramos Herranz 2012, 361): «*dentro de las principales novedades de las Reglas de Rotterdam se encuentra la inclusión del comercio electrónico [...] La inclusión de las nuevas tecnologías en este instrumento uniforme del comercio internacional es una actualización, necesaria y elogiada desde distintos sectores del tráfico*».

⁵ Neste sentido, (Alves 2008, 49), (Bastos, Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar 2004, 233), (Antunes, O Contrato de Transporte 2009, 553), (Proença e Proença 2004), (Rocha 2000, 124) e (Silva 1996, 53), entre vários outros. A doutrina estrangeira identifica tendencialmente as mesmas funções: (Arroyo 2001, 518), (Basedow 1987, 348), (Carbone, Celle e Gonzalo 2002, 277) e (Treitel e Reynolds 2001, § 1.001). Pese embora reconheçamos ao documento de transporte as três funções elencadas, as partes 2 e 3 da presente análise, dedicadas precisamente às funções clássicas do documento de transporte e à sua

No objetivo a que nos propomos, cumpre preliminarmente notar que as RR ainda não se encontram em vigor. Nos termos do seu art. 94.º, a entrada em vigor dá-se no primeiro dia do mês subsequente ao prazo de um ano após o depósito do vigésimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão. Na presente data, são 24 os Estados que assinaram as RR e dois os que as ratificaram⁶. Portugal não se enquadra em qualquer dos grupos.

Por outro lado, cumpre também assinalar que as RR se afirmam como a primeira convenção multimodal de cariz «*maritime-plus*»⁷. Tal significa que as RR regulam tanto o transporte marítimo, como o transporte multimodal, desde que neste último caso o transporte implique um troço por via marítima.

Estas duas notas, quanto à vigência e quanto ao âmbito das RR, enquadram e delimitam o âmbito da nossa análise.

Por um lado, o cariz inovador das RR vai ser observado por aproximação e contraste com o regime de direito uniforme ainda em vigor, em Portugal, para o transporte internacional de mercadorias. Esse regime, quanto ao transporte marítimo, consta da Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos de Carga, assinada em Bruxelas a 25 de agosto de 1924⁸ e vertida entre nós no Decreto-Lei 37748 de 1 de fevereiro de 1950^{9/10/11}.

transposição para as Regras de Roterdão, estruturam tais funções de acordo com uma outra classificação, por motivos aí melhor explanados.

⁶ Informação disponibilizada pela Organização das Nações Unidas em http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en.

⁷ Sobre o cariz «*maritime-plus*», veja-se (Gomes, Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção “Marítima-Plus” sobre Transporte Internacional de Mercadorias 2010) e (Berlingieri 2009).

⁸ De aqui em diante, abreviadamente designada por CB. Note-se que a CB é também frequentemente designada por Regras de Haia.

⁹ Todas as citações da CB neste trabalho tomam por referência a tradução para português vertida no diploma interno.

¹⁰ Faz-se notar que a CB foi alterada pelo Protocolo de Visby de 1968 e pelo Protocolo SDR de 1979, os quais Portugal não ratificou. O primeiro desses protocolos é conhecido como Regras de Visby, sendo por isso frequente a designação da CB, conforme alterada em 1968, por Regras de Haia-Visby.

¹¹ Entre a CB e as Regras de Roterdão foi assinada uma outra convenção: a Convenção das Nações Unidas para Transporte de Mercadorias por Mar de 1978, assinada em Hamburgo a 31 de março de 1978 (doravante abreviadamente designada por Regras de Hamburgo). Contudo, Portugal não ratificou as Regras de Hamburgo. Aliás, e conforme é logo assinalado no prefácio de (Treitel e Reynolds 2001, [i]): «*Despite having secured the requisite number of ratifications, the Hamburg Rules have not achieved significant international acceptance*». Com efeito, as Regras de Hamburgo apenas entraram em vigor a 1992, tendo como partes 34 países, de acordo com a informação disponibilizada em http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&lang=en.

Por outro lado, o âmbito de aplicação das RR é forçosamente mais lato que o da CB, pois aquela é uma convenção multimodal e esta dedica-se exclusivamente ao transporte marítimo.

Assim, e como se adivinha, a nossa análise estará focada nas alterações que as RR representam para o documento de transporte marítimo¹², não se detendo nas potenciais repercussões das RR quanto à documentação de transporte por via terrestre – tanto rodoviária como ferroviária – ou aérea, em sede multimodal.

Por fim, será ainda necessário definir qual o tipo de documento de transporte marítimo previsto nas RR que servirá de objeto à nossa análise, usando também por bitola a CB. Esta exigência justifica-se pois as RR são mais amplas que a CB também quanto à tipologia de documentos de transporte admitidos. A doutrina afirma de forma consistente que a CB é orientada para o documento de transporte¹³, enquanto as RR são orientadas para o contrato de transporte¹⁴. Com efeito, basta atentar na designação oficial de ambas as convenções para se inferir que a CB restringe a sua aplicação aos transportes marítimos nos quais tenha sido emitido um conhecimento de carga¹⁵, enquanto as RR se aplicam ao contrato de transporte, independentemente de ter sido ou não emitido um documento de transporte com as características de um conhecimento de embarque. De entre essas características do *bill of*

¹² Aliás, o documento de transporte marítimo – ou mais especificamente, o conhecimento de carga – tem sido considerado o documento de transporte mais paradigmático, no que concerne às funções do documento de transporte. Nesse sentido (Rocha 2000, 122) e (Bastos, Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar 2004, 232): «*sendo este [o conhecimento de carga], o documento de transporte funcionalmente mais completo e dogmaticamente melhor delineado, graças a séculos de lenta evolução e à sua configuração cartular enquanto título que observa regras próprias dos títulos de crédito*». Justifica-se assim, também por este motivo, o enfoque do presente trabalho no documento de transporte marítimo.

¹³ Nesse sentido, (Berlingieri, General Introduction 2010, 8): «*The Hague Rules have adopted exclusively a documentary approach – they apply to contracts of carriage covered by a bill of lading or any to similar document of title*».

¹⁴ Por esse motivo, (Illescas Ortiz, Lo que Cambia en el Derecho del Transporte Internacional tras las Reglas de Rotterdam 2010), afirma que: «*[c]on las Reglas de Rotterdam la evolución del tratamiento legal del transporte marítimo internacional ha adquirido definitivamente una estructuración contractual pura*». Embora assinalando também a primazia da orientação contratual, (Sturley, Tomotaka e Van der Ziel 2010, § 2.020 e ss.) defendem que o âmbito de aplicação das RR resulta da combinação das abordagens documental («*documentary*»), contratual («*contractual*») e comercial («*trade*»). No mesmo sentido, (Berlingieri, General Introduction 2010, 4 e 8).

¹⁵ Também designado por conhecimento de embarque, *bill of lading* ou, abreviadamente, por B/L.

lading, destaca-se o seu cariz negociável¹⁶. Em consonância, as RR contemplam quer documentos de transporte negociáveis, quer documentos de transporte não negociáveis¹⁷.

Note-se que, mesmo na vigência da CB, é possível celebrar um contrato de transporte sem que haja lugar à emissão de um *bill of lading*¹⁸. A execução desse contrato, contudo, ficará de fora do âmbito de aplicação da CB.¹⁹ Via de regra, nesses casos o transportador emitirá um *sea waybill*, que consiste, em traços breves, num documento de transporte não negociável. Tal documento desempenhará as funções do conhecimento de embarque que não se prendem com o seu cariz negociável²⁰. Assim e em suma, a CB está circunscrita aos contratos de transporte nos quais tenha sido emitido um documento negociável e as RR não²¹.

¹⁶ Para um exame, em sede de direito comparado, da diferente amplitude dos qualificativos «*transferível*» e «*negociável*» – distinção que não será considerada para os fins da presente análise – (Alba Fernández, Documentos de transporte y negociabilidad en un entorno electrónico (I) 2007, 70 e ss.).

¹⁷ Os dois conceitos (documento negociável e não negociável) estão definidos, para o suporte em papel, nos n.ºs 15 e 16 e, para a base eletrónica, nos n.ºs 19 e 18, do art. 1.º das RR. Em acréscimo aos documentos negociáveis e não negociáveis, as RR preveem ainda documentos não negociáveis cuja submissão é necessária para a entrega e que correspondem, assim, a uma categoria intermédia, regulada principalmente no art. 46.º das RR. A previsão de tal categoria visa dar arrimo aos *bill of lading* nominativos. Sobre este tipo de documento, cfr. por todos (Raposo, Transporte marítimo de mercadorias. Os problemas 2008, 66).

¹⁸ Parte da doutrina frisa que, cronologicamente, o contrato de transporte antecede o *bill of lading*. Com efeito, houve já um encontro de vontades para a deslocação de mercadorias de um local para o outro, com preservação da sua integridade, no momento em que o conhecimento de embarque é emitido. Tal observação será válida quer o contrato de transporte tenha ou não revestido forma escrita. Neste sentido (Bastos, Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar 2004, 267, n. 429): «*há que separar o contrato do conhecimento, não sendo a este reconhecido um efeito “constitutivo” do contrato de transporte*». A distinção entre contrato de transporte e conhecimento de embarque reveste-se de particular relevo em sede da função probatória do documento de transporte, conforme será visto nos pontos 2.1.1 e 3.1.1 *infra*.

¹⁹ Cfr. alínea b) do n.º 1 do art. 1.º e art. 2.º da CB, que exigem um conhecimento de carga para se aplicar a CB. Cfr. também art. 5.º da CB, que expressamente exclui a sua aplicação a contratos de fretamento. Esta dupla delimitação do âmbito de aplicação da CB tem um enquadramento maior e significa, na verdade, que a CB se aplica tendencialmente ao transporte regular, em que costuma haver emissão de um B/L, e não ao transporte não regular, também designado por transporte «*tramp*». Assim, já se assistiu à aplicação das regras da CB a casos de transporte regular, nos quais por motivos circunstanciais o B/L não foi emitido. Isso mesmo assinala (Gomes, Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção “Marítima-Plus” sobre Transporte Internacional de Mercadorias 2010, 376): «*mesmo no quadro da CB, a doutrina tem identificado situações de transporte enquadráveis nesta Convenção, nas quais não há emissão de um bill of lading, sendo, do mesmo modo, identificadas situações em que a Convenção não é aplicável, pese embora a emissão de um conhecimento*». Não obstante, no âmbito do presente trabalho, e para a delimitação do objeto da nossa análise, consideraremos que existe uma relação necessária e biunívoca entre CB e a emissão de um conhecimento de embarque.

²⁰ A doutrina assinala, aliás, que a emissão de *sea waybills* visa, precisamente, obstar ao cariz negociável e à função representativa do B/L. Nesse sentido, (Ramos Herranz 2012, 539). Com efeito, desde 1924 as exigências do tráfico mudaram. Se à data da celebração da CB o transporte era demorado e a prática ditava que as mercadorias fossem várias vezes transacionadas durante a viagem, atualmente a possibilidade de fazer uma venda sobre um documento que represente as mercadorias que se encontram em viagem já não se apresenta como uma resposta às necessidades do carregador. Por outro lado, o regime aplicável ao B/L pressupõe a apresentação deste documento pelo destinatário das mercadorias. Ora, não raras vezes, o transportador chega mais rapidamente ao porto de destino que os documentos necessários à entrega da carga. Estas características do B/L – aqui apresentadas como desvantagens para evidenciar a realidade económica subjacente à emissão de *sea*

Ora as funções do documento de transporte que nos propomos analisar verificam-se, em plenitude, apenas nos documentos negociáveis, como configurados na CB e agora alterados pelas RR.

Conclui-se, assim, que a nossa análise se centrará nos documentos de transporte marítimo negociáveis (trave mestra da CB) mas em suporte eletrónico (inovação das RR).

Delimitado o escopo da nossa análise, interessa por fim esclarecer a sua pertinência.

Resulta do já exposto que o regime vertido na CB não prevê documentos eletrónicos de transporte²² e que as RR visam oferecer arrimo a essa legítima pretensão de carregadores e transportadores. Deve acrescentar-se, todavia, que os agentes e as organizações que laboram no âmbito da atividade transportadora marítima têm já ensaiado – ainda que por via contratual – adequar a documentação de transporte às potencialidades das novas tecnologias e meios de comunicação. Assim, e na prática, surgiram já alternativas ao suporte em papel, com a CB como pano de fundo.

As principais tentativas de emprego de documentação eletrónica correspondem assim ao projeto *Seadocs*²³, às regras do Comité Marítimo Internacional sobre os conhecimentos de embarque eletrónicos, adotadas em 1990, e ao sistema da *Bill of Lading Electronic Registry Organisation* (BOLERO)²⁴, que granjeou assinalável sucesso²⁵.

waybills e justificar a previsão de documentos não negociáveis nas RR – serão vistas com maior detalhe nos pontos 2.2 e 3.2 *infra*.

²¹ A atribuição do papel principal ao contrato de transporte – e não ao conhecimento de embarque – verificava-se já nas Regras de Hamburgo, parecendo corresponder a uma verdadeira tendência de futuro no direito dos transportes. Compreende-se assim que (Gomes, Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção “Marítima-Plus” sobre Transporte Internacional de Mercadorias 2010, 14 e 16), afirme: «[d]e não menor relevo é o facto de as Regras de Hamburgo terem deslocado o centro de gravidade do regime uniforme do transporte de mercadorias do conhecimento de carga para o contrato de transporte» e que «[a]s Regras de Roterdão mantêm o acento tónico, que vem das Regras de Hamburgo, no contrato de transporte».

²² Como também não o fazem os protocolos à CB, nem as Regras de Hamburgo.

²³ Projeto de documentação eletrónica em sede de transporte de petróleo, nascido em 1986 de uma aliança entre a International Association of Independent Tank Owners (INTERTANKO) e o Chase Manhattan Bank.

²⁴ O projeto BOLERO nasceu por iniciativa da Comissão Europeia em abril de 1994 e foi posto em funcionamento em setembro de 1999, procurando replicar eletronicamente os conhecimentos de embarque, com todas as suas funções.

²⁵ Para uma extensiva análise das várias tentativas em torno dos documentos eletrónicos de transporte, (Martín Castro 2002, 621 e ss.).

Contudo, e como dá nota Alexandre Soveral Martins²⁶: «[o]s documentos eletrónicos negociáveis não deixam de constituir um problema. O conhecimento de carga em papel serve de recibo, de meio de prova do contrato, e também para transmissão das mercadorias. O documento eletrónico é acompanhado de dificuldades que resultam da necessidade de segurança quanto à posse exclusiva do documento».

Com efeito, até agora as tentativas em matéria de documentos eletrónicos de transporte pareceram sempre esbarrar com a incapacidade de os meios eletrónicos reproduzirem a apreensão física do documento, fenómeno intrinsecamente associado ao papel. E uma vez que os fenómenos de apreensão física e posse estão na origem de algumas das principais funções atribuídas ao documento de transporte — *maxime* a função representativa —, a insusceptibilidade de os meios eletrónicos reproduzirem tais fenómenos tem sido confundida com a incapacidade de os documentos eletrónicos cumprirem todas as funções reconhecidas ao documento em papel²⁷.

A esta luz, e como se começou por dizer, este trabalho visa aferir se as soluções plasmadas nas RR logram dotar os documentos eletrónicos de transporte de todas as funções que tradicionalmente são apontadas ao conhecimento de embarque, nomeadamente da sua função representativa. Nesse desiderato, espera-se, ainda que marginalmente, conseguir-se identificar tendências de futuro para os documentos de transporte.

2. AS FUNÇÕES TRADICIONAIS DO DOCUMENTO DE TRANSPORTE

2.1. A função probatória

Tradicionalmente, a doutrina assinala ao documento de transporte a função de prova da existência do contrato e das suas condições. Concomitantemente, a doutrina distingue no documento de transporte também uma função de recibo das mercadorias embarcadas²⁸.

Ambas as funções têm correspondência no texto do documento de transporte. Com efeito, o conhecimento de embarque — e, antecipando já as nossas conclusões, o documento de transporte que venha a ser emitido ao abrigo das RR, mesmo que em suporte eletrónico —

²⁶ (Martins 2013, 132).

²⁷ Sobre o elemento fenomenológico associada à função representativa e legitimadora do conhecimento de embarque, cfr. (Alba Fernández, Documentos de transporte y negociabilidad en un entorno electrónico (I) 2007, 100).

²⁸ Cfr. autores referidos na n. 5.

inclui forçosamente um conjunto de menções²⁹, que evidenciam os termos e condições do transporte acordado, bem como a efetiva receção das mercadorias.

Na esteira de Manuel Alba Fernández³⁰, entendemos que ambas as funções descritas têm um escopo probatório, pese embora o objeto da prova seja diferente. De acordo com os ensinamentos deste autor, no primeiro caso, está em causa a prova da existência e do conteúdo do acordo alcançado entre as partes para o transporte de certas mercadorias. No segundo caso, está em causa a prova da receção das mercadorias pelo transportador.

Todavia, e quanto à amplitude desta segunda vertente da função probatória, atrevemo-nos a dizer que abrange mais do que a simples receção das mercadorias. Com efeito, o relevo deste «*acto inicial da execução do contrato*»³¹ não se esgota com o ato de receção em si mesmo. Por mais que a emissão do B/L corresponda à emissão de um recibo, há que recorrer às menções apostas no documento, designadamente quanto à natureza e quantidade de mercadoria embarcada, para dotar esse recibo de conteúdo útil³². Por outro lado, certas menções – como a própria nota de que as mercadorias foram embarcadas³³ – permitem distinguir um verdadeiro conhecimento de embarque, que desempenha a função de recibo, de um mero recibo emitido em conexão com um simples depósito das mercadorias, em preparação (ou não) da execução de um contrato de transporte³⁴. Ora essas menções são verdadeiras representações de factos. E não são as únicas representações de facto com relevo. Com efeito, há circunstâncias que devem ser inscritas no documento de transporte e que

²⁹ N.º 3 do art. 3.º da CB e art. 35.º das RR.

³⁰ (Alba Fernández, Documentos de transporte y negociabilidad en un entorno electrónico (I) 2007, 88): «*La que suele ser referida como función como recibo de las mercancías de los documentos de transporte es igualmente de naturaleza probatoria. Lo que se expresa mediante esta característica, como se sabe, es que estos documentos, nuevamente como instrumentos escritos, con la utilidad probatoria que por tanto a éstos les sea reconocida, servirán como prueba también de la entrega de las mercancías al porteador o, además de la entrega, del embarque de las mismas, en la medida en que las declaraciones en el papel plasmadas reflejen el o los mencionados hechos*».

³¹ (Alves 2008, 61), referindo-se ao esquema da operação de transporte desenhado por Alberto Asquini.

³² Parece-nos útil o contraponto, ainda que quase empírico, com o comum aviso de receção de uma carta. Quando o destinatário de uma carta assina o aviso de receção, confirma apenas a receção. O conteúdo do envelope que lhe foi entregue não tem qualquer representação no aviso que atesta a receção. Ora as mercadorias e o seu estado aparente encontram menção expressa no B/L e consistem em referências materiais que vão além do ato de receção.

³³ N.º 7 do art. 3.º da CB.

³⁴ Note-se que a CB limita o seu âmbito de proteção ao arco temporal que se inicia com a transposição, pelas mercadorias, da armurada do navio: alínea e) do art. 1.º da CB. Assim, o embarque – facto documentalmente representável – pode ser determinante para a existência de um verdadeiro B/L e para a aplicação da CB. O embarque já não terá tanto relevo, contudo, nas RR, o que se justifica *a priori* pelo cariz multimodal desta

ultrapassam a mera sinalização do ato de receção. Referimo-nos especialmente às menções sobre o estado aparente das mercadorias³⁵, que se encontram ligadas a um dever ou ónus de verificação do transportador. Tais representações constantes do B/L serão especialmente importantes no processo de responsabilização do transportador³⁶.

Justifica-se assim a afirmação, por Hugo Ramos Alves, de que «*o conhecimento desempenha a função de recibo da recepção das mercadorias pelo transportador, bem como das suas características e estado, do respectivo embarque, fazendo, consequentemente, prova de tais factos*».³⁷ Guenter Treitel e F.M.B. Reynolds parecem ir no mesmo sentido, quando, a propósito da função do B/L como recibo, lhe assinalam uma função probatória de factos³⁸.

Assim e em suma, parece-nos que a função de recibo das mercadorias tem enquadramento numa função mais ampla, relativa ao valor probatório do documento quanto às representações de factos nele inscritas. Com efeito, o valor do documento para a prova de factos não se esgota na receção das mercadorias: estende-se a outros dados objeto de menção no B/L.

Por outro lado, as menções no B/L podem também incluir promessas ou cláusulas contratuais. Tais referências corresponderão, com maior ou menor perfeição, aos termos e condições acordados como contrato de transporte. Daí a visão do B/L como um documento contratual³⁹.

Impõe-se assim a análise da tradicional função de recibo de mercadoria em conjunto com a função contratual do conhecimento de carga, tudo a propósito da sua função probatória, aqui tomada em sentido lato.

Convenção. Sobre o arco temporal na CB, veja-se (Bastos, Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar 2004, 226).

³⁵ Alínea c) do n.º 3 do art. 3.º da CB.

³⁶ Os quadros de responsabilidade do transportador na CB são alvo de uma breve análise no ponto 2.1.2 *infra*.

³⁷ (Alves 2008, 49).

³⁸ (Treitel e Reynolds 2001, § 2.001.): «[a] *bill of lading is evidence of the facts stated in it, so that a shipped bill is evidence that the goods described in it have been shipped and that the date of the shipment is as stated in the bill. A received bill which states that the goods have been received by the carrier is similarly evidence of that fact. A statement in the bill that the goods were shipped, or received, in apparent good order and condition is likewise evidence of the external condition of the goods at the time of shipment or receipt. Similar effect is given to a statement as to the quantity, weight or number of the goods*».

³⁹ (Treitel e Reynolds 2001, § 3.011) considera necessário distinguir «*whether a particular statement in a bill of lading amounts to a contractual promise or merely to a representation of fact, having no contractual force*», para compreender se o B/L desempenha alguma função contratual (i.e., se em alguma extensão contém ou prova o contrato).

Neste sentido, a função probatória abrange tanto a função probatória classicamente apontada (função contratual, no sentido em que o B/L prova a existência e conteúdo do contrato de transporte), como a função probatória relativamente a representações de facto (e da qual a função de recibo das mercadorias, tradicionalmente apontada pela doutrina, é corolário).

Em ambos os casos, estarão em causa as valências do documento de transporte enquanto veículo de informação, motivadas pela sua suscetibilidade para servir como recetáculo da palavra escrita⁴⁰.

Como nota final, cumpre notar que o maior relevo probatório do documento de transporte será sentido, naturalmente, em sede judicial ou arbitral. Dessa forma, e como facilmente se compreende, a maior ou menor intensidade probatória do documento – quer no que concerne à prova do contrato, quer no que respeita às representações de factos – dependerá, em grande medida, das regras processuais e de prova vigentes na jurisdição competente para apreciar o litígio. Ora a CB – tal como a nossa análise – encontra-se marcada pela internacionalidade do transporte. Por esse motivo, as questões de competência internacional dos tribunais são necessariamente omnipresentes e têm uma importância não negligenciável. Em acréscimo, há matérias – como a própria formação do contrato – que não estão a coberto do direito uniforme veiculado pela CB⁴¹. Assim, e determinada a jurisdição competente, haverá ainda que descortinar qual a lei aplicável a diversas matérias relacionadas com a celebração e execução do contrato de transporte, aplicando as regras de direito internacional privado aí vigentes^{42/43}.

Ora a verificação, em cada ordenamento, do concreto valor probatório do documento de transporte, é um trabalho de direito comparado que não se compagina com a extensão destas páginas. Assim, a análise que fazemos da função probatória do documento de transporte tem necessariamente um cariz abstrato, desligado das especificidades que forçosamente acrescem perante um litígio concreto. Com efeito, referimo-nos sempre à suscetibilidade do B/L

⁴⁰ Nesse sentido (Alba Fernández, Documentos de transporte y negociabilidad en un entorno electrónico (I) 2007, 88).

⁴¹ Nesse sentido, (Treitel e Reynolds 2001, § 3.002) afirmam que se deve recorrer aos princípios gerais sobre formação de contratos para aferir se se está perante um contrato de transporte.

⁴² Neste sentido, (Pinheiro 2009, 328). afirma que «[o] direito de conflitos geral pode ser relevante mesmo em presença de uma questão compreendida dentro dos domínios material e espacial de uma dessas Convenções internacionais. [...] certas regras gerais necessárias à aplicação das normas da Convenção têm de pedir-se aos sistemas nacionais (por exemplo, as regras sobre nexo de causalidade e sobre o regime dos prazos)».

⁴³ Sobre problemas não resolvidos pelo atual estado de arte da uniformização em sede de transporte marítimo de mercadorias, veja-se (Böhm-Amolly 2007).

(enquanto documento e veículo de informação) desempenhar funções probatórias. Em consonância, as únicas regras processuais e de provas que tomamos em consideração são as expressamente plasmadas na CB. Procuraremos assim não olhar às especificidades de cada ordenamento jurídico – incluindo o nosso – quer processuais, quer substanciais.

2.1.1. A função probatório-contratual («prova do contrato»)

Como se tem vindo a afirmar, a doutrina assinala no B/L uma função probatório-contratual, demonstrando que o documento de transporte assume este papel por provar a existência e o conteúdo do contrato.

Tal função tem que ser dissecada com referência à distinção entre contrato e documento de transporte, que foi já aflorada no ponto 1., a propósito da vocação contratual das RR, em oposição ao cariz documental da CB.

Em primeiro lugar, cumpre notar que o contrato de transporte e o documento de transporte são diferentes de um prisma formal: o primeiro é consensual enquanto o segundo carece, por definição, de forma documental⁴⁴, oferecida tradicionalmente pelo papel. A oposição entre o cariz consensual do contrato e a importância prática dos documentos emitidos ao seu abrigo causa, à primeira vista, alguma estranheza. Francisco Costeira da Rocha, de forma bem expressiva, fala a este propósito de «*paradoxal consensualidade*»⁴⁵.

Com efeito, na CB não é exigida qualquer forma específica ao contrato de transporte⁴⁶. Assim, parece-nos acertado considerar que há contrato de transporte a partir do momento em que «*uma das partes – o carregador – encarrega outra – o transportador – que a tal se obriga, de deslocar determinada mercadoria de um local para outro e de a entregar*

⁴⁴ A este propósito, não resistimos a procurar alguma orientação no conceito de «*documento*» vertido no art. 362.º do nosso CC: «*diz-se documento qualquer objecto elaborado pelo homem com o fim de reproduzir ou representar uma pessoa, coisa ou facto*».

⁴⁵ (Rocha 2000, 34 e 121), baseando-se em expressão de Martine Rémond-Goullioud.

⁴⁶ Nesse sentido, (Bastos, Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar 2004, 268): «*não exige a disciplina uniforme das Regras de Haia qualquer forma particular para o contrato de transporte subjacente*».

pontualmente no destinatário, mediante retribuição»⁴⁷. Pressuposto, claro está, que esse transporte seja internacional⁴⁸ e por via marítima⁴⁹, para os efeitos da CB.

O conhecimento de embarque, por seu lado, corresponde a uma declaração depois emitida pelo transportador⁵⁰ – o que justifica que apenas a sua assinatura seja exigida nesse documento⁵¹ –, mediante a qual este acusa a receção das mercadorias e se declara comprometido a transportá-las nas condições acordadas.

Desta forma, não haverá, via de regra, uma identificação do conhecimento de carga com o contrato. A função probatório-contratual que antevemos no B/L surge assim por este provar um acordo e não por ele próprio consubstanciar ou conter – pelo menos necessariamente – um contrato⁵².

Neste mesmo sentido, Nicholas Gaskell afirma que «[i]t has been recognised that, although the bill of lading may be used as evidence of the terms of the contract of carriage, it cannot usually be considered as the contract. The reason is that the bill of lading is a document issued after shipment, sometimes after sailing, and there must already have been a contract in existence prior to this time»⁵³. No mesmo trilha, John F. Wilson dá nota que «[t]he accepted

⁴⁷ Definição geral de contrato de transporte, proposta por (Rocha 2000, 55).

⁴⁸ Pese embora defendamos que a aplicação da CB pressupõe a internacionalidade do transporte, não podemos deixar de dar nota de alguma controvérsia na doutrina a este propósito. Para uma síntese do atual estado de arte sobre a questão, cfr. (Martins 2013, 103 e n. 15).

⁴⁹ Arts. 2.º da CB.

⁵⁰ Notámos que a doutrina normalmente não se debruça sobre a natureza jurídica do conhecimento de embarque enquanto negócio jurídico, preferindo propor definições de B/L que gravitam em torno do conceito de documento. Compreendemos a opção pois sabemos que o conhecimento é emitido já em execução de um contrato de transporte e que, na sua origem histórica, está um mero recibo das mercadorias recebidas. A questão da sua eventual qualificação como negócio jurídico, contudo, parece-nos de alguma importância e difícil resposta. Por um lado, o conhecimento de embarque assemelha-se a um negócio jurídico unilateral, pois nele antevemos, como ficou expresso *supra*, uma declaração mediante a qual o transportador se obriga a dado resultado. Por outro lado, sabemos que alguns autores percebem no B/L um verdadeiro contrato, visão que nos parece poder sair reforçada face à definição de documento de transporte vertida nas RR, conforme explorado no ponto 3.1.1 *infra*.

⁵¹ Nesse sentido, (Proença e Proença 2004, 219): «[d]eve ser assinado, pelo menos, pelo transportador».

⁵² Assinalamos a distinção entre o que seja provar e conter o contrato porque, por um lado, parte da doutrina se ocupa com a questão e porque, por outro lado, a preocupação parece ter perpassado para o conceito de documento de transporte plasmado nas RR (cfr. 3.1.1). Mas, como a seguir se verá, e quanto ao conteúdo do contrato, a questão só assume verdadeiro relevo prático em caso de contradição entre os termos deste e os do B/L: (Treitel e Reynolds 2001, § 3.005): «there seems to be little, if any, practical difference between saying that the bill of lading “contains”, and saying that it merely “evidences” the contract of carriage. That difference is, however, significant where [...] the crucial bill of lading term actually contradicts an express term of the antecedent contract».

⁵³ (Gaskell, Asariotis e Baatz 2000, 41).

view is that, at least so far as the shipper is concerned, these terms do not constitute the contract of carriage itself, but merely provide evidence of it»⁵⁴.

Parece-nos que a alínea b) do art. 1.º da CB corrobora a visão do B/L partilhada pelos Professores da Universidade de Southampton *supra* citados, porquanto define contrato de transporte como aquele que é provado por um conhecimento de carga.

Não obstante, facilmente se imaginam situações em que, cronologicamente, a celebração do contrato e a emissão do B/L coincidam. De igual modo, é possível conceber-se que mais nada tenha sido acordado entre as partes, para lá das condições que ficaram vertidas no B/L. Estas coincidências, de tempo ou âmbito do contrato e do conhecimento, podem conduzir a uma correspondência perfeita entre o B/L e o contrato de transporte.

Mas como se vem de dizer, a total coincidência não é a norma. Daí que, como reverso da função probatória, surja o problema das discrepâncias entre o B/L e o contrato de transporte. Disso mesmo nos dá nota Castello-Branco Bastos, quando afirma: «[p]oderemos, pois, ser surpreendidos por contradições entre os termos acordados em sede de contrato de transporte e aqueles incluídos unilateralmente no conhecimento»⁵⁵.

Tais divergências podem ter as mais diversas causas. Por um lado, é necessário reconhecer que, na prática, o B/L corresponde a um formulário. Formulário esse que contempla verdadeiras cláusulas contratuais gerais, muitas vezes sem qualquer relevo ou aplicação na relação concretamente estabelecida⁵⁶. Por outro lado, as condições gerais do transporte – vertidas via de regra no verso do B/L – muitas vezes não chegaram a incorporar o contrato verdadeiramente celebrado pelas partes. Numa outra perspetiva, é também necessário ter em mente que o B/L, tal como o conhecemos, é um papel. E um papel que se presta a novas inscrições, rasuras e carimbos, que se podem revestir de diferentes significados⁵⁷. Por fim, e no que será mais óbvio, as condições vertidas no rosto do B/L podem simplesmente não

⁵⁴ (Wilson 2001, 134) 134.

⁵⁵ (Bastos, Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar 2004, 268).

⁵⁶ (Gaskell, Asariotis e Baatz 2000, 46, § 2.26): «[s]uch problems have arisen when forms are amended and redundant provisions are not removed. Many of the bills in use today contain clauses with a lengthy provenance in which there is somewhat archaic language, or whose original purpose has disappeared over time, leaving disputes as to their current effect».

⁵⁷ É também (Gaskell, Asariotis e Baatz 2000, 48, § 2.36) que nos dá nota desta questão: «[d]oubts sometimes exist as to the priority to be attached to words added to a pre-printed bill of lading form, whether by handwriting, overtyping, overprinting, or over stamping».

condizer com aquelas que foram verdadeiramente acordadas. E tal situação pode corresponder a uma multiplicidade de causas: desde o simples *lapsus calami* à fraude.

Nas relações entre carregador e transportador, é possível identificar duas principais posições face à contradição entre o B/L e o contrato: aquela que entende que os termos do B/L devem prevalecer, designadamente por representarem uma atualização de vontades, suscetível de alterar e revogar o conteúdo do contrato antes celebrado⁵⁸; e aquela que não vê no B/L capacidade para alterar os termos e condições já acordados, por se tratar de um mero documento emitido em execução desse mesmo acordo⁵⁹.

Face a estas duas posições, parece-nos assaz claro que se impõe uma análise casuística da vontade das partes e da medida em que o B/L a espelhou (ou não). Por esse motivo, acompanhamos de perto os argumentos exarados por Castello-Branco Bastos: «cumprirá [...] *divisar a relevância do pacto subjacente nas relações entre transportador e carregador, quando as cláusulas do conhecimento não encontrem arrimo naquelas do contrato de transporte prévio, ou vice-versa. Parece, portanto, que esta será uma questão de facto, cuja resolução dependerá da prova oferecida [...]: nada impedirá, realmente, que as partes hajam desejado alterar as condições contratuais previamente pactuadas; por outro lado, nada obriga a que o conhecimento incorpore todos os termos do contrato*»⁶⁰.

Assim, a prova que o B/L faz das condições de contrato não será absoluta. Com efeito, admitindo-se a possibilidade de contradição entre o contrato e o texto do B/L, dá-se margem – e parece-nos que bem – para a admissão de outras provas relativamente ao conteúdo do contrato. Nesse sentido parece ir também Ignacio Arroyo⁶¹, quando nos dá nota de que o B/L não é prova essencial do contrato.

⁵⁸ Nesse sentido, (Treitel e Reynolds 2001, § 3.003): «[i]n practice, the contractual relations between them [i.e., o carregador e o transportador] will usually be governed by the terms of the bill: and we shall see that various legal reasons have been given to account for this result».

⁵⁹ Diríamos que é nesse sentido que (Gaskell, Asariotis e Baatz 2000, 49, §2.33) admitem a retificação do B/L, quando este não corresponda à vontade das partes: «[w]here mistakes have been made in the preparation of bill, e.g. where it does not record what the parties had previously agreed, it may be possible to obtain rectification of the document, although the courts will require very clear evidence».

⁶⁰ (Bastos, Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar 2004, 269).

⁶¹ (Arroyo 2001, 519): «[e]l conocimiento prueba y documenta el contrato de transporte que se perfecciona por el consentimiento. No se trata de una prueba esencial pero el contrato que estamos estudiando no se concibe sin la emisión del conocimiento».

Por outro lado, a mera emissão de um B/L também pode não ser prova bastante da existência de um contrato de transporte. Disso mesmo também nos dão nota Almeida Costa e Evaristo Mendes⁶²: *«parece manifesto que, no caso concreto, os conhecimentos não representavam um elemento de prova suficiente da existência de quaisquer contratos de transporte [...] No transporte de carreira, tal género de documentos tem, fora de dúvida, tipicamente, subjacentes negócios dessa espécie, celebrados entre o carregador e o transportador. Mas a sua força probatória limita-se a isso»*⁶³. Logo – e pelo menos entre nós – o B/L não faz prova necessária e plena da existência do contrato, nem preclui outros meios de prova nesse propósito. Assim, e também quanto à existência do contrato, parece mais acertado entender-se que o contrato poderá ser provado pelo B/L, do que considerar que o contrato está contido no B/L⁶⁴.

Todas estas questões parecem ficar simplificadas quando transpostas da relação entre carregador e transportador para a relação entre o transportador e um terceiro a quem tenha sido transmitido o B/L. Com efeito, por força da qualificação do B/L como título de crédito, os princípios de autonomia, literalidade e abstração encontram aplicação. Será assim especialmente importante a configuração feita no B/L das condições da entrega das mercadorias ao destinatário.

Finalmente, e regressando à *«paradoxal consensualidade»*⁶⁵ com que iniciámos este ponto, fazemos notar que, afinal, talvez o paradoxo não exista. Na verdade, o valor probatório do B/L não contradiz a liberdade de forma do contrato, antes é uma consequência dessa mesma liberdade. Com efeito, não sendo exigida forma escrita ao contrato de transporte, os agentes veem-se forçados a recorrer a outros meios de prova ou documentos. De entre esses documentos alternativos, foi eleito o B/L. A informação cristalizada nesse registo vale assim para a prova da existência e condições do contrato, ainda que não de forma absoluta.

⁶² Embora formuladas num contexto específico e diferente daquele que nos ocupa – no domínio da lei interna portuguesa e perante um B/L nominativo –, as observações destes autores parecem-nos certas e aplicáveis no âmbito da CB e dos documentos negociáveis, ainda que apenas nas relações imediatas entre carregador e transportador.

⁶³ (Costa e Mendes 1995, 202).

⁶⁴ Nesse sentido, (Treitel e Reynolds 2001, § 3.006): *«[t]he statement that the bill of lading does not contain, but is only evidence of, the contract of carriage applies not only to the terms, but as to the existence of, that contract»*.

⁶⁵ Cfr. n. 45 *supra*.

Para contraponto, interessa atentar ao nosso direito interno. Com efeito, o Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro⁶⁶, que regula o transporte marítimo interno, estabelece no n.º 1 do seu art. 3.º que o contrato de transporte de mercadorias por mar está sujeito a forma escrita⁶⁷. Neste quadro, qualquer contrato de transporte que não revista a forma legalmente prescrita será nulo, por inobservância da forma legal, nos termos do art. 220.º do CC⁶⁸. Aqui, o valor probatório do conhecimento de embarque será muito diminuído ou inexistente porquanto o contrato que lhe subjaz, para ser válido, revestirá já forçosamente forma escrita. Nesse sentido dispõe também o art. 364.º do CC⁶⁹.

De qualquer modo, e quanto ao que interessa reter sobre este tema, a tendência no contrato de transporte marítimo de mercadorias internacional é no sentido da liberdade de forma. As dificuldades de prova são depois ultrapassadas pela inscrição no B/L das principais condições contratuais. Será esse, assim, um dos principais motivos para a forte tradição documental no seio do transporte marítimo de mercadorias.

⁶⁶ Reportamo-nos ao Decreto-Lei 352/86, de 21 de outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 323/2001, de 17 de dezembro de 2001. O diploma, conforme alterado, será, de aqui em diante, abreviadamente designado por DL 352/86.

⁶⁷ A exigência de forma ao contrato de transporte marítimo interno causa alguma estranheza. Por um lado, os arts. do CCom que o DL 352/86 veio revogar, admitiam a liberdade de forma. Por outro lado, o DL 352/86 segue de muito perto o regime da CB, pelo que a divergência neste ponto clama por alguma justificação, que não conseguimos encontrar.

⁶⁸ Doravante, “CC”.

⁶⁹ Por outro lado, e no que nos parece um aspeto particularmente curioso do regime do DL 352/86, a exigência de forma imposta pelo n.º 1 do art. 3.º é imediatamente mitigada pelo n.º 2 do mesmo art., que afirma estar satisfeita a forma escrita quando se empreguem «*cartas, telegramas, telex, telefax e outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna*». Pese embora o DL 352/86 distinga bem o que é o contrato (versado pelo seu art. 3.º), do que é o conhecimento de embarque (expressamente previsto depois, no seu art. 8.º), parece-nos que não descortina bem – salvo melhor opinião – qual dos dois está na origem da profunda tradição documental associada ao contrato de transporte. Com efeito, parece-nos que o art. 3.º procura amenizar as exigências dos documentos em papel a propósito da forma do contrato de transporte (que acabou de impor...), quando o pretendia fazer quanto ao conhecimento de embarque. Isso mesmo é atestado pelo preâmbulo do DL 352/86, que procura justificar o uso de novas tecnologias na formalização do contrato de transporte citando um autor que – novamente, salvo melhor opinião – se refere não ao contrato, mas sim àquelas condições contratuais que, por algum motivo, as partes escolhem registar no próprio B/L: «*[n]outro 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 forma 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*». Não obstante a confusão de planos assinalada, parece-nos que o DL 352/86 tem um grande valor: mais de 20 anos antes das RR, identifica já a tensão entre a documentação em papel e as novas tecnologias. Como resultado, não podemos deixar de ver já no DL 352/86 um afloramento do princípio da equivalência funcional, só que (mal) colocado a montante do B/L.

2.1.2. A função probatória de factos («recibo das mercadorias»)

A função do conhecimento de embarque enquanto recibo das mercadorias encontra-se intimamente ligada às origens históricas deste documento⁷⁰. Conforme dá nota Nicholas Gaskell: «[w]hen merchants began to trust carriers to deliver cargo to overseas agents it became necessary for them to have some sort of receipt from the carrier, acknowledging that a particular number, or weight, of identified goods had been received. A bill of lading is literally a document that records certain goods as having been “loaded” on board [of] a ship»⁷¹.

Contudo – e conforme frisámos acima no ponto 2.1 – entendemos que atualmente a função de recibo de mercadorias é subsidiária de uma função mais ampla do B/L: a função probatória de representações de factos. Isto porque, por um lado, o B/L desempenha uma verdadeira função probatória quanto à receção das mercadorias e porque, por outro lado, essa função probatória se estende a outras circunstâncias retratadas no B/L, para lá do ato de recebimento da carga pelo transportador.

Chegados a este ponto, interessa concretizar as considerações já tecidas, mas agora com referência expressa ao normativo da CB.

Para esse efeito, teremos agora que distinguir aquilo que *supra* nos esforçámos por aproximar: as representações de factos relativos à receção das mercadorias e as demais representações de factos inscritas no B/L. A distinção impõe-se não por estas representações terem diferente suscetibilidade probatória – a capacidade de o B/L registar, enquanto documento, os diferentes factos em questão é idêntica – mas simplesmente porque o regime de prova positivado na CB incide apenas sobre as primeiras.

Assim, e quanto aos factos relativos à receção das mercadorias, interessa atentar nas alíneas a), b) e c) do n.º 3 do art. 3.º da CB.

A alínea a) e a alínea b) do n.º 3 do art. 3.º da CB são de aplicação disjuntiva e visam a identificação da mercadoria. A primeira dessas alíneas reporta-se às «[à]s marcas principais necessárias à identificação das mercadorias» e a segunda ao «número de volumes, ou de

⁷⁰ Sobre as origens históricas do contrato e do documento de transporte, cfr. (Justo 2007) e (Martínez Jiménez 1989).

objectos, ou a quantidade, ou o peso». As informações contempladas por estas alíneas comungam de uma mesma característica: apesar de serem inscritas no B/L pelo transportador, são-lhe indicadas antecipadamente por escrito pelo carregador. Assim, e em rigor, estas informações são da lavra do carregador.

Por estarem aqui em causa informações prestadas pelo carregador, o transportador pode opor-lhes reservas. Nas palavras de Francisco Costeira da Rocha: «[a]s reservas, tal como o nome indica, são ressalvas formuladas pelo transportador quanto à caracterização da mercadoria feita pelo carregador [...]. Consequentemente, o portador do título fica advertido que toda a matéria objecto de reservas é apenas imputável ao carregador pois a formulação de reservas retira eficácia probatória ao conhecimento»⁷².

A alínea c), por sua banda, impõe que no B/L seja inscrito «[o] estado e o acondicionamento aparentes das mercadorias»⁷³. Esta informação será já da responsabilidade do transportador, que terá assim que verificar a carga recebida.

As informações veiculadas pelas alíneas descritas revestem especial valor em sede de responsabilização do transportador. Assim, e pese embora a análise desses quadros de responsabilidade caiam fora do escopo deste trabalho, cumpre analisá-los sumariamente.

Os mecanismos para a responsabilização do transportador previstos na CB – à semelhança da grande maioria dos regimes de responsabilidade do transportador em sede de transporte de mercadorias, previstos em diversos instrumentos e para várias modalidades de transporte⁷⁴ – compreendem quatro estádios.

Num primeiro nível, presume-se a responsabilidade do transportador, desde que se prove a desconformidade das mercadorias à chegada ao destino⁷⁵. Numa segunda etapa, dá-se ao transportador a oportunidade de excluir a sua responsabilidade mediante a invocação e prova

⁷¹ (Gaskell, Asariotis e Baatz 2000, 1).

⁷² (Rocha 2000, 130).

⁷³ (Raposo, Valor probatório do conhecimento de carga 1968, 171) explica: «[p]or estado aparente pretende a lei [...] significar aquele que resulta do exame sumário feito pelo armador antes do embarque e das indicações que lhe são prestadas pelo carregador»

⁷⁴ Sobre o regime de responsabilidade em diferentes modalidades de transporte, cfr. (Bastos, Direito dos Transportes 2004).

⁷⁵ Neste sentido, (Bastos, Direito dos Transportes 2004, 263 e ss.): «[p]arte este regime da estipulação de uma presunção de responsabilidade do transportador, uma vez que o interessa[d]o na carga haja provado a

de causas de exoneração («*causas*» ou «*perigos*» do art. 4.º da CB)⁷⁶. Havendo responsabilização do transportador, e num terceiro grau, aplicam-se limites indemnizatórios máximos, previstos de forma conjugada no n.º 5 do art. 4.º e no art. 9.º da CB. Finalmente, no que pode ser configurado como um último trâmite, os limites indemnizatórios serão afastados se for feita prova de que o transportador agiu com dolo⁷⁷.

Ora a desconformidade das mercadorias, necessária para que o transportador se presuma responsável *ab initio*, é determinada, precisamente, por confronto entre o estado das mercadorias descrito no B/L e aquele em que estas se encontravam quando entregues ao destinatário.

Tal acontece pois, nos termos do n.º 4 do art. 3.º da CB, o «*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)*».

Entende-se assim a importância, logo no primeiro estágio do *iter* probatório, das menções relativas à caracterização da carga, constantes do B/L.

Torna-se também claro que as reservas apostas pelo transportador às informações prestadas pelo carregador visam impedir o funcionamento da presunção. Já quanto às informações inscritas no B/L conforme perçecionadas pelo transportador, parece-nos que a presunção atuará de forma plena. Assim, comprovando-se a desconformidade entre a caracterização feita pelo transportador no B/L e o estado das mercadorias à chegada, o transportador será automaticamente responsável.

Tudo isto, claro está, se não for feita prova em contrário pelo transportador. Com efeito – e como claramente se infere da letra do n.º 4 do art. 3.º da CB acima transcrito – a presunção em causa é ilidível.

desconformidade da mercadoria chegada em relação ao estado da mesma à partida, isto é, no momento em que tenha sido confiada ao transportador».

⁷⁶ Esta fase é apresentada em grande rigor por (Bastos, Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar 2004, 284 e ss.).

⁷⁷ Nesse sentido, (Alves 2008, 124).

Todavia, esta constatação que parece óbvia em face da letra da CB, oferece algumas dificuldades, que resultam da conjugação, no B/L, de várias funções diferentes – nas quais se enquadra a função de título de crédito.

Com efeito, face a um documento marcado pela literalidade, pode haver fortes motivos para obstar à prova em contrário de menções expressas do B/L.

Por esse motivo, o art. 1.º do Procolo de Visby de 1968, que Portugal não ratificou, expressamente proíbe a prova em contrário quando o documento tenha já sido transmitido a um terceiro de boa-fé. Bem assim, a alínea b) do n.º 3 do art. 16.º das Regras de Hamburgo, às quais Portugal também não aderiu⁷⁸.

Neste quadro, justifica-se que Castello-Branco Bastos afirme que a presunção em análise, *«sendo iuris tantum em relação ao carregador que foi parte do contrato de transporte, tornar-se-á numa presunção absoluta a partir do momento em que o conhecimento circule, beneficiando o terceiro possuidor do título. Se em relação ao primeiro é admissível prova em contrário, apresentada pelo transportador, já o mesmo não será possível em relação a estes terceiros. Apesar de a previsão expressa desta presunção iuris et de iure só aparecer nas Regras de Haia-Visby, de 1968, cremos que o mesmo regime é necessário de acordo com os propósitos da versão de 1924»*.

Encerrada a análise do valor probatório das menções no B/L referentes à mercadoria, interessa agora atentar no valor das demais representações de factos aí inscritas. Conforme já antecipámos, a CB não cria quaisquer especificidades nesta sede. Assim, tudo dependerá da jurisdição competente e das normas substanciais e processuais aí aplicáveis à produção de prova⁷⁹. Não obstante, parece-nos que o B/L será sempre uma peça importante na reconstituição de todos os factos nele inscritos, sobretudo em sede de prova a produzir pelo carregador ou pelo destinatário das mercadorias⁸⁰.

⁷⁸ De tudo isto nos dá nota (Rocha 2000, 130 e n. 397).

⁷⁹ Cfr. ponto 2.1 *supra*.

⁸⁰ (Wilson 2001, 132): *«[w]hile the Hague/Visby Rules contain no requirement for additional information to be incorporated into bills of lading, the parties themselves or their agents may include statements of fact which are capable of raising an estoppel in favour of future transferees for value of the bill. One such relevant fact is the date on which the bill was issued»*

Assim e em suma, no quadro de direito uniforme ora em vigor, o B/L, mais do que assinalar a receção das mercadorias pelo transportador, faz presumir que estas foram recebidas pelo transportador nas condições aparentes descritas no B/L. Nisto reside a «*evidentiary function*»⁸¹, tão apontada pela doutrina anglo-saxónica ao conhecimento de embarque, que se estende a outras representações de factos contidas no B/L, nos termos das regras de prova que, em concreto, sejam aplicáveis.

2.2. A função de título de crédito («*representação das mercadorias*»)

A doutrina aponta ao B/L uma função representativa das mercadorias, característica na qual radica o cariz paradigmático deste documento de transporte e que o eleva à categoria de título de crédito. Preferimos, assim, tratar a função representativa das mercadorias sob a alçada dessa maior feição, realçando os traços dos títulos de crédito que aqui mais nos interessam.

Desta forma, cumpre em primeira linha aferir – recorrendo àquela feliz «*imagem plástica*»⁸² construída pela doutrina – qual será o direito incorporado no título.

Para isso devemos questionar se existe uma verdadeira representação das mercadorias no B/L, no sentido de que o próprio direito de propriedade sobre as mesmas estará vertido no documento, ou se na realidade o título incorpora apenas direitos de crédito, consistentes no direito à entrega das mercadorias e, bem assim, no direito de controlo das mercadorias durante a viagem.

A doutrina maioritária entre nós parece defender que tanto o direito real como o direito de crédito se encontram incorporados no título. Calvão da Silva, de forma impressionante, dá-nos nota de uma «*fisionomia bifronte: por um lado, uma **fisionomia real**, enquanto representa a mercadoria; por outro lado, se bem que em inferência daquela, **fisionomia pessoal**, enquanto investe o seu possuidor no direito à entrega da mercadoria representada*»⁸³. Ferrer Correia⁸⁴ e Engrácia Antunes⁸⁵ destacam também a feição real do conhecimento de embarque.

⁸¹ Cfr, por todos, (Treitel e Reynolds 2001, § 2.001 e ss.).

⁸² Giuseppe Ferri *apud* (Correia 1975, 6).

⁸³ (Silva 1996, 53).

⁸⁴ (Correia 1975, 9): «o título pode integrar também um direito real, como acontece com [...] conhecimento de carga».

⁸⁵ (Antunes, Os Títulos de Crédito. Uma Introdução 2009, 137 e 138).

Ora, Nuno Castello-Branco põe em dúvida que assim seja. De acordo com este autor, o B/L *«enquanto representasse as mercadorias, conferiria ao portador do mesmo a posse destas, mas já não incorporaria o direito real de propriedade»*⁸⁶.

Em sentido semelhante, Almeida Costa e Evaristo Mendes defendem que a função representativa se reporta à *«posse e ao poder de disposição das mercadorias nele mencionadas, não à propriedade»*⁸⁷.

Não nos assiste a pretensão de contribuir, nestas linhas, para o estudo da tão mais bem pensada matéria dos títulos de crédito.

Mas confessamos que não alcançamos, mesmo do prisma económico, quais os motivos que poderão ditar a incorporação do direito real no B/L⁸⁸. Com efeito, causa-nos alguma estranheza que, no nosso ordenamento, em que a compra e venda se dá por mero efeito do contrato, a venda de mercadorias em trânsito se apresente como uma exceção ao n.º 1 do art. 408.º do CC, a partir do momento em que seja emitido o B/L.

A este propósito note-se que, apesar de muitas vezes o transporte surgir no contexto de uma compra e venda, o documento de transporte visa responder à necessidade de as mercadorias serem deslocadas e não à vontade de serem transacionadas. Estão assim em causa problemas de entrega no destino e não de direitos de propriedade sobre as mercadorias. Parece-nos desta forma que a segurança jurídica⁸⁹ que os documentos de transporte visam incutir é suficientemente servida pela feição creditícia do B/L, que por si só proporciona conforto ao transportador e certeza ao destinatário.

Aliás, é na entrega que se manifesta, em grande medida, a função legitimante do B/L enquanto título de crédito. Por um lado, o titular do B/L encontra-se legitimado a exigir a

⁸⁶ (Bastos, Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar 2004, 263)

⁸⁷ (Costa e Mendes 1995, 187).

⁸⁸ Em sentido semelhante, (Bools 1997, 21) afirma: *«[i]t is theoretically possible to provide that the property is locked into the document and that goods covered by a bill of lading cannot be dealt with other than by means of the document, but such an approach is impractical»*.

⁸⁹ (Emperanza Sobejano 2010, 142), afirma que os documentos de transporte *«contribuyen a dar notables dosis de seguridad jurídica a las relaciones generadas entre las partes del contrato de transporte»*.

entrega⁹⁰. Por seu lado, o transportador fica exonerado se fizer a entrega a quem exhibe o título⁹¹.

Note-se que a doutrina alemã, firmada num sistema com conhecidas diferenças quanto à transmissão da propriedade, distingue perfeitamente entre o que seja a função legitimante («*Legitimationsfunktion*») e a função representativa («*Repräsentations- oder Traditionsfunktionen*»)⁹². Parece-nos – salvo melhor opinião – que apenas a primeira dessas funções interessará entre nós.

Ainda na perspetiva do B/L enquanto título de legitimação, cumpre atentar no seu cariz literal. Literalidade essa que, na esteira de Engrácia Antunes, será indireta⁹³ e parcial⁹⁴. A literalidade assim configurada admite a remissão para termos não expressos no título (remissão implícita para o contrato de transporte subjacente) e apenas atua quando o B/L seja transmitido a terceiros. Esta visão sustenta a posição que se tem vindo a subscrever, quanto à assunção, pelas menções inscritas no B/L, de um diferente valor nas relações entre carregador e transportador e nas relações entre transportador e terceiros transmissários.

Enquanto título de crédito, o B/L será também dotado de uma função de circulação, pautada por princípios de autonomia e abstração, que ora nos eximimos de aprofundar. Chamamos apenas a atenção, nesta sede, para o cariz marcadamente causal do B/L, conforme é frisado pela doutrina⁹⁵.

A circulação do B/L ficará, entre nós, sujeita ao regime do art. 483.º do Código Comercial⁹⁶ e às especificidades aí previstas para a transmissão dos títulos à ordem e ao portador. Quanto

⁹⁰ Legitimação ativa, de acordo com (Ascensão 1992, 22).

⁹¹ Legitimação passiva, de acordo com (Ascensão 1992, 17).

⁹² (Basedow 1987).

⁹³ (Antunes, Os Títulos de Crédito. Uma Introdução 2009, 140).

⁹⁴ (Antunes, Os Títulos de Crédito. Uma Introdução 2009, 22, n. 29): «*as estipulações extracartulares, sendo irrelevantes perante o destinatário ou os portadores subsequentes da guia, já são oponíveis pelo transportador ao carregador*».

⁹⁵ Cfr., por todos, (Antunes, Os Títulos de Crédito. Uma Introdução 2009, 139).

⁹⁶ Doravante, “CCom”.

aos últimos, interessa-nos ressaltar a exigência da «*traditio ou entrega real*»⁹⁷ do título. Sendo o B/L um papel, estará assim em causa a entrega dessa coisa física⁹⁸.

Tudo isto serão matérias muito permeáveis às especificidades de cada ordenamento jurídico, problema que aqui é reforçado por pretendermos estudar um regime internacional. Na impossibilidade de uma análise mais aturada, ficar-nos-emos por estas considerações gerais.

No que aqui interessa reter, o B/L é um título de crédito, representativo das mercadorias porque incorpora o direito à sua entrega, ao seu controlo e, de acordo com a maioria da doutrina, à sua propriedade. Tem uma importante função de legitimação ativa e passiva no momento da entrega das mercadorias ao destinatário. Tem também uma função de circulação, para a qual releva tratar-se de B/L nominativo, à ordem ou ao portador. Quer a função de legitimação, quer a função de circulação têm uma forte dependência da existência física do B/L: a apresentação, bem como o endosso ou entrega do B/L, numa visão clássica, pressupõe o seu suporte em papel.

3. AS FUNÇÕES DO DOCUMENTO DE TRANSPORTE NAS REGRAS DE ROTERDÃO

3.1. A função probatória nas Regras de Roterdão

Januário da Costa Gomes, reportando-se à definição de documento de transporte prevista nas RR⁹⁹, afirma que «[o] “*paralelismo*” com o conhecimento de carga e com as funções de recibo e de prova do contrato de transporte é evidente»¹⁰⁰.

Também nas palavras deste autor, estamos aqui a tratar de um «*documento emitido pelo transportador, em virtude de um contrato de transporte, que (i) prove que o transportador ou uma parte executante recebeu as mercadorias objecto de um contrato de transporte e (ii) que prove ou contenha um contrato de transporte*»¹⁰¹.

⁹⁷ (Ascensão 1992, 41).

⁹⁸ Nas palavras de (Antunes, Os Títulos de Crédito. Uma Introdução 2009, 15), a propósito da desmaterialização dos documentos: «[a] *noção clássica de título de crédito encontrou-se, desde sempre, associada a documentos em suporte físico ou de papel*».

⁹⁹ N.º 14 do art. 1.º.

¹⁰⁰ (Gomes, Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção “Marítima-Plus” sobre Transporte Internacional de Mercadorias 2010, 35).

¹⁰¹ (Gomes, Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção “Marítima-Plus” sobre Transporte Internacional de Mercadorias 2010, 35).

Com efeito, e como resulta do excerto transcrito, a qualificação como documento de transporte, ao abrigo das RR, pressupõe o desempenho, cumulativo¹⁰², das funções probatório-contratual e de recibo das mercadorias.

Hakan Karan afirma que ambas as funções descritas se subsumem a uma mesma função probatória. Nas palavras deste autor, existe nas RR uma «*dual evidence function*».¹⁰³ Parece, assim, adequada a subsunção das funções de prova do contrato e de recibo das mercadorias a um mesmo escopo probatório, também no âmbito das RR.

Por outro lado, esta nova convenção dá arrimo a várias representações de factos que não encontravam previsão expressa na CB. Referimo-nos, por exemplo, à data de receção das mercadorias, embarque ou emissão do documento de transporte, agora prevista na alínea c) do n.º 2 do art. 36.º. Assim, a feição do documento de transporte como repositório de informação é mantida ou mesmo reforçada nas RR. Desta forma, também nas RR o documento de transporte assume uma função probatória quanto a representações de factos, da qual a função de recibo das mercadorias é tributária.

À luz do exposto, parece necessário concluir que as funções probatórias tradicionais do documento de transporte se mantêm nas RR e que permanecem organizadas com a mesma estrutura e, tendencialmente, com a mesma extensão.

Mais: parece que as referidas funções probatórias se mantêm incólumes mesmo quando se adote base eletrónica para os documentos de transporte. Vejamos agora se é assim mesmo e em que termos.

3.1.1. A função probatório-contratual nas Regras de Roterdão

Conforme começámos por frisar logo no ponto 1. o âmbito de aplicação das RR e da CB apresenta uma substancial diferença. Embora ambos os tratados se debrucem essencialmente

¹⁰²Nos primeiros esboços das RR esta exigência não era cumulativa. Todavia, a versão aprovada das RR claramente obriga ao preenchimento de ambas as funções. Neste sentido, (Sturley, Tomotaka e Van der Ziel 2010, § 7.007): «[i]n earlier drafts, the “transport document” definition could be satisfied by a document that evidences either receipt of the goods or the contract of carriage. Very late in the negotiations, however, three delegations proposed a simplification under which the definition would require a transport document to evidence both receipt of the goods and also the contract of carriage. UNICTRAL accepted this proposal, thus converting alternatives requirements into cumulative requirements»

¹⁰³ (Karan 2011, 233): «both a transport document and an electronic transport record are evidence of a contract of carriage because they contain and record information. Besides, they provide evidence of the carrier’s or performing party’s receipt of goods under the contract of carriage».

sobre o transporte em linha regular¹⁰⁴, a aplicação das RR pressupõe apenas a existência de um contrato de transporte enquanto a CB restringe a sua aplicação àqueles contratos de transporte que são provados por um conhecimento de embarque.

Pese embora o enfoque do nosso trabalho seja no documento de transporte negociável, não podemos deixar assim de notar que as RR se aplicam mesmo que não tenha sido emitido um documento de transporte negociável ou mesmo que não tenha sido emitido qualquer documento.

Tal significará forçosamente que, num primeiro nível, as RR operam uma distinção clara entre o que seja o contrato de transporte e o que seja o documento de transporte. Distinção essa que *supra* defendemos já existir nos quadros da CB, mas que na nova convenção se torna mais evidente, por o seu âmbito de aplicação não pressupor necessariamente a emissão de um documento de transporte¹⁰⁵. Nesse sentido, Emperanza Sobejano afirma, no âmbito das RR, «*el contrato de transporte marítimo surge antes de que se emita el documento que refleja y plasma tales relaciones, constituyéndose, cuando se emita, en prueba de la existencia del contrato de transporte marítimo, sin que constituya un presupuesto esencial para que exista dicho contrato*»¹⁰⁶.

Por outro lado, as RR também não estabelecem qualquer exigência de forma para o contrato de transporte. Bem pelo contrário: de acordo com Illescas Ortiz, as RR são a primeira convenção que estabelece expressamente a liberdade de forma.¹⁰⁷

Por outro lado ainda, parece que também nas RR o documento de transporte se configura como uma declaração do transportador. Justifica-se assim que as RR exijam apenas que seja o transportador a subscrever o documento de transporte nas RR¹⁰⁸.

Mas visto o que aproxima as duas convenções, interessa agora atentar no que as distingue.

¹⁰⁴ Neste sentido, (Gomes, Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção “Marítima-Plus” sobre Transporte Internacional de Mercadorias 2010, 20): «*o ambiente natural de aplicação das Regras de Roterdão não é o tráfico tramp mas, antes, o transporte de linha regular*».

¹⁰⁵ Como decorrência necessária, podemos já concluir que as RR admitem que se faça prova da existência e conteúdo de um contrato sem recurso ao documento de transporte, que não precisaria sequer de existir. Embora a mesma situação seja imaginável no quadro de direito uniforme ora em vigor, a verdade é que ficaria imediatamente excluída do âmbito de aplicação da CB, pela inexistência de um conhecimento de embarque.

¹⁰⁶ (Emperanza Sobejano 2010, 144).

¹⁰⁷ (Illescas Ortiz, Lo que Cambia en el Derecho del Transporte Internacional Tras las Reglas de Rotterdam 2010, 593).

Acima – ponto **2.1.1** – notámos que parte da doutrina questiona se o B/L é prova ou invólucro do contrato de transporte. Notámos também que essa distinção assume relevo prático em caso de divergências entre o suposto conteúdo do contrato e aquele inscrito no B/L. Concluimos preferindo a noção de que o documento de transporte é em princípio mera prova do contrato, que não prejudica as demais, pese embora uma análise casuística possa revelar que a manifestação mais perfeita e atualizada da vontade das partes é aquela que se encontra nas inscrições do B/L.

Ora, em face da definição de documento de transporte vertida nas RR, tanto a perceção do documento de transporte como prova ou como suporte do contrato de transporte estão corretas. Com efeito, a alínea b) do n.º 14 do art. 1.º das RR expressamente afirma que o contrato de transporte *«evidences or contains a contract of carriage»*.

Percebemos que esta caracterização bastante aberta da função probatório-contratual nas RR tem como objetivo acolher as várias posições doutrinárias que gravitam em torno do tema e promover o acordo e adesão ao novo tratado. Mas no âmbito de uma convenção principalmente orientada para o contrato de transporte, não nos parece particularmente avisado – salvo melhor opinião – transformar em letra de lei a confusão já existente entre o contrato e o documento de transporte.

Note-se que a palavra expressa no documento negociável assumirá depois um valor reforçado em quadros de transmissibilidade que envolvam já os interesses de terceiro, por força dos princípios de literalidade, autonomia e abstração que envolvem os títulos de crédito. Mas naquilo que contende com os interesses das partes no contrato original e subjacente, parecer-nos-ia mais acertado manter a visão estrita do documento de transporte como prova do contrato, porquanto tal visão não obsta a que, em concreto, se subsuma o contrato integralmente ao B/L.

Assim e em suma, parece-nos que a balança da função probatório-contratual, que a propósito da CB dissemos pender para a vertente probatória, com as RR pende agora um pouco mais para uma função verdadeiramente contratual.

¹⁰⁸ Art. 38.º.

Esta conclusão, bem como a exposição que a antecede, surge a propósito da definição de documento de transporte vertida nas RR. Interessa agora perceber se face à definição de documentos – ou registos – eletrónicos de transporte¹⁰⁹, surge alguma especificidade.

Temos procurado insistir na ideia de que a função probatória (num sentido amplo) do documento de transporte resulta da suscetibilidade do documento de transporte para reter e transmitir informação. Com efeito, as virtualidades do papel para o registo, mais ou menos perene, de informação, dispensam quaisquer considerações. Ora parece-nos que essas virtualidades hoje são também consensualmente reconhecidas – porventura até com maior convicção – às comunicações eletrónicas¹¹⁰.

Justifica-se assim também que as RR façam corresponder, aos documentos eletrónicos de transporte, literalmente a mesma função probatório-contratual que atribuem aos documentos em papel¹¹¹.

Perpassa aqui uma ideia de equivalência funcional, que será vista melhor no ponto 3.2. Com efeito, o regime previsto para os documentos ou registos eletrónicos de transporte parece pretender espelhar exatamente aquele que vigora para o papel.

Notamos contudo, e como a seguir se verá, que o art. 9.º, destinado a pôr em prática as exigências da equivalência funcional, aplica-se apenas à emissão e transmissão dos documentos eletrónicos. A opção compreende-se pois os requisitos procedimentais e técnicos aí fixados visam satisfazer as exigências da transmissibilidade. Todavia, parece-nos que as exigências de autenticidade, integridade e singularidade se impõem aos documentos de transporte eletrónicos não só quando ou porque estes sejam transmissíveis, mas também porque todas as funções associadas ao documento de transporte pressupõem que se esteja a lidar com o documento original, sendo imperativo que o seu equivalente eletrónico se revista também deste cariz único e exclusivo.

Note-se que, com a transposição dos documentos de transporte para o âmbito eletrónico, é expectável que vários novos problemas surjam para a função probatório-comercial (quebras de fiabilidade, fraude informática...). Ao mesmo tempo, problemas acima apontados em sede

¹⁰⁹ N.º 18 do art. 1.º.

¹¹⁰ N.º 17 do art. 1.º.

¹¹¹ Alínea b) do n.º 18 do art. 1.º.

da função probatório-contratual tradicional – como as questões relacionadas com a determinação da cronologia ou anterioridade de inscrições e carimbos apostos no documento – tendencialmente vão desaparecer.

Assim e em suma, parece-nos que a função probatório-contratual se mantém nas RR, embora com um reforço indesejável do pendor contratual do documento, e que a verdadeira equivalência funcional só será alcançada na função probatória em geral se os procedimentos aplicáveis à emissão e transmissão dos documentos de transporte respeitarem as exigências de originalidade do documento impostas pelo princípio da equivalência funcional.

3.1.2. A função probatória de factos nas Regras de Roterdão

Também nas RR, à semelhança do que vimos acontecer na CB, o valor probatório das representações de factos inscritos no documento de transporte varia consoante as menções respeitem às mercadorias (sua entrega e estado aparente) ou a outros factos. Isto porque as RR fazem também depender uma presunção das primeiras, e não das segundas.

Por outro lado, também nas RR é necessário distinguir entre as informações do documento de transporte que foram prestadas pelo carregador e aquelas que correspondem a uma verificação do transportador, sendo que também nesta sede as primeiras são suscetíveis de aposição de reservas ou qualificações pelo transportador. Por fim, e também como na CB, este regime relevará especialmente em sede de responsabilidade do transportador¹¹².

Quanto às menções relativas às mercadorias – que são as únicas dotadas de um regime de prova específico quer na CB, quer nas RR – Francesco Berlingieri afirma que «[t]he aspect of the rules on transport documents of particular interest to carriers is the evidentiary value of the information contained in the transport document in respect to the goods»¹¹³ Interessa pois atentar nesse regime.

A presunção que vimos acima a propósito do n.º 3 do art. 4.º da CB consta agora nos mesmos termos do art. 41.º das RR. Nos termos desta disposição, presume-se que o transportador recebeu a carga nos termos das informações constantes do documento de transporte que não

¹¹² Para uma análise do regime de responsabilidade específico das RR, (Gomes, Sobre a Responsabilidade do Transportador nas Regras de Roterdão. Breves Notas. 2012).

¹¹³ (Berlingieri, General Introduction 2010, 12).

haja sido alvo de qualificações pelo transportador. Também nas RR esta será uma presunção *iuris tantum*¹¹⁴.

A principal inovação das RR nesta matéria, face à redação entre nós em vigor da CB, será a previsão expressa dos casos em que esta presunção se converte em *iuris et de iure*.

Esses casos são encabeçados pela situação em que «*el documento negociable, sea en papel o electrónico, haya sido transferido a un tercero que haya obrado de buena fe*»¹¹⁵, prevista na alínea a) do art. 41.º. Por outro lado, também não é admitida a prova em contrário quando o destinatário das mercadorias haja atuado de boa fé com base nos dados constantes do documento que são responsabilidade do transportador (subalínea i) da alínea c) do art. 41.º). De igual modo, o transportador também não poderá fazer prova contrária dos dados por si verificados, nas mesmas circunstâncias (subalínea ii) da alínea c) do art. 41.º).

Como resultado do exposto, parece haver assim um reforço do valor probatório do documento de transporte nas RR, no que concerne à quitação e estado das mercadorias.

Quanto às valências dos documentos eletrónicos nesta sede – e ressalvado o que acima já ficou dito sobre a necessidade de estes serem emitidos e circulados em condições que garantam a verdadeira equivalência funcional –, não há qualquer especificidade. Com efeito, e como uma simples leitura do art. 41.º evidencia, as RR a cada passo ressalvam que todas as exigências e consequências são formuladas tanto a propósito dos documentos em papel, como a propósito dos documentos eletrónicos.

Parece assim que assistia total razão a Recalde Castells, ao afirmar: «*[l]a significación de los documentos del transporte como instrumento de “identificación” del receptum puede perfectamente ser suplida por el ordenador*»¹¹⁶.

3.2. A função de título de crédito nas Regras de Roterdão

Como afirmámos logo no início deste trabalho, as RR preveem a «*desmaterialização ou desincorporação*»¹¹⁷ dos documentos de transporte. O tema é particularmente delicado face à

¹¹⁴ (Emperanza Sobejano 2010, 153 e 154).

¹¹⁵ (Emperanza Sobejano 2010, 159).

¹¹⁶ (Recalde Castells, El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa 1992, 400).

qualificação do documento de transporte como título de crédito, pois o seu regime está intrinsecamente ligado, nas palavras de Manuel Alba Fernández, ao “*carácter tangible del papel*”¹¹⁸. Em acréscimo, as convenções internacionais sobre comércio eletrónico anteriores às RR parecem só dar arrimo às funções probatórias do documento de transporte¹¹⁹. Por fim, as exigências da banca não se compaginam com os sistemas de desmaterialização até agora existentes, dos quais demos nota em **1.**¹²⁰.

A doutrina explica-nos que a transposição do suporte em papel para o registo eletrónico pode ser conseguida por duas vias¹²¹, que não são exclusivas dos documentos de transporte nem dos títulos de crédito.

A primeira das vias apontadas é a instituição de um sistema de transmissão e/ou registo de direitos. Parece-nos que o exemplo mais familiar desta modalidade se encontra nas ações escriturais, como configuradas pelo art. 73.º e ss. do Código dos Valores Mobiliários. Neste sistema, há uma renúncia à própria ideia de documento em prol da ideia de informação contida no registo.

Parece-nos que Duarte Lynce de Faria preconizava já esta visão em 1996, ao afirmar: «[i]mporta não subordinar o contrato de transporte marítimo ao documento “conhecimento de carga” já que as transacções por meios electrónicos e por mera transferência entre bases de dados são fundamentais em sede de comércio internacional».

A segunda das vias apontadas é a da equivalência funcional. Neste sistema, quanto aos títulos de crédito, não se prescinde do documento em favor do direito nele incorporado. Antes visa-se replicar, no mundo eletrónico, o próprio suporte do direito. Como consequência, é necessário encontrar equivalentes eletrónicos para os fenómenos que emergem da relação entre as pessoas e os documentos¹²². Tais fenómenos incluem, por exemplo, a assinatura e a

¹¹⁷ (Antunes, O Contrato de Transporte 2009, 46), referindo-se à desmaterialização dos títulos de crédito em geral.

¹¹⁸ (Alba Fernández 2007).

¹¹⁹ Sobre o tema, (Carney e Ros 2002, 210).

¹²⁰ Nesse sentido, (Alba Fernández, The use of electronic records as collateral in the Rotterdam Rules: future solutions for present needs 2009): «*the major stumbling-block to a complete switch to the electronic mode for contractual processes in the cross-border exchange of goods, including those involving financial services such as a documentary credit, to say, the lack of a specific regulation on electronic documents*».

¹²¹ (Sturley, Tomotaka e Van der Ziel 2010, § 3.001 e ss.).

¹²² (Alba Fernández, Documentos de Transporte y Negociabilidad en un Entorno Electrónico (segunda parte), Revista de Derecho Mercantil 2007, 518) explica que «*se asumió que si un documento electrónico permitía el*

detenção física. Encontrada essa equivalência, procura-se aplicar o mesmo direito a duas realidades verdadeiramente paralelas.

O nosso regime jurídico interno dos documentos eletrónicos e da assinatura digital, vertido na versão atualizada do Decreto-Lei nº 290-D/99, de 2 de agosto, contém vários afloramentos deste princípio. Veja-se por exemplo o seu art. 3.º, em que a força probatória do documento eletrónico em que seja aposta assinatura eletrónica qualificada é equiparada à força probatória do documento particular assinado.

As RR perfilham, pelo menos maioritariamente, esta segunda modalidade de desmaterialização. O regime relevante encontra-se no Capítulo 3.º das RR, onde são fundamentais os arts. 8.º e 9.º.

O art. 8.º, como já se foi avançando, apresenta um princípio de equivalência funcional, dotado de duas faces. Por um lado, tudo o que possa estar num documento em papel poderá estar num documento eletrónico, desde que haja acordo¹²³ do carregador e transportador quanto à emissão e uso do documento eletrónico¹²⁴. Por outro lado, a emissão, controlo exclusivo e transmissão do documento eletrónico, nos termos do art. 8.º, terão o mesmo efeito que a emissão, posse e transmissão do documento em papel.

O art. 9.º, por seu lado, exige que os procedimentos relativos ao uso de documentos de transporte eletrónicos negociáveis cumpram quatro requisitos. Em nome da equivalência funcional, esses procedimentos deverão assim contemplar: (i) o método para a emissão e transmissão do documento (método esse que deverá ser inscrito no próprio documento); (ii) uma garantia de que o documento mantém a sua integridade; (iii) a forma de o portador

mismo manejo que permite el original en papel, entonces cualquier proceso basado en el mundo físico en el intercambio y transmisión del documento podría ser replicado en un entorno electrónico».

¹²³ (Illescas Ortiz, Las Claves de las Reglas de Rotterdam 2010, 1826) chama a atenção para esta necessidade de acordo prévio, que, como refere este autor, corresponde a uma exigência nova em sede de comércio eletrónico.

¹²⁴ A única significativa exceção a este princípio, nas RR, respeita aos documentos não negociáveis cuja submissão é necessária para a entrega, já abordados na n. 177. Com efeito, as RR não permitem – de acordo com a melhor doutrina – que este tipo de documento seja emitido sob forma eletrónica. Nesse sentido, (Fujita 2010, 162): «[t]here is no electronic equivalent to “straight bills of lading”. The UNICTRAL Working Group agreed that there was no practical need for the Convention to recognize such intermediary transport records that were not used at present». Também assim, (Sturley, Tomotaka e Van der Ziel 2010, 50 e n. 19).

demonstrar que é o portador; e (iv) a forma de ser prestada confirmação de que a entrega foi feita ao portador ou de que o documento perdeu efeito ou validade¹²⁵.

O art. 9.º esgota o regime dos procedimentos aplicáveis ao uso de documentos de transporte eletrônicos negociáveis previsto nas RR. Tal significa que as RR não estabelecem regras técnicas que visem a satisfação das exigências constantes do art. 9.º. Com efeito, as RR adotam um princípio de neutralidade tecnológica¹²⁶, em que a escolha do método para a emissão e transmissão do documento de transporte é deixada à liberdade das partes. Em acréscimo, as RR não densificam o que seja a integridade do documento. Por fim, e no que serão os requisitos de mais difícil satisfação, as RR não determinam de que forma é estabelecida a legitimidade do portador e, logo, verificada a bondade da entrega das mercadorias.

Em suma, o art. 9.º limita-se a consagrar princípios, que mais não são do que corolários da própria equivalência funcional, conforme configurada pelo art. 8.º. Consegue-se, aliás, imaginar facilmente outras derivações do princípio da equivalência funcional, como a singularidade («*uniqueness*»¹²⁷) e autenticidade do documento, cujo respeito se impõe, apesar de não terem sido vertidos em letra expressa das RR. Em consequência, as RR determinam que certas realidades deverão ser valoradas – o controlo exclusivo do documento eletrónico deverá ser equiparado à posse do documento em papel, por exemplo – mas não oferecem critérios nem regras técnicas para que, na prática, se possa identificar essas realidades.

Os motivos para o cariz lato e aberto do art. 9.º são suficientemente claros. Existe consciência de que quaisquer normas técnicas que viessem a ser consagradas seriam rapidamente prejudicadas pela evolução tecnológica das comunicações eletrónicas¹²⁸. A inevitabilidade dessa desatualização é ademais reforçada pela experiência histórica em matéria de lenta aprovação e ratificação de convenções sobre transporte marítimo.

¹²⁵ Sobre os procedimentos versados pelo art. 9.º, veja-se (Sturley, Tomotaka e Van der Ziel 2010, § 3.033) e (Baena Baena 2012).

¹²⁶ Nesse sentido, (Baena Baena 2012, 784).

¹²⁷ De acordo com (Alba Fernández, Documentos de transporte y negociabilidad en un entorno electrónico (I) 2007, 107), as exigências de «*uniqueness*» impõe que a cada direito corresponda só um documento.

¹²⁸ Neste sentido, (Sturley, Tomotaka e Van der Ziel 2010, § 3.036): «*UNICTRAL realised that it could not set technical rules. As a matter of principle, it sought to be neutral about the specific electronic techniques that could be used for this purpose*».

Todavía, não podemos de deixar de acompanhar as preocupações expressas por Recalde Castells, quando coloca algumas reservas face à opção de remeter aspetos fundamentais do regime à autonomia privada¹²⁹.

Com efeito, na leitura das RR, é inevitável a sensação de que o art. 9.º consagrou os princípios que deveriam ter presidido à positivação de um regime completo. Nesse sentido, e em nome da segurança jurídica, os resultados que o art. 9.º visa impor deveriam – salvo melhor opinião – ser legalmente condicionados¹³⁰. Recorrendo a um exemplo, julgamos que aos aplicadores das RR interessaria mais a fixação de um critério seguro para a identificação do portador do documento do que saber que as partes deveriam ter garantido que este seria identificável.

Numa visão aparentemente oposta, é também defensável que o art. 8.º fornece orientação já assaz suficiente para a equiparação dos documentos eletrónicos aos documentos em papel, numa perspetiva de regulamentação mínima, sendo desnecessária a criação do art. 9.º. Com efeito, parece-nos que quanto aos documentos não negociáveis é também imperativo o respeito por todos os corolários da equivalência funcional, para que o seu valor probatório não seja afetado.

Em suma, e no que interessa à nossa análise, as RR preveem a equivalência funcional do documento eletrónico ao documento em papel, fazendo corresponder o controlo exclusivo daquele à posse deste. Não fixam, contudo, normas técnicas para a verificação do controlo

¹²⁹ (Recalde Castells, La Función Representativa del Conocimiento de Embarque en las Reglas de Rotterdam 2012, 404): *«la única norma relevante es la que se limita a equiparar los instrumentos tradicionales y la documentación electrónica. Allí se prevé que “el empleo de un documento electrónico de transporte negociable debe observar ciertos procedimientos”, sin especificar cuáles son éstos. Con ello se prescinde de tratar los problemas que desde sus orígenes (p. ej., en el Cargo Key Receipt o en el sistema INTERTANKO creado por el Chase Manhattan Bank), o en fases posteriores (p. ej. el conocimiento electrónico del Comité Marítimo Internacional o en el BOLERO) preocuparon en el proceso conducente a la difusión de documentos electrónicos: por un lado, la garantía de la autenticidad del mensaje, y, por otro, el alcance y límites a la equivalencia de los efectos derivados de la transmisión de las mercancías mediante un documento en papel o por medio de un mensaje electrónico. El nuevo convenio no aclara estas cuestiones, remitiéndose a la autonomía privada, lo cual, en una cuestión en la que se ven afectados los intereses de terceros, constituye una opción cuestionable»*

¹³⁰ Note-se que um documento eletrónico de transporte emitido e transmitido através de procedimentos que não satisfaçam os requisitos do art. 9.º corre o risco de ser considerado não negociável. Isso mesmo é assinalado por (Faria 2010, 57): *«not every electronic record purporting to be negotiable must be recognized as such. Indeed, subparagraph (b) expressly links the use of the electronic record to the requirements set forth in Article 9. In other words, an electronic transport record that fails to meet those requirements may not be recognized as negotiable»*. Adivinha-se assim uma difícil concatenação dos conceitos abertos do art. 9.º com a certeza e segurança jurídica tradicionalmente associadas aos documentos de transporte negociáveis e que fundamentam a confiança que operadores e banca depositam nestes documentos.

exclusivo. Neste sentido, podem ficar aquém dos objetivos proclamados quanto à regulamentação dos documentos eletrónicos.

Numa outra perspetiva, teme-se que as RR tenham ido além do que seria expectável num quadro de equivalência funcional e tenham mesmo iniciado um sistema de registo ou transferência de direitos. A este propósito, atente-se no art. 51.º, que regula o direito de controlo das mercadorias em viagem. Com efeito, as RR afirmam que o direito de controlo é transmitido com o título, imiscuindo-se nas regras aplicáveis aos títulos de crédito e à transmissão de direitos em cada ordenamento jurídico. Por outro lado, as RR admitem mesmo a transmissão desse direito sem título, o que evidencia verdadeiramente um sistema de transmissão de direitos¹³¹.

Teremos assim que começar a questionar se a imposição de normas técnicas nas RR não seria um mal menor, considerando que o sistema alternativo à equivalência funcional parece pressupor a imposição de regras uniformes internacionais em matéria de cessão de direitos e transmissão de propriedade¹³².

4. CONCLUSÕES

Propusemo-nos a avaliar se as clássicas funções do documento de transporte se mantêm, e em que termos, perante os documentos eletrónicos de transporte vertidos nas RR. Chegados a este ponto, cabe agora tentar uma resposta.

Quanto à função probatória, parece-nos avisado concluir, nos ombros de Emperanza Sobejano, que “[e]stas funciones, que son las que tradicionalmente se han predicado de los documentos de transporte marítimo [...] también han quedado consagradas en las RR.”.

Já quanto à função de título de crédito, encontramos dificuldades mesmo a montante das RR. A aceção clássica de função representativa permanece algo de misterioso e os quadros de transmissão de direitos sobre as mercadorias estão longe de ser internacionalmente uniformes. Neste cenário, é inevitável intuir-se que muitas questões em torno do contrato de transporte

¹³¹ Neste sentido, (Sturley, Tomotaka e Van der Ziel 2010, § 3.015 e ss.): «the Rotterdam Rules expressly provide that the right of control is transferable and that, if it is transferred independently of any document or record, the transfer is effective towards the carrier only when the carrier is notified».

¹³² No mesmo sentido parece ir (Recalde Castells, La Función Representativa del Conocimiento de Embarque en las Reglas de Rotterdam 2012, 414).

estarão a ser resolvidas não pela doutrina, mas sim pela prática e pela jurisprudência¹³³. Assim, quando a discussão teórica se centra em questões como a desmaterialização dos documentos de transporte, antigos problemas vêm à tona. Só podemos esperar que não façam as RR naufragar.

¹³³ No mesmo trilha, (Raposo, Direito Marítimo - Uma Perspectiva 1983, 349) afirma que o Direito Marítimo se afigura como um «*direito* quase judicial».

5. BIBLIOGRAFIA CITADA

Alba Fernández, Manuel, «Documentos de Transporte Electrónicos: Perspectivas de Negociabilidad» in *Aspectos Jurídicos y Económicos del Transporte. Hacia un Transporte Mas Seguro, Sostenible y Eficiente*, Fernando Martínez Sanz, Maria Victoria Petit Lavall, Achim Pütz y Lorena Sales Pallarés, Castelló de la Plana, Universitat Jaume I, 2007, pp. 589 a 608.

Alba Fernández, Manuel, «Documentos de Transporte y Negociabilidad en un Entorno Electrónico (segunda parte)», *Revista de Derecho Mercantil*, 2007, pp. 489 a 532.

Alba Fernández, Manuel, «Documentos de transporte y negociabilidad en un entorno electrónico (I).», *Revista de Derecho Mercantil*, 2007.

Alba Fernández, Manuel, «The use of electronic records as collateral in the Rotterdam Rules: future solutions for present needs», *Uniform Law Review*, 2009, pp. 801 a 829.

Alves, Hugo Ramos, *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, Almedina, 2008.

Antunes, José A. Engrácia, «O Contrato de Transporte.» *O Direito*, III, 2009, pp. 539 a 566.

Antunes, José A. Engrácia, *Os Títulos de Crédito. Uma Introdução*, Coimbra Editora, 2009.

Arroyo, Ignacio, *Curso de Derecho Marítimo*, J.M. Bosch Editor, 2001.

Ascensão, J. Oliveira, *Direito Comercial, Volume III, Títulos de Crédito*, Lisboa, 1992.

Baena Baena, Pedro Jesús, «La Electronificación de los Documentos de Transporte en Las Regras de Rotterdam», em *Estudios de Derecho Marítimo*, Aranzadi, 2012, 771 a 794.

Basedow, Jürgen, *Der Transportvertrag: Studien zur Privatrechtsangleichung auf Regulierten Märkten*, Tübingen, Mohr, 1987.

Bastos, Nuno Manuel Castello-Branco, *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*, Almedina, 2004.

Bastos, Nuno Manuel Castello-Branco, *Direito dos Transportes*, Almedina, 2004.

Berlingieri, Francesco, «General Introduction» in *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Alexander von Ziegler, Stefano Zunarelli e Johan Schelin, Wolters Kluwer, 2010, pp. 1 a 26.

Berlingieri, Francesco, «Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules», <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf> (último acceso: 29 de Maio de 2013).

Böhm-Amolly, Alexandra van, *A Uniformização do Regime Jurídico do Transporte Marítimo de Mercadorias: Alguns Problemas, Vol. I, Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Marcello Caetano*, 2007, pp. 67 a 80.

Bools, Michael D., *The Bill of Lading. A Document of Title to Goods an Anglo-American Comparison*, Londres, Lloyd's of London Press Ltd., 1997.

Carbone, Sergio M., P. Celle, e M. Lopez de Gonzalo. *Il Diritto Maritimo. Attraverso i Casi e le Clausole Contrattuali*, Torino, G. Giappichelli Editore, 2002.

Carney, Philip e Ignacio de Ros, «Conocimientos de embarque electrónicos.» *Anuario de Derecho Maritimo XIX*, 2002, pp. 201 a 220.

Correia, A. Ferrer, *Lições de Direito Comercial, Volume III, Letra de Câmbio*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1975.

Costa, Mário Júlio de Almeida e Evaristo Mendes, «Transporte Marítimo - Conhecimento de Carga, *Direito e Justiça*, IX Tomo 1, 1995, pp. 171 a 207.

Emperanza Sobejano, Alberto, «Documentos de transporte: indicaciones sobre el porteador y sobre las mercancías: valor probatorio», in *Las reglas de Rotterdam. La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*, Marcial Pons, 2010, pp. 139 a 160.

Faria, José Angelo Estrella, «Electronic Transport Records», in *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Alexander von Ziegler, Stefano Zunarelli y Johan Schelin. Wolters Kluwer, 2010.

Fujita, Tomotaka. «Transport Documents and Electronic Transport Records», in *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Alexander von Ziegler, Johan Schelin y Stefano Zunarelli. Wolters Kluwer, 2010.

Gaskell, Nicholas, Regina Asariotis e Yvonne Baatz, *Bills of Lading: Law and Contracts*, LLP Professional Publishing, 2000.

Gomes, Manuel Januário da Costa, *Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção “Marítima-Plus” sobre Transporte Internacional de Mercadorias*, Vol. I, de *Temas de Direito dos Transportes*, Almedina, 2010, pp. 7 a 83.

Gomes, Manuel Januário da Costa, «Sobre a Responsabilidade do Transportador nas Regras de Roterdão. Breves Notas», in *Estudios de Derecho Marítimo*, Aranzadi, 2012, pp. 639 a 663.

Illescas Ortiz, Rafael, «Las Claves de las Reglas de Rotterdam» in *Estudios de Derecho Mercantil. En memoria del Profesor Aníbal Sánchez Andrés*, Aranzadi, 2010, pp. 1815-1828.

Illescas Ortiz, Rafael, «Lo que Cambia en el Derecho del Transporte Internacional Tras las Reglas de Rotterdam», in *El Derecho Mercantil en el Umbral del Siglo XXI. Libro Homenaje al Profesor Dr. Carlos Fernández-Nóvoa en su Octogésimo Cumpleaños*, Marcial Pons, 2010, pp. 590 a 600.

Illescas Ortiz, Rafael, «Lo que Cambia en el Derecho del Transporte Internacional tras las Reglas de Rotterdam», in *El Derecho Mercantil en el Umbral del Siglo XXI. Libro Homenaje al Profesor Dr. Carlos Fernández-Nóvoa en su Octogésimo Cumpleaños*, Marcial Pons, 2010, p. 598 e ss.?

Justo, A. Santos, *Contrato de Transporte Marítimo, Nos 20 Anos do Código das Sociedades Comerciais - Volume III*, Coimbra Editora, 2007, pp. 11 a 24.

Karan, Hakan, «Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules» in *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. An Appraisal of the “Rotterdam Rules”*, Springer, 2011, pp. 229 a 248.

Martín Castro, María de La Paz, «La documentación electrónica del contrato de transporte. Alternativas legales y prácticas al empleo de soportes materiales para la documentación de las operaciones de transporte, 2002.», *La Ley*, 2002, pp. 608 a 654.

Martínez Jiménez, María Isabel, «Algunas notas sobre el origen histórico del conocimiento de embarque como título representativo de las mercancías», *Anuario de Derecho Marítimo VII*, 1989, pp. 291 a 302.

Martins, Alexandre de Soveral, «As Regras de Roterdão» in *Novos Caminhos para o Direito dos Transportes*, Almedina, 2013.

Pinheiro, Luís de Lima, «Direito Aplicável ao Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias. Volume II - Contratos, Obrigações Extracontratuais, Insolvência, Operações Bancárias, Operações sobre Instrumentos Financeiros e Reconhecimento de Decisões Estrangeiras» em *Estudos de Direito Internacional Privado*, Almedina, 2009, 311 a 348.

Proença, Alfredo e J. Espanha Proença, *Transporte de Mercadorias*, Almedina, 2004.

Ramos Herranz, Isabel, «La Noción del Documento de Transporte en el Convenio. Los Documentos de Transporte Negociables y no Negociables» in *Las Reglas de Rotterdam y la Práctica Comercial Internacional*, Manuel Alba Fernandez e Rafael Illescas Ortiz, Arazandi, 2012, pp. 323 a 370.

Raposo, Mário, «Valor probatório do conhecimento de carga», *Jornal do Foro*, 1968, pp. 145 a 200.

Raposo, Mário, «Direito Marítimo - Uma Perspectiva», *Revista da Ordem dos Advogados*, 1983, pp. 348 a 395.

Raposo, Mário, «Transporte marítimo de mercadorias. Os problemas» in *I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo 6 e 7 de Março de 2008. O Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias*, Manuel Januário da Costa Gomes, Almedina, 2008, pp. 41 a 78.

Recalde Castells, Andrés, *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativam*, Civitas, 1992.

Recalde Castells, Andrés, «La Función Representativa del Conocimiento de Embarque en las Reglas de Rotterdam» in *Liber Amicorum Prof. José María Gondra Romero Fernández de la Gándara*, Luís Fernández de la Gándara, José Miguel Embid Irujo, Andrés Recalde Castells e Francisco José León Sanz, Marcial Pons, 2012, pp. 395 a 418.

Rocha, Francisco Costeira da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias - Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, Almedina, 2000.

Silva, J. Calvão, «Crédito documentário e conhecimento de embarque» in *Estudos de Direito Comercial*, J. Calvão Silva, Almedina, 1996.

Sturley, Michael F., Fujita Tomotaka e Gertjan Van der Ziel, *The Rotterdam Rules. The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Thomson Reuters, 2010.

Treitel, Guenter e F.M.B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, Sweet & Maxwell, 2001.

Wilson, John F, *Carriage of Goods by Sea*, Pitman Publishing, 2001.