

I

Comente, fundamentadamente, duas das seguintes afirmações (6 valores cada):

1. O contrato de fretamento é um subtipo do contrato de transporte.

Distinção entre os tipos contratuais em questão, sublinhando que o contrato de transporte importa uma obrigação de deslocação, ao passo que o fretamento – contrato específico do domínio marítimo – tem por objeto a disponibilização de um navio para fins de navegação marítima [rt. 1.º do DL 191/87].

Não obstante a impossibilidade de assimilação dos tipos contratuais em apreço, em alguns casos restritos existem zonas de convergência, mormente nos casos de conhecimento de carga ao abrigo de carta-partida.

2. O transitário é sempre um transportador.

Em sentido restrito, o contrato de expedição é um mandato, com ou sem representação, através do qual o transitário se obriga a celebrar um contrato de transporte por conta do expedidor, não lhe estando vedada a prática de operações acessórias. Alusão à figura do transitário-transportador e aos critérios utilizados para a delimitação do respetivo campo de atuação.

3. O agente de navegação não é um mandatário, mas sim um agente (comercial).

Referência ao regime do artigo 9.º do Decreto-lei n.º 202/98 determina que “[a] actividade do agente de navegação rege-se pelas disposições legais aplicáveis ao mandato com representação e, supletivamente, pelas disposições respeitantes ao contrato de agência”

FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE DE LISBOA
DIREITO DOS TRANSPORTES
24.06.2025

4. As reservas do transportador são necessariamente bilaterais e, como tal, um negócio jurídico.

As reservas podem ser específicas, se disserem respeito a uma desconformidade efetiva das características das mercadorias declaradas pelo carregador face às características das mercadorias que lhe tenham sido entregues para efeitos de transporte ou genéricas, nos casos em que não é possível fazer um controlo acerca do estado das mercadorias, sendo comuns os dizeres “diz-se conter “ (“said to contain”) ou “peso desconhecido” (“weight unknown”), bem como o recurso a estampas ou carimbos para efeito de aposição de reserva

Referência às convenções de Direito material uniforme, de onde resulta a unilateralidade das reservas. Alusão à eventual qualificação como declarações de ciência.

5. O conhecimento de carga é um título representativo das mercadorias.

A eventual representatividade do conhecimento de carga tem associada a ideia de incorporação de direitos, própria dos títulos de crédito. Se é certo que o conhecimento de carga incorpora o direito de reclamar a entrega da mercadoria, funcionando, assim, como título de legitimação, existem dúvidas sobre a possibilidade de este documento de transporte incorporar um direito real sobre as mercadorias nele descritas. Isto porque a questão coloca-se a montante do próprio conhecimento de carga: para efeitos de celebração do contrato de transporte, não se exige que o expedidor seja o proprietário da mercadoria. Logo, parece ser exagerada a conclusão de o documento representa as mercadorias nele descritas [*i.e.*, que incorpora um direito real sobre as mesmas].

II

Comente, fundamentadamente, uma das seguintes afirmações (8 valores):

1. O contrato de transporte de mercadorias é um contrato a favor de terceiro.

No transporte de mercadorias, celebrado entre o expedidor ou carregador e o transportador, sucede, por via de regra, que o destinatário da entrega daquelas não coincide com o expedidor. Tendo por referência o regime do contrato a favor de terceiro, elencar as diferenças que obstam a uma qualificação “sem máculas” do transporte enquanto tal.

Exemplos: (i) no contrato de transporte o direito de reclamar as mercadorias, depende da detenção do documento de transporte, (ii) no transporte de mercadorias, destinadas a terceiro, este deverá proceder a uma manifestação de vontade, exigindo a entrega, (iii) no contrato a favor de terceiro a revogação apenas pode ser exercida enquanto o terceiro não tiver aderido à promessa e (iv) no contrato de transporte o destinatário, para além de direitos, é igualmente titular de obrigações, *maxime* o pagamento do frete.

2. A responsabilidade do transportador de mercadorias é uma responsabilidade por culpa presumida.

Os sistemas de responsabilidade vertidos nas convenções de Direito Material Uniforme sobre transporte de mercadorias, assentam num sistema de responsabilidade presumida [Por exemplo: 17/1 CMR, 23/1 COTIF/CIM ou 18.º/1 CM] o qual resulta da lógica da responsabilidade *ex recepto*, aliada ao facto de sobre o transportador impender uma obrigação de resultado.

FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE DE LISBOA
DIREITO DOS TRANSPORTES
24.06.2025

3. O arco temporal de responsabilidade do transportador tem início com o carregamento a bordo das mercadorias.

Não sendo a entrega da mercadoria sinónimo de perfeccionamento do contrato, mas, apenas, da respetiva execução, seria peculiar que, uma vez entregues as mercadorias, a responsabilidade do transportador apenas tivesse início com o carregamento nos veículos que realizarão o transporte. Na verdade, atento o facto de entre a entrega e o carregamento poder existir uma dilação temporal alargada, é natural que a responsabilidade surja com a aceitação das mercadorias pelo transportador, pois esse nesse o momento surge o respetivo dever de custódia.