

TRADUÇÃO

CONVENÇÃO DE BUDAPESTE**sobre o Contrato de Transporte de Mercadorias por Vias Navegáveis Interiores (CMNI) (*)**

OS ESTADOS PARTES NA PRESENTE CONVENÇÃO,

CONSIDERANDO as recomendações formuladas na Ata Final da Conferência sobre a Segurança e a Cooperação na Europa, de 1 de agosto de 1975, com vista a harmonizar os regimes jurídicos no interesse do desenvolvimento dos transportes pelos Estados membros da Comissão Central para a Navegação do Reno e da Comissão do Danúbio, em colaboração com a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa,

RECONHECENDO a necessidade e a conveniência de serem estabelecidas de comum acordo normas uniformes para os contratos de transporte de mercadorias por via navegável interior,

DECIDIRAM celebrar uma convenção para o efeito, tendo acordado o seguinte:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos da presente Convenção, entende-se por,

1. «Contrato de transporte», um contrato, de qualquer tipo, pelo qual o transportador se compromete contra pagamento a transportar mercadorias por via navegável interior;
2. «Transportador», a pessoa que celebra ou em nome da qual é celebrado um contrato de transporte com um carregador;
3. «Transportador de facto», qualquer pessoa que não seja trabalhador ou agente do transportador e a quem é confiada por este a execução da totalidade ou de parte da operação de transporte;
4. «Carregador», a pessoa que celebra ou em nome ou por conta da qual é celebrado um contrato de transporte de mercadorias com um transportador;
5. «Destinatário», a pessoa habilitada a receber as mercadorias;
6. «Documento de transporte», o documento que faz prova do contrato de transporte e que atesta que o transportador recebeu ou embarcou as mercadorias, sob a forma de conhecimento de embarque, guia de remessa ou qualquer outro documento utilizado no comércio;
7. O termo «mercadorias» não abrange as embarcações rebocadas ou empurradas nem as bagagens ou veículos dos passageiros. Caso as mercadorias sejam consolidadas num contentor, palete ou equipamento de transporte similar ou sejam embaladas, são também consideradas «mercadorias» o referido equipamento de transporte ou a embalagem, fornecidos pelo carregador;
8. «Por escrito» designa igualmente, salvo acordado em contrário pelas partes, a transmissão de informações por meios eletrónicos, óticos ou outros meios análogos de comunicação, incluindo, mas não exclusivamente, por telegrama, fax, telex, correio eletrónico ou transferência eletrónica de dados, desde que essa informação fique acessível para consulta posterior.
9. A lei de um Estado aplicável em conformidade com a presente Convenção é constituída pelas normas jurídicas em vigor nesse Estado, com exceção das normas de direito internacional privado.

(*) Adotada pela Conferência Diplomática organizada conjuntamente pela CCNR, a Comissão do Danúbio e a UNECE, em Budapeste, de 25 de setembro a 3 de outubro de 2000.

*Artigo 2.º***Âmbito de aplicação**

1. A presente Convenção aplica-se a qualquer contrato de transporte no âmbito do qual o porto de carga ou o local da receção e o porto de descarga ou o local de entrega se localizam em dois Estados diferentes, dos quais pelo menos um seja Parte na Convenção. Se o contrato prever vários portos de descarga ou locais de entrega, o porto de descarga ou o local de entrega onde as mercadorias foram efetivamente entregues é o fator determinante.
2. A presente Convenção aplica-se se o objeto do contrato de transporte for o transporte de mercadorias sem transbordo, tanto em vias navegáveis interiores como em águas sujeitas à regulamentação marítima, nas condições previstas no n.º 1, exceto se:
 - a) o conhecimento de embarque marítimo tiver sido emitido em conformidade com o direito marítimo aplicável, ou
 - b) o trajeto nas águas sujeitas à regulamentação marítima for o mais longo.
3. A presente Convenção aplica-se independentemente da nacionalidade, do lugar de registo ou do porto de origem da embarcação ou de esta ser um navio de mar ou uma embarcação de navegação interior, e independentemente da nacionalidade, do domicílio, da sede ou do lugar de residência do transportador, carregador ou destinatário.

CAPÍTULO II

DIREITOS E OBRIGAÇÕES DAS PARTES CONTRATANTES*Artigo 3.º***Receção, transporte e entrega das mercadorias**

1. O transportador deve transportar as mercadorias para o local de entrega dentro do prazo fixado e entregá-las ao destinatário no estado em que lhe foram entregues.
2. Salvo acordo em contrário, a receção e a entrega das mercadorias são efetuadas a bordo da embarcação.
3. O transportador decide da embarcação a utilizar. É obrigado a exercer, antes e no início da viagem, a devida diligência para garantir, atendendo às mercadorias a transportar, que a embarcação se encontra em condições de receber as mercadorias, está apta a navegar, tem a tripulação e o equipamento prescritos nos regulamentos em vigor e dispõe das necessárias autorizações nacionais e internacionais para o transporte das mercadorias em causa.
4. Se for acordado que o transporte deve ser efetuado por uma embarcação específica ou num determinado tipo de embarcação, o transportador só pode efetuar o carregamento ou transbordo das mercadorias, no todo ou em parte, para outra embarcação do mesmo ou de outro tipo sem o consentimento do carregador:
 - a) em circunstâncias como águas pouco profundas, abalroamento ou outro obstáculo à navegação, que eram imprevisíveis no momento da celebração do contrato de transporte e quando seja necessário, para a execução do referido contrato, o carregamento ou transbordo das mercadorias, e o transportador não possa obter instruções do carregador num prazo adequado; ou
 - b) se for essa a prática vigente no porto em que a embarcação se encontra.
5. Sob reserva das obrigações que incumbem ao carregador, o transportador deve assegurar que a carga, a estiva e a peação das mercadorias não afetam a segurança da embarcação.
6. O transportador só pode transportar as mercadorias no convés ou em porões descobertos com o acordo do carregador, se for prática corrente no tráfego em causa ou for exigido pela regulamentação aplicável.

*Artigo 4.º***Transportador de facto**

1. Um contrato que se insira na definição constante do artigo 1.º, n.º 1, celebrado entre um transportador e um transportador de facto, constitui um contrato de transporte na aceção da presente Convenção. Para efeitos desse contrato, todas as disposições da presente Convenção respeitantes ao carregador são aplicáveis ao transportador e todas as disposições respeitantes ao transportador são aplicáveis ao transportador de facto.

2. Se confiar a execução da totalidade ou de parte da operação de transporte a um transportador de facto, seja ou não no exercício de um direito previsto no contrato de transporte, o transportador continua a ser responsável pela totalidade da operação de transporte, nos termos da presente Convenção. Todas as disposições da presente Convenção respeitantes à responsabilidade do transportador são igualmente aplicáveis à responsabilidade do transportador de facto quanto à operação de transporte que efetua.
3. O transportador é obrigado a informar o carregador sempre que confie a execução da totalidade ou parte de uma operação de transporte a um transportador de facto.
4. Todo e qualquer acordo com o carregador ou com o destinatário que alargue a responsabilidade do transportador nos termos das disposições da presente Convenção só afeta o transportador de facto se este o aceitar expressamente e por escrito. O transportador de facto pode invocar todas as objeções que possam ser invocadas pelo transportador ao abrigo do contrato de transporte.
5. Na medida em que o transportador e o transportador de facto sejam responsáveis, a sua responsabilidade é solidária. Nenhuma disposição do presente artigo prejudica um eventual direito de regresso entre eles.

Artigo 5.º

Prazo de entrega

O transportador deve entregar as mercadorias dentro do prazo acordado no contrato de transporte ou, caso não tenha sido definido qualquer prazo, dentro do prazo que seria razoável exigir a um transportador diligente, tendo em conta as circunstâncias da viagem e uma navegação sem impedimentos.

Artigo 6.º

Obrigações do carregador

1. O carregador é obrigado a pagar os montantes devidos nos termos do contrato de transporte.
2. O carregador deve fornecer por escrito ao transportador, antes da entrega das mercadorias para transporte, as seguintes informações sobre as mesmas:
 - a) dimensões, número ou peso e coeficiente de estiva;
 - b) marcas necessárias para a sua identificação;
 - c) natureza, características e propriedades;
 - d) instruções a respeito do tratamento aduaneiro ou administrativo aplicável;
 - e) outros elementos que devam figurar no documento de transporte.

O carregador deve igualmente entregar ao transportador, no momento da entrega das mercadorias para transporte, todos os documentos de acompanhamento.

3. Se a natureza das mercadorias o exigir, atendendo à operação de transporte acordada, o carregador deve embalar as mercadorias de modo a prevenir o seu extravio ou avaria entre o momento em que são entregues ao transportador e o momento da sua entrega, a fim de garantir que estas não causam danos à embarcação ou a outras mercadorias. Segundo o que for acordado para o transporte, o carregador deve prever igualmente a marcação adequada, em conformidade com as normas internacionais e nacionais e aplicáveis ou, na falta dessas normas, com as regras e práticas geralmente reconhecidas na navegação interior.
4. Sob reserva das obrigações que incumbem ao transportador, o carregador deve proceder ao carregamento, à estiva e à peação das mercadorias em conformidade com as práticas da navegação interior, salvo outra estipulação no contrato de transporte.

Artigo 7.º

Mercadorias perigosas ou poluentes

1. Caso devam ser transportadas mercadorias perigosas ou poluentes, antes de proceder à entrega das mesmas o carregador deve, além de lhe fornecer as indicações previstas no artigo 6.º, n.º 2, informar o transportador, de forma clara e por escrito, dos perigos e riscos de poluição inerentes às mercadorias e das precauções a tomar.

2. Caso o transporte das mercadorias perigosas ou poluentes necessite de autorização prévia, o carregador deve entregar os documentos necessários o mais tardar quando proceder à entrega das mercadorias.
3. Se a continuação do transporte, a descarga ou a entrega das mercadorias perigosas ou poluentes não for possível por falta de autorização administrativa, os custos do retorno das mercadorias ao porto de carga ou ao local mais próximo onde possam ser descarregadas e entregues ou eliminadas serão suportados pelo carregador.
4. Em caso de perigo iminente para a vida, os bens ou o meio ambiente, o transportador tem o direito de descarregar as mercadorias, de as tornar inócuas ou, se tal medida não for desproporcionada face ao perigo que representam, de as destruir, mesmo que tenha sido informado ou tomado conhecimento por outros meios da natureza do perigo ou do risco de poluição inerente às mercadorias antes de as receber.
5. Se tiver o direito de tomar as medidas referidas nos n.ºs 3 e 4, o transportador pode exigir uma indemnização pelos prejuízos sofridos

Artigo 8.º

Responsabilidade do carregador

1. O carregador, mesmo que não lhe possa ser imputada qualquer culpa, é responsável por todos os danos e custos incorridos pelo transportador ou pelo transportador de facto em virtude de:
 - a) faltarem, serem inexatas ou estarem incompletas as indicações ou informações previstas no artigo 6.º, n.º 2, e no artigo 7.º, n.º 1;
 - b) não estarem as mercadorias perigosas ou poluentes marcadas ou etiquetadas em conformidade com as normas internacionais ou nacionais aplicáveis ou, na falta dessas normas, com as regras e as práticas geralmente reconhecidas na navegação interior;
 - c) faltarem, serem inexatos ou estarem incompletos os documentos de acompanhamento necessários.

O transportador não pode invocar a responsabilidade do carregador caso se prove que a culpa é imputável ao próprio transportador ou aos seus trabalhadores ou agentes. O mesmo se aplica no que respeita ao transportador de facto.

2. O carregador é responsável pelos atos ou omissões das pessoas a cujos serviços recorra para desempenhar as funções e cumprir as obrigações previstas nos artigos 6.º e 7.º, como se fossem os seus próprios atos ou omissões, desde que essas pessoas atuem no exercício das suas funções.

Artigo 9.º

Rescisão do contrato de transporte pelo transportador

1. O transportador pode rescindir o contrato de transporte se o carregador não cumprir as obrigações previstas no artigo 6.º, n.º 2, ou no artigo 7.º, n.ºs 1 e 2.
2. Se exercer o seu direito de rescisão, o transportador pode descarregar as mercadorias a expensas do carregador e reclamar o pagamento de um dos seguintes montantes:
 - a) um terço do frete acordado; ou
 - b) além dos eventuais encargos de sobrestadia, uma indemnização equivalente ao montante das despesas efetuadas e do prejuízo causado, bem como, se a viagem já tiver tido início, um suplemento do frete proporcional para a parte da viagem já efetuada.

Artigo 10.º

Entrega das mercadorias

1. Sem prejuízo das obrigações do carregador nos termos do artigo 6.º, n.º 1, o destinatário que solicitar a entrega das mercadorias à chegada destas ao local de entrega é responsável, nos termos do contrato de transporte, pelo frete e outros créditos sobre as mercadorias, assim como pela sua contribuição para qualquer avaria comum. Na falta do documento de transporte ou se este não for apresentado, o destinatário é responsável pelo frete acordado com o carregador se for essa a prática corrente no mercado.

2. A colocação das mercadorias à disposição do destinatário, em conformidade com o contrato de transporte, com a prática no tráfego em causa ou com a regulamentação aplicável no porto de descarga, é considerada entrega. A entrega, por imposição, das mercadorias a uma autoridade ou a um terceiro é também considerada entrega.

CAPÍTULO III

DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Artigo 11.º

Natureza e conteúdo

1. O transportador deve emitir um documento de transporte para cada operação de transporte de mercadorias regida pela presente Convenção. Só deve emitir um conhecimento se o carregador o solicitar e tal tenha sido acordado antes de as mercadorias terem sido carregadas ou recebidas para transporte. A falta do documento de transporte ou o facto de este estar incompleto não afetam a validade do contrato de transporte.

2. O original do documento de transporte deve ser assinado pelo transportador, pelo capitão da embarcação ou por uma pessoa autorizada pelo transportador. O transportador pode exigir que o carregador rubrique o original ou uma cópia. A rubrica pode ser manuscrita, impressa em fac-símile, perfurada, estampada, ou em forma de símbolos ou feita por qualquer outro meio mecânico ou eletrónico, se tal não for proibido pela lei do Estado onde é emitido o documento de transporte.

3. O documento de transporte faz fé, salvo prova em contrário, da celebração e do conteúdo do contrato de transporte e da receção das mercadorias pelo transportador. Estabelece, nomeadamente, a presunção de que as mercadorias foram recebidas para transporte tal como descritas no documento de transporte.

4. Se o documento de transporte for um conhecimento de embarque, apenas este rege as relações entre o transportador e o destinatário. As condições do contrato de transporte continuarão a reger as relações entre o transportador e o carregador.

5. Além da sua denominação, o documento de transporte deve conter as seguintes indicações:

- a) o nome, o domicílio, a sede ou o lugar de residência do transportador e do carregador;
- b) o destinatário das mercadorias;
- c) o nome ou número da embarcação, se as mercadorias tiverem sido embarcadas, ou a menção de que as mercadorias foram recebidas pelo transportador mas ainda não embarcadas;
- d) o porto de carga ou o local onde as mercadorias foram recebidas para transporte e o porto de descarga ou o local de entrega;
- e) a designação usual do tipo de mercadorias e da sua embalagem e, tratando-se de mercadorias perigosas ou poluentes, a sua designação segundo as prescrições em vigor ou, na sua falta, a designação genérica;
- f) as dimensões, o número e o peso, assim como as marcas de identificação, das mercadorias embarcadas ou recebidas para transporte;
- g) a declaração, se for caso disso, de que as mercadorias devem ou podem ser transportadas no convés ou em porões descobertos;
- h) as disposições acordadas quanto ao frete;
- i) se for uma guia de remessa, a indicação de que se trata de um original ou de uma cópia; se for um conhecimento de embarque, o número de originais;
- j) o lugar e a data da emissão.

A natureza jurídica do documento de transporte, na aceção do artigo 1.º, n.º 6, da presente Convenção, não é afetada pela falta de uma ou várias das indicações previstas no presente número.

*Artigo 12.º***Inscrição de reservas nos documentos de transporte**

1. O transportador pode estipular, no documento de transporte, reservas quanto:
 - a) às dimensões, número ou peso das mercadorias, caso tenha motivos para suspeitar que as informações fornecidas pelo carregador são inexatas ou não as tenha podido verificar por falta de meios para o efeito, nomeadamente devido ao facto de as mercadorias não terem sido contadas, medidas ou pesadas na sua presença ou devido ao facto de, sem o seu acordo explícito, as dimensões e o peso terem sido estabelecidos por medição do calado;
 - b) às marcas de identificação que não estejam apostas de forma clara e durável nas próprias mercadorias ou, caso estas estejam embaladas, nos recipientes ou embalagens;
 - c) ao estado aparente das mercadorias.
2. Se o transportador não verificar o estado aparente das mercadorias ou não formular reservas a esse respeito, considera-se que indicou no documento de transporte que as mercadorias se encontravam em aparente bom estado.
3. Se, de acordo com as informações que constam do documento de transporte, as mercadorias forem colocadas num contentor ou nos porões da embarcação e seladas por pessoas distintas do transportador ou dos trabalhadores ou agentes deste e se, à chegada ao porto de descarga ou ao local de entrega, o contentor e os selos estiverem incólumes e inviolados, presume-se que a perda ou a deterioração das mercadorias não ocorreu durante o transporte.

*Artigo 13.º***Conhecimento de embarque**

1. O original do conhecimento de embarque constitui um título emitido em nome do destinatário, à ordem ou ao portador.
2. No local de destino, as mercadorias só devem ser entregues contra entrega do original do conhecimento apresentado inicialmente. Não pode ser reclamada posteriormente a entrega contra apresentação de outros originais.
3. Quando as mercadorias são recebidas pelo transportador, a entrega do conhecimento de embarque a uma pessoa que este habilita a receber as mercadorias tem, no que respeita à aquisição do direito às mercadorias, os mesmos efeitos que a entrega das mercadorias.
4. Se o conhecimento de embarque tiver sido transferido para um terceiro, incluindo o destinatário, que agiu de boa-fé com base na descrição das mercadorias dele constante, não é admissível prova contrária à presunção prevista no artigo 11.º, n.º 3, e no artigo 12.º, n.º 2.

CAPÍTULO IV

DIREITO DE DISPOR DAS MERCADORIAS*Artigo 14.º***Titular do direito de dispor das mercadorias**

1. O carregador está autorizado a dispor das mercadorias; pode, nomeadamente, exigir ao transportador que não prossiga com o transporte, que altere o local da entrega ou entregue as mercadorias a um destinatário diferente do indicado no documento de transporte.
2. O direito do carregador a dispor das mercadorias extingue-se quando o destinatário, após a chegada das mercadorias ao local previsto de entrega, solicita a entrega das mesmas e,
 - a) se o transporte for efetuado ao abrigo de uma guia de remessa, quando o original é entregue ao destinatário;
 - b) se o transporte for efetuado ao abrigo de um conhecimento de embarque, quando o carregador deixa de ter qualquer original em seu poder, entregando-os a outra pessoa.
3. Mediante a menção correspondente na guia de remessa, o carregador pode, no momento da emissão da mesma, renunciar ao direito a dispor das mercadorias em benefício do destinatário.

*Artigo 15.º***Condições de exercício do direito de dispor das mercadorias**

O carregador ou, nas situações previstas no artigo 14.º, n.ºs 2 e 3, o destinatário, deve, caso pretenda exercer o seu direito a dispor das mercadorias:

- a) apresentar todos os exemplares originais previamente à chegada das mercadorias ao local previsto de entrega, se for utilizado um conhecimento de embarque;
- b) apresentar um documento de transporte, o qual deve incluir as novas instruções dadas ao transportador, se for utilizado um documento distinto do conhecimento de embarque;
- c) compensar o transportador por todos os custos e prejuízos incorridos com a execução das instruções;
- d) pagar a totalidade do frete acordado em caso de descarga das mercadorias antes da chegada ao local previsto de entrega, salvo se o contrato de transporte dispuser em contrário.

CAPÍTULO V

RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR*Artigo 16.º***Responsabilidade por prejuízos**

1. O transportador é responsável pelos prejuízos resultantes da perda das mercadorias ou dos danos causados às mesmas entre o momento em que as recebeu para transporte e o momento da sua entrega, ou resultantes de atraso na sua entrega, salvo se puder demonstrar que a perda se deveu a circunstâncias que um transportador diligente não poderia ter evitado e a cujas consequências não poderia ter obviado.
2. A responsabilidade do transportador pelos prejuízos resultantes da perda ou dos danos sofridos pelas mercadorias anteriormente ao seu carregamento na embarcação ou posteriormente ao seu descarregamento rege-se pela lei do Estado aplicável ao contrato de transporte.

*Artigo 17.º***Trabalhadores e agentes**

1. O transportador é responsável pelos atos ou omissões dos seus trabalhadores e agentes a cujos serviços recorra durante a execução do contrato, como se fossem os seus próprios atos ou omissões, quando essas pessoas atuem no exercício das suas funções.
2. Se o transporte for efetuado por um transportador de facto nos termos do artigo 4.º, o transportador é igualmente responsável pelos atos e omissões do transportador de facto e dos seus trabalhadores e agentes, quando estes atuem no exercício das suas funções.
3. Se for intentada uma ação contra os trabalhadores ou agentes do transportador ou do transportador de facto, essas pessoas podem, se provarem que agiram no exercício das suas funções, invocar as mesmas exonerações e limitações da responsabilidade que o transportador ou transportador de facto possam invocar ao abrigo da presente Convenção.
4. Um piloto designado por uma autoridade e que não possa ser livremente escolhido não é considerado um trabalhador ou agente na aceção do n.º 1.

*Artigo 18.º***Exonerações especiais da responsabilidade**

1. O transportador e o transportador de facto estão exonerados da responsabilidade quando a perda, o dano ou o atraso resultem de qualquer das circunstâncias ou riscos seguintes:
 - a) atos ou omissões do carregador, do destinatário ou da pessoa com direito a dispor das mercadorias;
 - b) movimentação, carga, estiva ou descarga das mercadorias pelo carregador, pelo destinatário ou por terceiros agindo em nome do carregador ou do destinatário;

- c) transporte das mercadorias no convés ou em porões descobertos com o acordo do carregador, se for prática corrente no tráfego em causa ou for exigido pela regulamentação aplicável;
- d) natureza das mercadorias expostas, total ou parcialmente, à perda ou avaria, nomeadamente por rutura, corrosão, degradação, dessecação, derrame ou perda normal (de volume ou massa) ou por ação de roedores ou outras pragas;
- e) falta ou defeito da embalagem quando as mercadorias, pela sua própria natureza, estão expostas à perda ou avaria se não estiverem embaladas ou a embalagem for defeituosa;
- f) insuficiência ou inadequação das marcas de identificação das mercadorias;
- g) operações ou tentativas de salvamento ou de resgate nas vias de navegação interior;
- h) transporte de animais vivos, salvo se o transportador não tiver tomado as medidas ou respeitado as instruções acordadas no contrato de transporte.

2. Sempre que, no caso concreto, os danos possam ser atribuídos a uma ou várias circunstâncias ou riscos enumerados no n.º 1, presume-se que foram causados por essa circunstância ou risco. Esta presunção não se aplica se o lesado provar que o prejuízo sofrido não resulta, ou não resulta exclusivamente, de qualquer das circunstâncias ou riscos enumerados no n.º 1.

Artigo 19.º

Cálculo da indemnização

1. Se o transportador for responsável pela perda total das mercadorias, a indemnização que está obrigado a pagar corresponde ao valor das mercadorias no local e no dia da entrega nos termos do contrato de transporte. A entrega a uma pessoa diferente do titular do direito é considerada uma perda.
2. Em caso de perda parcial ou de danos causados às mercadorias, o transportador só é responsável pelo valor da depreciação.
3. O valor das mercadorias é determinado pela sua cotação na bolsa ou, na falta desta, pelo preço corrente no mercado, ou, na falta de ambos, pelo valor usual das mercadorias da mesma natureza e qualidade no local de entrega.
4. No que respeita às mercadorias expostas, pela sua própria natureza, a uma perda durante o transporte, o transportador é responsável, independentemente da duração do transporte, unicamente pela parte da perda que exceda a perda considerada normal (de volume ou massa), como estipulado pelas partes no contrato de transporte ou, caso nada tenha sido estipulado, pela regulamentação ou práticas correntes no local de destino.
5. O disposto no presente artigo não prejudica o direito do transportador relativamente ao frete, como previsto no contrato de transporte ou, na falta de acordo específico a este respeito, na regulamentação ou práticas nacionais aplicáveis.

Artigo 20.º

Limites máximos de responsabilidade

1. Sob reserva do artigo 21.º e do n.º 4 do presente artigo, e independentemente do tipo de ação intentada contra si, o transportador não pode em caso algum ser responsável por um montante superior a 666,67 unidades de conta por embalagem ou outra unidade de carga, ou a duas unidades de conta por quilograma do peso indicado no documento de transporte, das mercadorias perdidas ou avariadas, consoante o valor que for mais elevado. Se a embalagem ou outra unidade de carga for um contentor e não houver qualquer referência no documento de transporte a embalagens ou a unidades de carga consolidadas no contentor, o montante de 666,67 unidades de conta é substituído pelo montante de 1 500 unidades de conta para o contentor, sem as mercadorias, acrescido do montante de 25 000 unidades de conta para as mercadorias nele contidas.
2. Se for utilizado um contentor, uma paleta ou equipamento de transporte similar para reunir as mercadorias, as embalagens ou outras unidades de carga que o documento de transporte indique estarem carregadas nesse equipamento de transporte são consideradas embalagens ou unidades de carga. Não sendo esse o caso, as mercadorias carregadas no equipamento são consideradas uma única unidade de carga. Em caso de perda ou avaria do próprio equipamento de transporte, deve ser considerado uma unidade de carga distinta caso não pertença ao transportador ou não tenha sido por ele fornecido.

3. Em caso de perda por atraso na entrega, a responsabilidade do transportador não pode exceder o montante do frete. No entanto, a responsabilidade total ao abrigo do n.º 1 e do primeiro período do presente parágrafo não pode exceder o limite que seria aplicável nos termos do n.º 1 em caso de perda total das mercadorias em relação às quais essa responsabilidade tenha sido incorrida.
4. Os limites máximos de responsabilidade referidos no n.º 1 não se aplicam quando:
 - a) natureza e o valor mais elevado das mercadorias ou dos equipamentos de transporte tenham sido expressamente indicados no documento de transporte e o transportador não tenha contestado essas especificações; ou
 - b) as partes tenham acordado expressamente limites máximos de responsabilidade superiores.
5. O montante total das indemnizações devidas pelo mesmo prejuízo pelo transportador, pelo transportador de facto e pelos seus trabalhadores ou agentes não pode exceder os limites de responsabilidade previstos no presente artigo.

Artigo 21.º

Perda do direito de limitação da responsabilidade

1. O transportador, ou o transportador de facto, não pode invocar as exonerações e os limites de responsabilidade previstos na presente Convenção ou no contrato de transporte caso se prove que foi ele próprio que causou o dano, por ato ou omissão, com a intenção de o causar ou atuando de forma negligente sabendo que provavelmente se produziria tal dano.
2. Da mesma forma, os trabalhadores e agentes que atuem em nome do transportador ou do transportador de facto não podem invocar as exonerações e os limites de responsabilidade previstos na presente Convenção ou no contrato de transporte caso se prove que causaram o dano da forma descrita no n.º 1.

Artigo 22.º

Aplicação das exonerações e dos limites de responsabilidade

As exonerações e os limites de responsabilidade previstos na presente Convenção, ou no contrato de transporte, são aplicáveis a todas as ações intentadas por perdas ou danos ou por atraso na entrega das mercadorias objeto do contrato de transporte, independentemente de a ação se fundar na responsabilidade contratual ou extracontratual ou em qualquer outro motivo jurídico.

CAPÍTULO VI

PRAZOS DE RECLAMAÇÃO

Artigo 23.º

Notificação dos danos

1. A aceitação sem reservas das mercadorias pelo destinatário constitui prova suficiente da sua entrega pelo transportador no estado e na quantidade em que lhe foram entregues para transporte.
2. O transportador e o destinatário podem exigir a verificação do estado e da quantidade das mercadorias no momento da entrega na presença de ambas as partes.
3. Se a perda ou avaria das mercadorias for evidente, as eventuais reservas do destinatário devem ser formuladas por escrito, especificando a natureza geral dos danos, o mais tardar no momento da entrega, salvo se o destinatário e o transportador tiverem verificado conjuntamente o estado das mercadorias.
4. Se a perda, ou avaria, das mercadorias não for evidente, as eventuais reservas do destinatário devem ser comunicadas por escrito, especificando a natureza geral da avaria, o mais tardar sete dias após a data da entrega; neste caso, o lesado tem de provar que a avaria foi causada quando as mercadorias se encontravam a cargo do transportador.
5. Não é devida qualquer indemnização pelo dano resultante de atraso na entrega, exceto se o destinatário provar que avisou o transportador do atraso nos 21 dias seguintes à entrega das mercadorias e que essa informação chegou ao transportador.

*Artigo 24.º***Prescrição**

1. Qualquer ação intentada decorrente de um contrato regido pela presente Convenção prescreve no prazo de um ano a contar do dia em que as mercadorias foram ou deveriam ter sido entregues ao destinatário. O dia de início da prescrição não está compreendido nesse prazo.
2. A pessoa contra a qual a ação é intentada pode, a qualquer momento, dentro do prazo de prescrição, prorrogar este prazo mediante declaração escrita dirigida ao lesado. O prazo pode ser prorrogado ulteriormente mediante uma ou mais declarações subsequentes.
3. A suspensão e a interrupção do prazo de prescrição são regidas pela lei do Estado aplicável ao contrato de transporte. A apresentação de uma ação num procedimento destinado a determinar a responsabilidade limitada por qualquer reclamação resultante de um acontecimento causador de um dano, interrompe a prescrição.
4. A pessoa considerada responsável por força da presente Convenção pode exercer em tribunal o direito de regresso, mesmo depois do termo do prazo de prescrição previsto nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, se o procedimento for intentado no prazo de 90 dias a contar do dia em que o autor da ação de regresso aceitou uma reclamação ou foi citado ou notificado, ou num prazo mais longo, se estiver previsto pela lei do Estado em que o procedimento foi intentado.
5. A ação prescrita não pode ser exercida sob a forma de pedido reconvenicional ou de exceção.

CAPÍTULO VII

LIMITES DA LIBERDADE CONTRATUAL*Artigo 25.º***Nulidade de disposições contratuais**

1. São nulas todas as disposições contratuais que tenham por objeto excluir ou limitar ou, sob reserva do disposto no artigo 20.º, n.º 4, agravar a responsabilidade, na aceção da presente Convenção, do transportador, do transportador de facto ou dos seus trabalhadores ou agentes, inverter o ónus da prova ou reduzir os prazos de reclamação ou de prescrição referidos nos artigos 23.º e 24.º. É igualmente nula qualquer disposição contratual que designe o transportador como benefício do seguro das mercadorias.
2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo, e sem prejuízo do disposto no artigo 21.º, são autorizadas as disposições contratuais que especifiquem que o transportador ou o transportador de facto não é responsável pelos prejuízos resultantes de:
 - a) atos ou omissões do condutor da embarcação, do piloto ou de qualquer outra pessoa ao serviço da embarcação, do rebocador ou do empurrador, durante a navegação ou aquando da formação ou dissolução de um comboio empurrado ou rebocado, desde que o transportador tenha cumprido as obrigações relativas à tripulação previstas no artigo 3.º, n.º 3, salvo se tal ato ou omissão resultar da intenção de causar o dano ou de uma conduta negligente sabendo que provavelmente se produziria tal dano;
 - b) incêndio ou explosão a bordo, quando não seja possível provar que o incêndio ou a explosão é imputável ao transportador ou ao transportador de facto, ou seus trabalhadores ou agentes, ou a um defeito da embarcação;
 - c) defeitos da sua embarcação ou de uma embarcação alugada ou fretada, existentes previamente à viagem, se provar que, não obstante a diligência devida, não era possível detetá-los antes da partida.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES*Artigo 26.º***Avaria comum**

O disposto na presente convenção não afeta a aplicação de disposições do contrato de transporte ou do direito nacional relativas ao cálculo do montante das indemnizações por perdas e danos e das contribuições a pagar em caso de avaria comum.

*Artigo 27.º***Outras disposições aplicáveis e danos nucleares**

1. A presente Convenção não afeta os direitos e obrigações do transportador decorrentes de convenções internacionais ou do direito nacional em matéria de limitação da responsabilidade dos proprietários de embarcações de navegação interior ou de navios de mar.
2. O transportador é exonerado da responsabilidade nos termos da presente Convenção pelos danos causados por um acidente nuclear, se o operador da instalação nuclear ou outra pessoa autorizada for responsável por esses danos por força das disposições legislativas e regulamentares nacionais que regulam a responsabilidade no domínio da energia nuclear.

*Artigo 28.º***Unidade de conta**

A unidade de conta referida no artigo 20.º da presente Convenção é o direito de saque especial, conforme definido pelo Fundo Monetário Internacional. Os montantes mencionados no artigo 20.º devem ser convertidos na moeda nacional do Estado em causa, segundo o valor dessa moeda na data do julgamento ou na data acordada pelas partes. O valor, em termos de direitos de saque especiais, da moeda nacional de um Estado Contratante, é calculado segundo o método de avaliação aplicado pelo Fundo Monetário Internacional à data em questão para as suas próprias operações e transações.

*Artigo 29.º***Disposições nacionais suplementares**

1. Nos casos não previstos na presente Convenção, o contrato de transporte rege-se pela lei do Estado acordado pelas partes.
2. Na falta desse acordo, é aplicável a lei do Estado com o qual o contrato de transporte apresenta uma conexão mais estreita.
3. Presume-se que o contrato de transporte apresenta uma conexão mais estreita com o Estado onde se localiza o estabelecimento principal do transportador no momento em que o contrato é celebrado, caso o porto de carga ou o local onde as mercadorias são recebidas para transporte, o porto de descarga ou o local de entrega ou o estabelecimento principal do carregador se localizem igualmente no território desse Estado. Se o transportador não tiver estabelecimento em terra e celebrar o contrato de transporte a bordo da embarcação, presume-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com o Estado no qual a embarcação está registada ou cuja bandeira arvora, caso o porto de carga ou o local onde as mercadorias são recebidas para transporte, o porto de descarga ou o local de entrega ou o estabelecimento principal do carregador se localizem igualmente no território desse Estado.
4. A lei do Estado onde as mercadorias se encontram é aplicável à garantia real de que beneficia o transportador no que respeita aos créditos referidos no artigo 10.º, n.º 1.

CAPÍTULO IX

DECLARAÇÕES RELATIVAS AO ÂMBITO DE APLICAÇÃO*Artigo 30.º***Transporte por determinadas vias navegáveis interiores**

1. Cada Estado pode, no momento da assinatura da presente Convenção, ou da sua ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, declarar que não a aplicará aos contratos de transporte cujo trajeto se faça por determinadas vias navegáveis interiores situadas no seu território e às quais não se apliquem as normas internacionais relativas à navegação e que não constituam uma ligação entre tais vias de navegação internacionais. Contudo, essa declaração não pode mencionar a totalidade das principais vias navegáveis desse Estado.
2. Sempre que a finalidade do contrato de transporte seja o transporte de mercadorias sem transbordo efetuado tanto por vias navegáveis não mencionadas na declaração referida no n.º 1, como por vias navegáveis mencionadas nessa declaração, a presente Convenção é igualmente aplicável a esse contrato, salvo se o trajeto a percorrer nestas últimas vias navegáveis for o mais longo.

3. Quando foi efetuada uma declaração em conformidade com o n.º 1, qualquer outro Estado Contratante pode declarar que também não aplicará as disposições da presente Convenção aos contratos referidos nessa declaração. A declaração efetuada em conformidade com o presente número produz efeitos no momento da entrada em vigor da Convenção para o Estado que tenha efetuado uma declaração em conformidade com o n.º 1, mas nunca antes da entrada em vigor da Convenção para o Estado que efetuou uma declaração nos termos do presente número.

4. As declarações referidas nos n.ºs 1 e 3 do presente artigo podem ser retiradas, no todo ou em parte, em qualquer momento, mediante notificação ao depositário para este efeito, indicando a data em que as reservas deixam de produzir efeitos. A retirada de tais declarações não produz efeitos sobre os contratos já celebrados.

Artigo 31.º

Transporte nacional ou transporte gratuito

Cada Estado pode, no momento da assinatura da presente Convenção, ou da sua ratificação, aprovação, aceitação ou adesão, ou em qualquer outro momento posterior, declarar que aplicará igualmente a presente Convenção:

- a) aos contratos de transporte nos termos dos quais o porto de carga ou o local de receção e o porto de descarga ou o local de entrega se localizam no seu próprio território;
- b) sem prejuízo do disposto no artigo 1.º, n.º 1, aos transportes gratuitos.

Artigo 32.º

Disposições regionais em matéria de responsabilidade

1. Cada Estado pode, no momento da assinatura da presente Convenção, ou da sua ratificação, aprovação, aceitação ou adesão, ou em qualquer outro momento posterior, declarar que, no que se refere ao transporte de mercadorias entre os portos de carga ou os locais de receção das mercadorias e os portos de descarga ou os locais de entrega, quando ambos estejam situados no seu próprio território ou um deles se situe no seu próprio território e o outro se situe no território de um Estado que efetuou idêntica declaração, o transportador não será responsável pelos danos causados por atos ou omissões do condutor da embarcação, do piloto ou de qualquer outra pessoa ao serviço da embarcação, do rebocador ou do empurrador, durante a navegação ou aquando da formação de um comboio empurrado ou rebocado, desde que tenha cumprido as obrigações relativas à tripulação previstas no artigo 3.º, n.º 3, salvo se tal ato, ou omissão, resultar da intenção de causar o dano ou de conduta negligente sabendo que provavelmente se produziria tal dano.

2. A disposição relativa à responsabilidade referida no n.º 1 entra em vigor entre dois Estados Contratantes no momento da entrada em vigor da presente Convenção no segundo Estado que efetuou idêntica declaração. Se um Estado efetuar a referida declaração após a entrada em vigor da Convenção para esse Estado, a disposição relativa à responsabilidade referida no n.º 1 entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao termo de um período de três meses a contar da notificação da declaração ao depositário. As disposições em matéria de responsabilidade só são aplicáveis aos contratos de transporte assinados após a sua entrada em vigor.

3. As declarações efetuadas em conformidade com o n.º 1 podem ser retiradas em qualquer altura mediante notificação ao depositário. Em caso de retirada da declaração, a disposição relativa à responsabilidade referida no n.º 1 deixa de produzir efeitos no primeiro dia do mês seguinte ao da notificação ou numa data posterior eventualmente indicada na notificação. A retirada da declaração não se aplica aos contratos de transporte assinados antes de as disposições relativas à responsabilidade cessarem de produzir efeitos.

CAPÍTULO X

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 33.º

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1. A presente Convenção estará aberta à assinatura de todos os Estados durante um ano na sede do depositário. O prazo para assinatura começa a correr na data em que o depositário declarar que se encontram disponíveis todos os textos autênticos da Convenção.

2. Os Estados podem tornar-se Partes na presente Convenção:
 - a) mediante assinatura sem reserva de ratificação, aceitação ou aprovação;
 - b) mediante assinatura sob reserva de ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação;
 - c) mediante adesão, após o termo do prazo fixado para a assinatura.
3. Os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão são depositados junto do depositário.

Artigo 34.º

Entrada em vigor

1. A presente Convenção entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao termo de um prazo de três meses a contar da data em que cinco Estados a tiverem assinado sem reservas de ratificação, aceitação ou aprovação, ou tiverem depositado os respetivos instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto do depositário.
2. Para cada Estado que assinar a presente Convenção sem reservas de ratificação, aceitação ou aprovação, ou que depositar os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto do depositário após a entrada em vigor da presente Convenção, esta última entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao termo de um prazo de três meses a contar da data da assinatura sem reservas de ratificação, aceitação ou aprovação, ou do depósito dos instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto do depositário.

Artigo 35.º

Denúncia

1. A presente Convenção pode ser denunciada por qualquer Estado Parte após o termo do prazo de um ano a contar da data em que tiver entrado em vigor para esse Estado.
2. A notificação da denúncia é depositada junto do depositário.
3. A denúncia produz efeitos no primeiro dia do mês seguinte ao termo de um prazo de um ano a contar da data do depósito da notificação da denúncia ou após um período mais longo referido na notificação da denúncia.

Artigo 36.º

Revisão e alteração

A pedido de pelo menos um terço dos Estados contratantes na presente Convenção, o depositário deve convocar uma conferência dos Estados contratantes para proceder à sua revisão ou alteração.

Artigo 37.º

Revisão dos montantes dos limites de responsabilidade e da unidade de conta

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 36.º, se for proposta uma revisão dos montantes fixados no artigo 20.º, n.º 1, ou a substituição da unidade de conta definida no artigo 28.º por qualquer outra unidade, o depositário deve, a pedido de pelo menos um quarto dos Estados Partes na presente Convenção, apresentar a proposta a todos os membros da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa, da Comissão Central para a Navegação do Reno e da Comissão do Danúbio, assim como a todos os Estados Contratantes e convocar uma conferência com o único objetivo de alterar os montantes especificados no artigo 20.º, n.º 1, ou substituir a unidade de conta definida no artigo 28.º por outra unidade.
2. A conferência será convocada, no mínimo, seis meses depois da data em que a proposta foi transmitida.
3. Todos os Estados Contratantes na presente Convenção podem participar na conferência, independentemente de serem ou não membros das organizações referidas no n.º 1.

4. As alterações são adotadas por maioria de dois terços dos Estados Contratantes da Convenção representados na conferência e que participem na votação, desde que no momento da votação se encontrem representados pelo menos metade dos Estados Contratantes.
5. Durante a consulta relativa à alteração dos montantes referidos no artigo 20.º, n.º 1, a conferência deve ter em conta os ensinamentos retirados dos acontecimentos que originaram os danos, nomeadamente a extensão dos danos deles resultantes, as flutuações dos valores monetários e os efeitos da alteração proposta no custo dos seguros.
6. a) a alteração dos montantes em conformidade com o disposto no presente artigo só poderá produzir efeitos no prazo mínimo de cinco anos a contar do dia da abertura da presente Convenção para assinatura, e no prazo mínimo de cinco anos a contar da data de entrada em vigor de uma alteração introduzida anteriormente, em conformidade com o presente artigo.
b) um montante não pode ser aumentado a ponto de exceder os limites máximos de responsabilidade especificados na presente Convenção, acrescido de seis por cento ao ano, calculado segundo o princípio dos juros compostos a partir do dia de abertura da presente Convenção para assinatura.
c) um montante não pode ser aumentado a ponto de exceder o triplo dos limites máximos de responsabilidade especificado na presente Convenção.
7. O depositário notifica todos os Estados Contratantes de qualquer alteração adotada em conformidade com o n.º 4. A alteração é considerada aceite uma vez decorrido o prazo de 18 meses a contar da data da notificação, salvo se durante este período pelo menos um quarto dos Estados que eram Estados Contratantes no momento da decisão sobre a alteração informar o depositário de que não a aceita; em tal caso, a alteração é rejeitada e não entra em vigor.
8. Uma alteração considerada aceite em conformidade com o n.º 7 entra em vigor 18 meses após a sua aceitação.
9. Todos os Estados Contratantes ficam vinculados pela alteração, salvo se denunciarem a presente Convenção, em conformidade com o artigo 35.º, o mais tardar seis meses antes de a alteração entrar em vigor. A denúncia produz efeitos quando a alteração entrar em vigor.
10. Quando uma alteração tiver sido adotada, mas o prazo de dezoito meses previsto para a sua aceitação ainda não tiver decorrido, qualquer Estado que se torne Estado Contratante durante esse período fica igualmente vinculado pela alteração se esta entrar em vigor. Um Estado que se torne Estado Contratante após esse período fica vinculado por qualquer alteração aceite em conformidade com o n.º 7. Nos casos previstos no presente número, um Estado fica vinculado por uma alteração logo que esta entre em vigor ou logo que a presente Convenção entre em vigor para esse Estado, se tal ocorrer posteriormente.

Artigo 38.º

Depositário

1. A presente Convenção será depositada junto do Governo da República da Hungria.
2. O depositário deve:
 - a) comunicar a presente Convenção a todos os Estados que participaram na Conferência Diplomática de adoção da Convenção de Budapeste sobre o contrato de transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores na versão linguística oficial que não se encontrava disponível no momento da Conferência, tendo em vista a sua verificação;
 - b) informar todos os Estados referidos na alínea a) de qualquer proposta de alteração do texto comunicada em conformidade com a alínea a);
 - c) determinar a data em que todas as versões linguísticas oficiais da presente Convenção estão conformes entre si e devem ser consideradas autênticas;
 - d) comunicar a todos os Estados-Membros referidos na alínea a) a data determinada em conformidade com a alínea c);
 - e) comunicar cópias autenticadas da presente Convenção a todos os Estados convidados a participar na Conferência Diplomática de adoção da Convenção de Budapeste sobre o contrato de transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores, assim como a todos os que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram;

- f) informar todos os Estados que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram:
- i) de qualquer nova assinatura, notificação ou declaração, com indicação da respetiva data;
 - i) da data de entrada em vigor da presente Convenção;
 - ii) de qualquer denúncia da presente Convenção com indicação da data em que a mesma produz efeitos;
 - iv) de qualquer alteração adotada em conformidade com os artigos 36.º e 37.º da Convenção com indicação da data da sua entrada em vigor;
 - v) de qualquer comunicação exigida por força de uma disposição da presente Convenção.

3. Após a entrada em vigor da presente Convenção, o depositário transmite ao Secretariado das Nações Unidas uma cópia autenticada da Convenção, para registo e publicação, em conformidade com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

FEITO EM Budapeste, aos vinte e dois de junho de 2001, num único exemplar original, cujas versões em alemão, francês, inglês, neerlandês e russo fazem igualmente fé.

EM FÉ DO QUE os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados pelos respetivos governos, assinaram a presente Convenção.
