

Grupo I

Em março de 2015, um voo partiu do aeroporto *El Prat*, em Barcelona, com destino a Dusseldórfia, na Alemanha. Aproveitando-se da ausência momentânea do piloto, o copiloto despenhou o avião nas montanhas dos Alpes, tendo-se, para isso, trancado no cockpit. Todos os passageiros, que iam bordo, faleceram.

A transportadora aérea, *Germanwings*, invoca em sua defesa que tomou todas as medidas que poderia ter tomado, no que se refere à avaliação do piloto, anterior à sua contratação; por outro lado, nada mais poderia ter sido feito, atendendo ao facto de o copiloto se ter trancado no cockpit. Assim, a transportadora entende que não terá de ressarcir as famílias dos passageiros que pereceram. Estas têm, obviamente, o entendimento oposto.

1. Pronuncie-se sobre a responsabilidade da transportadora nesta situação concreta, e sobre os tipos de danos que podem estar em causa. (6 valores)

2. *Quid iuris* se o copiloto, tendo tido a mesma atuação, não se encontrasse ao serviço naquele voo, mas fosse apenas um passageiro como todos os outros, tendo adquirido um título de transporte? (2 valores)

Grupo II

Em janeiro de 2016, Mário comprou um bilhete de avião, de Lisboa para as Ilhas Canárias. Quando, em agosto, fez a viagem, confrontou-se com o cancelamento do voo que deveria fazer a ligação entre Madrid e as Ilhas Canárias, atendendo a uma avaria no aparelho designado para realizar aquele segmento da viagem. A *Iberia* rapidamente lhe propôs outro voo alternativo, que chegaria uma hora mais tarde ao destino, proposta que Mário aceitou.

Ao chegar às Ilhas Canárias, o piloto confrontou-se com um nevoeiro de tal forma cerrado, que, durante uma hora e meia, foi impossível aterrar. Tendo em conta que o voo tinha partido pouco antes da hora do almoço, todos os passageiros estavam cheios de fome. Principalmente Mário, que não tinha conseguido tomar o pequeno-almoço. Os funcionários da *Iberia*, no entanto, recusaram-se a alimentar os passageiros de graça, pretendendo exigir-lhes o pagamento da comida disponível a bordo.

Mário ficou furioso com esta atitude dos funcionários da *Iberia*, bem como com um atraso de duas horas e meia na chegada ao seu destino. Pretende, por isso, ser ressarcido pela *Iberia*, não só pelo tempo que perdeu, mas, também, pelo facto de não ter podido visitar um museu que queria ver, coisa que apenas poderia fazer no dia da chegada, e até certa hora. Com o atraso, tal visita se tornou-se impossível, e Mário perdeu os 200€ que já tinha pago pelos serviços de um guia. Finalmente, pretende ser compensado pelo dinheiro que gastou a bordo no almoço, quando este lhe devia ter sido dado sem quaisquer custos, atendendo às circunstâncias.

A *Iberia* defende-se, dizendo que Mário aceitou realizar a viagem num voo alternativo, pelo que não tem direito a qualquer indemnização. Por outro lado, o atraso devido ao excesso de nevoeiro teria sido inevitável. Finalmente, argumenta que os horários que constam do bilhete são meramente indicativos, o que resulta da posição assumida pela própria *IATA*.

Pronuncie-se sobre os argumentos de ambas as partes, indicando se Mário deverá ser ressarcido, e quais os danos em causa. (6 valores)

Grupo III

Em março de 2017, a pianista Tânia Archote contratou a empresa *Martelos e Cordas* para o transporte do seu piano de cauda, da sua residência no Estoril, para a residência da Baronesa Von Tutu, em

Madrid. Neste local, a pianista iria fazer um recital para um conjunto de amigos da Baronesa, em abril de 2017. Foi acordado que o piano seria transportado num camião de caixa aberta, coberto por uma lona, tendo em conta que seria pouco provável a ocorrência de chuva durante o transporte. De declaração de expedição não constava qualquer referência à CMR.

Na viagem, feita de noite, Fernando, motorista fez uma paragem para descansar e comer, tendo deixado o caminhão estacionado na beira da estrada, num local bastante isolado, e sem qualquer vigilância policial. Quando voltou ao camião, constatou que o piano havia sido furtado.

Tânia Archote ficou furiosa, não só porque teve de cancelar o concerto, não só porque teve de cancelar o concerto, não tendo auferido do pagamento de 10.000€, mas, também, porque ficou sem o seu piano, instrumento que a acompanhou toda a sua carreira, e que valia 20.000€. Hoje, dois meses após o termo do prazo acordado para a entrega do piano, pretende ser ressarcida pelos danos que lhe foram causados. Fernando defende-se afirmando que, naquela noite, choveu torrencialmente, pelo que o piano nunca teria chegado em condições de realizar o concerto em Madrid. Acresce que Fernando nada poderia ter feito para impedir o furto. Finalmente, invoca o facto de Tânia ter concordado que o transporte fosse feito num camião de caixa aberta, apenas coberto por uma lona, pelo que o risco de um eventual furto deveria correr por sua conta. Por tudo isto, entende que a *Martelos e Cordas* não deve assumir qualquer responsabilidade pelos danos em causa.

Analise a pretensão de Tânia Archote, e pronuncie-se sobre os argumentos invocados por ambas as partes. (6 valores)

Tópicos de correção

Grupo I

1. Para determinar a responsabilidade da transportadora no caso concreto, em primeiro lugar tem de se determinar qual o regime aplicável. Encontra-se preenchido o âmbito de aplicação da Convenção de Montreal (CM), visto que o ponto de partida e de destino se situam no território de dois Estados contratantes. Neste caso, trata-se de Espanha e da Alemanha (artigo 1.º/1 e 2 CM). Trata-se de um contrato internacional de transporte a título oneroso. Também se tratava de uma transportadora comunitária, pelo que se aplica o artigo 3.º/1 do Regulamento (CE) n.º 2027/1997, na versão do Regulamento (CE) n.º 889/2002, que remete para o regime da CM, no que se refere à responsabilidade das transportadoras aéreas comunitárias. Estas vêm definidas no artigo 2.º/1/b) do Regulamento 2027/1997.

A responsabilidade pela morte dos passageiros é regulada pelo artigo 17.º CM. Assim, os alunos deveriam analisar os respetivos pressupostos.

No que se refere ao período de responsabilidade, não se torna necessário discutir o conceito de “operações de embarque e desembarque”, visto que o falecimento dos passageiros ocorreu quando estes se encontravam a bordo da aeronave (artigo 17.º/1).

Por outro lado, não existe qualquer dúvida de que se verificou um “acidente”, mesmo que se entenda que este conceito deve ser adjetivado, ou seja, ainda que se adote um conceito mais restrito de acidente. Numa perspetiva mais restrita, o conceito de “acidente” deve ser entendido como um evento não usual, não expectável, externo ao passageiro e conexo com os riscos próprios do transporte aéreo ou que constitua uma interferência exógena com efeitos sobre o funcionamento, operação, ou uso normal dos meios e equipamentos afetos ao transporte aéreo (posição de CARLOS ALBERTO NEVES DE ALMEIDA).

Também se verifica um dano, que, neste caso é o dano morte, ao que acrescem os danos não patrimoniais sofridos pelos familiares das vítimas do acidente. A referência que o artigo 17.º/1 CM faz a “morte ou lesão corporal” leva a doutrina a defender que os danos exclusivamente não patrimoniais não serão indemnizáveis à luz da CM. A jurisprudência, nomeadamente norte-americana, defende, igualmente, que os danos psicológicos apenas serão indemnizáveis, à luz da CM, quando acompanhados de danos físicos.

Questão diversa prende-se com o problema de saber se tais danos poderão ser indemnizados à luz da lei para que remete a *lex fori*. Neste ponto, deve entender-se que os regimes convencionais não são autossuficientes, exigindo-se a sua integração por disposições de direito nacional que os complementem. No caso concreto, não se pode entender que o sofrimento dos familiares das vítimas, devido ao falecimento destas últimas, sejam um dano exclusivamente psicológico, que não é acompanhado por nenhum dano físico, porque a morte constitui do passageiro constitui o maior dano físico que este pode sofrer, e não parece exigível que tal dano tenha de se verificar na pessoa que reclama a indemnização. Assim, em suma, seriam indemnizáveis, não só os danos patrimoniais sofridos pelas famílias, decorrentes do facto de perderem um membro que poderia, eventualmente, contribuir para o seu sustento, mas, também, o seu sofrimento pela perda de um ente querido.

Finalmente, existe, sem dúvida, um nexo de causalidade entre o acidente em causa e os danos sofridos pelos passageiros e suas famílias.

No que diz respeito ao montante da indemnização em causa, a CM consagra um sistema de dois estratos (*two-tier system*). Neste sistema, até ao montante de 100.000 Direitos de Saque Especial (DSE) (1.º estrato), a transportadora aérea responde de uma forma quase-objetiva (artigo 21.º/1), apenas podendo ser exonerada, total ou parcialmente, da sua responsabilidade, em caso de culpa contributiva do lesado (artigo 20.º). Na situação concreta, não se verificou qualquer culpa contributiva dos lesados, podendo, por isso, concluir-se que a *Germanwings* terá, sem dúvida, de responder pelos danos causados com a morte dos passageiros, até ao montante de 100.000 DSE. Isto sem prejuízo da revisão quinquenal dos limites da responsabilidade (artigo 24.º). Assim, até este montante, será irrelevante determinar se foram tomadas todas as ações necessárias para evitar o dano, nomeadamente se a avaliação do piloto, anterior à sua contratação, foi feita sem negligência e com o devido cuidado. Para este efeito, também não será relevante perguntar porque é que o piloto ficou sozinho no cockpit ou invocar a inevitabilidade do dano. Por isso, até ao montante de 100.000 DSE os argumentos invocados pela *Germanwings* não procedem.

No que se refere ao segundo nível de responsabilidade, relativo aos danos que excedam os 100.000 DSE, estabelece-se um sistema de responsabilidade subjetiva total com presunção de culpa do transportador. Este apenas será exonerado, total ou parcialmente, mediante a prova que faça: a) do dolo ou culpa exclusiva ou contributiva do passageiro (artigo 20.º); b) do dolo ou culpa exclusiva de terceiro (artigo 21.º/2/b)); c) da sua conduta diligente, demonstrando que os danos não foram causados por negligência ou outro ato doloso ou omissão sua ou dos seus trabalhadores ou agentes (artigo 21.º/2/a)). No caso concreto, a *Germanwings* não poderá invocar a culpa exclusiva de terceiro, porque, por mais cuidado que a transportadora tenha tido na sua avaliação, antes de contratar o copiloto, o trabalhador no exercício das suas funções nunca poderá ser entendido como “terceiro”. Na realidade, do artigo 21.º/2/a) *a contrario*, depreende-se que o transportador responde pelas ações dolosas ou negligentes dos agentes, trabalhadores e dependentes. Por isso, a transportadora não pode invocar a sua conduta diligente, à luz do mesmo preceito. Acresce que a própria transportadora poderá ter, também, uma parcela da culpa, para além do piloto, na medida em que lhe foi permitido pilotar um avião, sendo, aparentemente, psicologicamente instável, e lhe foi permitido ficar no cockpit sozinho. Por isso, a própria conduta diligente seria questionável neste caso.

A jurisdição competente será determinada nos termos do artigo 33.º, tendo sido consagrada uma quinta jurisdição na CM, como forma de proteção dos passageiros, permitindo-lhes um acesso mais fácil ao foro competente, tendo em conta que se trata de contratos *internacionais* de transporte.

2. Existem, na doutrina, autores que defendem que a transportadora aérea responde objetivamente pelos atos dos seus trabalhadores, no caso de dano pessoal derivado de acidente, mesmo que estes não se encontrem no exercício das funções. Esta posição é fundamentada contrapondo o artigo 21.º/2/a) e o artigo 22.º/5, visto que apenas este último (relativo à inaplicabilidade dos limites indemnizatórios por dolo ou negligência nas situações de atraso no transporte de pessoas, e destruição, perda, avaria ou atraso no transporte de bagagens) exige que se prove que o trabalhador agia no exercício das suas funções. Entre nós, esta é a posição de NUNO CALAIM LOURENÇO, seguindo a posição de PAZ MARTÍN. Nesta perspetiva, ainda

que o copiloto da *Germanwings* não se encontrasse no exercício das suas funções, a transportadora aérea teria, igualmente, de responder pelos danos causados no acidente. Era este o problema que os alunos tinham de discutir.

Grupo II

A responsabilidade que é convocada pela presente situação prende-se com o atraso do voo realizado pela *Iberia*, e com os danos, dele resultantes, para Mário. Poder-se-ia, erroneamente, invocar a inaplicabilidade da CM na presente por estar em causa uma situação de cancelamento de voo e não de atraso. No entanto, a partir do momento em que Mário aceitou o voo alternativo que lhe foi proposto pela *Iberia*, deixou de estar em causa uma situação de incumprimento contratual (cancelamento). O problema centra-se, por isso, no atraso e nos eventuais danos que dele possam decorrer. Estando, assim, identificado o problema em causa, conclui-se no sentido da aplicabilidade da CM, tendo em conta que estão em causa dois Estados contratantes.

O regime da responsabilidade pelo atraso resulta do artigo 19.º CM. Os alunos deviam analisar os respetivos pressupostos.

Em primeiro lugar, verifica-se um “atraso” quando é superado o prazo de chegada ao destino, independentemente da causa que o motivou. Para este efeito, tanto configura uma situação de atraso uma superação do prazo em causa em cinco minutos, quanto uma superação de várias horas.

Em segundo lugar, é necessário identificar os danos em causa. Tais danos podem ser patrimoniais ou não patrimoniais. Os patrimoniais tanto podem ser diretos, que são causados imediatamente pelo atraso e pela espera (v.g., despesas de alimentação alojamento etc.), quanto indiretos, (v.g., perder o direito de gozar uma estadia já paga num hotel). Nestes últimos poderão estar em causa igualmente lucros cessantes (v.g., perder uma reunião importante com um cliente). Os danos morais relevantes são os diretos, na medida em que, quanto aos indiretos, é difícil supor que o transportador possa conhecer as circunstâncias pessoais de cada passageiro. No caso concreto, Mário afirma que pretende ser ressarcido pelo tempo que perdeu. No entanto, o dano em causa não poderá ser o atraso em si, mas qualquer outro dano, patrimonial, ou não patrimonial, por ele provocado. No que se refere aos danos patrimoniais provocados pelo atraso, Mário deveria ser ressarcido pelos danos patrimoniais indiretos, resultantes do facto de ter perdido os 200€ pagos pelos serviços de um guia. Deveria, também, ser ressarcido pelos danos patrimoniais diretos, como os que teve com a sua alimentação. Pelo contrário, a frustração de não ter podido visitar o museu surge como um dano não patrimonial indireto, pelo que não deverá ser ressarcida.

Finalmente, existe um nexo de causalidade entre o atraso e os danos em causa, pelo que estão preenchidos todos os pressupostos da responsabilidade pelo atraso, contemplada no artigo 19.º CM.

É, igualmente, o artigo 19.º a prever a possibilidade de o transportador ser exonerado da sua responsabilidade, se provar que ela, os seus trabalhadores ou agentes adotaram todas medidas razoavelmente exigíveis para evitar o dano, ou que lhes era impossível adotar tais medidas. Não basta a prova da força maior, sendo também necessário demonstrar a inevitabilidade da causa que deu origem ao atraso e a adoção das medidas necessárias tendentes a evitar ou minorar a consumação do dano. No caso concreto, deve-se entender que os problemas técnicos relacionados com a aeronave não exoneram a transportadora da sua responsabilidade, tendo em conta que esta tem a obrigação de assegurar a devida manutenção técnica das aeronaves. O cumprimento desta obrigação com a devida diligência implica que a transportadora efetue previamente todas as operações de manutenção técnica necessárias ao correto funcionamento do aparelho, de modo a garantir que este se encontre disponível à hora acordada para o início do transporte. De qualquer forma, a *Iberia* rapidamente propôs a Mário um voo alternativo que este aceitou, sabendo que iria chegar atrasado apenas uma hora, o que significa que esta fez todo o possível para evitar a consumação de qualquer dano causado por este atraso, no caso concreto (artigo 19.º). Por outro lado, o facto de Mário ter aceitado realizar a viagem nestas condições, permite a conclusão de que o atraso de apenas uma hora não lhe causaria

particular transtorno. Mas este não foi o único atraso verificado no voo em causa.

Deu-se ainda outro atraso, de mais uma hora e meia, devido às condições meteorológicas, no momento em que o avião chegou ao seu destino, nas Ilhas Canárias. No que se refere a este atraso, devido ao nevoeiro cerrado, a tripulação nada podia fazer para evitar o atraso e os danos patrimoniais indiretos deles derivados, nomeadamente os 200€ que Mário pagou pelos serviços de um guia, de que não usufruiu. No entanto, o mesmo não se pode dizer no que se refere aos danos patrimoniais diretos relacionados com a alimentação, que a transportadora aérea poderia ter evitado, alimentando os passageiros gratuitamente. É, na realidade, demonstrativo de uma conduta diligente da transportadora o pagamento por esta dos encargos financeiros derivados do atraso, nomeadamente, os danos patrimoniais diretos. No caso concreto, e à luz do artigo 19.º, é, por isso, discutível, que a transportadora tenha agido com a diligência devida, não podendo, por isso, ser exonerada, da sua responsabilidade. Acrescente-se que a conduta diligente deve ser aferida em concreto, e não meramente em abstrato.

Por último, a *Iberia* invocou que horários que constam do bilhete do passageiro são meramente indicativos e não vinculativos. As transportadoras têm utilizado o argumento de que a obrigação de proteção e segurança do passageiro e de evitar sinistralidade, permitem defender o caráter não vinculativo dos horários contratualmente acordados. Mas a sua alteração constituiria uma alteração unilateral do contrato, inadmissível. A *IATA* tem, de facto, defendido que os seus membros devem fazer constar nos seus títulos de transporte cláusulas de exclusão de responsabilidade em caso de atraso. Estas serão unilateralmente impostas aos passageiros, visando relativizar a previsão dos horários contratuais de transportador. Trata-se claramente de uma prática abusiva, que viola os artigos 23.º e 26.º da CM. O cumprimento do horário é uma obrigação que emerge do próprio contrato, não sendo admissíveis cláusulas que legitimam unilateralmente o incumprimento. Acresce que o transportador poderá sempre obviar à sua responsabilidade fazendo prova da conduta diligente nos termos do artigo 19.º da CM. Por isso, o argumento invocado pela *Iberia* não procede; no transporte aéreo a pontualidade surge como uma obrigação de resultado.

Encontrando-se fundamentada a responsabilidade da *Iberia*, o artigo 22.º/1 da CM estabelece um limite de 4150 DSE no que se refere à responsabilidade das transportadoras aéreas por danos causados por motivo de atraso. O artigo 35.º reporta-se ao prazo para a propositura da ação de ressarcimento.

Grupo III

Para analisar a pretensão de Tânia temos, em primeiro lugar, de determinar o regime aplicável ao contrato de transporte celebrado entre esta e a empresa transportadora *Martelos e Cordas*. Tratando-se de um contrato internacional de transporte de mercadorias por estrada, aplica-se a CMR. Quanto ao âmbito de aplicação desta Convenção, aplica-se, ao caso, o artigo 1.º/1. Visto que Portugal é um Estado contratante, isso é suficiente para a sua aplicação, tendo em conta que o lugar de carregamento se encontra em Portugal. O domicílio e a nacionalidade das partes são irrelevantes. O facto de o transporte ser realizado num camião de caixa aberta mostra que está preenchido o conceito de veículo do artigo 1.º/2 CMR.

Pode discutir-se, neste momento, se é condição de aplicabilidade da Convenção o facto de esta ser mencionada na declaração de expedição como aparentemente resulta do artigo 6.º/1/k). Embora os tribunais italianos tenham assumido a posição contrária, o caráter injuntivo das regras da Convenção permite concluir que esta referência não é necessária. Tal caráter injuntivo resulta dos artigos 1.º/5 e 41.º/1.

Deste modo, a Tânia será tutelada pela CMR, pelo que o aluno teria de analisar os pressupostos da responsabilidade do transportador no caso concreto. Desde logo, se pode dizer que a empresa *Martelos e Cordas* responde pelos atos e omissões dos seus agentes (artigo 3.º CMR), ou seja, pelos atos praticados por Fernando, no caso concreto. Não há dúvida de que existiram danos causados a Tânia, que consubstanciam uma situação de perda total da mercadoria (artigo 20.º CMR), pois passaram mais de trinta dias sobre o termo do prazo convencionado para a entrega. Resulta do artigo 20.º/1 CMR um conceito amplo de perda que engloba todas as situações de não entrega após terem decorrido mais de trinta dias sobre o prazo

acordado.

Existindo um dano, e tendo este ocorrido no período de responsabilidade do transportador (ou seja, o período que decorre entre o carregamento da mercadoria e a sua entrega no destino), resulta do artigo 17.º/1 CMR uma presunção de responsabilidade do transportador. No entanto, o transportador ficará “desobrigado” desta responsabilidade se estiver preenchido alguma das causas liberatórias previstas no artigo 17.º/2. Não caso concreto, não se pode dizer que existisse culpa do interessado, ou algum vício próprio da mercadoria. Poderia, talvez, estar em causa uma situação de caso fortuito (“cujas consequências não podia obviar”), caracterizada pela imprevisibilidade; ou de força maior (“circunstâncias que o trabalhador não podia evitar”), caracterizada pela inevitabilidade. Neste âmbito, as situações de furto e roubo são as mais invocadas para excluir a responsabilidade do transportador. Para tanto, terá de se averiguar, perante as circunstâncias do caso concreto, o grau de diligência exigível ao transportador e analisar a sua conduta, antes, e depois do incidente. Como ideias gerais, podem-se avançar as de que o transportador deverá estar sempre alerta para a possibilidade de furto ou roubo, em particular, em zonas isoladas ou de maior criminalidade. O argumento, invocado por Fernando, de que o risco correria por conta de Tânia, por esta ter aceitado que o transporte fosse realizado num camião de caixa aberta é impropriedade. Na realidade, não só o transportador se obrigou a realizar o transporte nessas circunstâncias, mas assumiu uma obrigação de resultado, de entrega da mercadoria, nas condições em que a recebeu, no local de destino. O risco corre, assim, por conta da *Martelos e Cordas*. O facto de estar em causa um camião de caixa aberta deveria ter levado a uma diligência redobrada por parte do transportador, o que não aconteceu. Desta forma, por um lado, o transportador não fica, no caso concreto, desobrigado, com base nos factos liberatórios previstos no artigo 17.º/2 CMR, em particular, no que se refere ao caso fortuito e força maior.

Por outro lado, a *Martelos e Cordas* também não poderia invocar o regime dos factos liberatórios (artigo 17.º/4), mais favorável do que o das causas liberatórias, pois implica a existência de uma presunção de irresponsabilidade do transportador (artigo 18.º/2). Em particular, poder-se-ia equacionar, no caso concreto, a invocação do facto previsto no artigo 17.º/4/a (“uso de veículos abertos e não cobertos com encerado, quando este uso foi ajustado de maneira expressa e mencionado na declaração de expedição”). Para tanto, bastaria a demonstração de que uma simples relação abstrata de causalidade entre os factos e os danos verificados. Ou seja, seria suficiente a demonstração de, em abstrato, a categoria de danos verificados poderia resultar dos factos em causa, ainda que, no caso concreto, tais factos não tivessem sido a causa dos danos. Desde logo, o argumento invocado por Fernando, de que o piano nunca chegaria em condições de realização do concerto, não passa de pura especulação. Não existe qualquer relação, concreta ou abstrata, de causalidade, entre os danos causados (perda total por furto) e o facto de a mercadoria ser transportada num camião de caixa aberta. Se fosse aplicável o regime dos factos liberatórios, poder-se-ia discutir o significado do pressuposto de que o uso do veículo aberto tenha sido “mencionado na declaração de expedição”. Acrescente-se, ainda, que o argumento invocado por Fernando, se prendia com os danos resultantes do cancelamento do concerto, e estes não serão indemnizáveis, como veremos adiante.

Conclui-se que a *Martelos e Cordas* terá de responder pela perda total do piano de Tânia, no valor de 20.000€, tendo tal indemnização como limite 8,33 unidades de conta por quilograma de peso fruto em falta (artigo 23.º/3 CMR). Tal unidade de conta é o Direito de Saque Especial (artigo 23.º/7 CMR).

Coloca-se ainda o problema de saber se terá, igualmente, de responder pelo prejuízo de 10.000€, resultante do cancelamento do concerto. A resposta negativa resulta de uma contraposição entre os artigos 23.º/4 e 23.º/5 CMR. Reportando-se o primeiro às situações de perda da mercadoria, dele resulta uma enumeração taxativa (“não serão devidas outras indemnizações de perdas e danos”) dos danos indemnizáveis, na qual não se encontram englobados os lucros cessantes. Pelo contrário, resulta do artigo 23.º/5 da CMR, aplicável ao caso de danos causados por demora, que “o transportador terá de pagar por esse prejuízo uma indemnização”, não se estabelecendo qualquer enumeração dos danos indemnizáveis, mas apenas um limite para o seu valor.

Poderia, ainda, questionar-se se não seria excluída a possibilidade de o transportador invocar os

limites de responsabilidade, devido à atuação negligente de Fernando, por estar, eventualmente, em causa uma situação de culpa equiparável, de acordo com a lei do foro, ao dolo (artigo 29.º). Deveria aferir-se se, nas condições particulares em que o transporte do piano foi feito, a atuação de Fernando não configurou uma situação de negligência grosseira.