

DIREITO DOS TRANSPORTES

[Prova Escrita Final – 08.06.2026]

TÓPICOS

1. [8 v.] A, produtor, vendeu 10.000 litros de azeite a B, dono de uma cadeia de restaurantes no Brasil, tendo sido acordada a cláusula CIF. A mercadoria seria embarcada em Leixões em 2 contentores, em duas viagens sucessivas, com destino a Santos.

Quando o primeiro contentor (X) estava a ser arrumada a bordo do navio no porto de Leixões, o mesmo foi destruído por um outro contentor que se desprende, destruindo a carga.

A, que já recebera o preço do azeite desse contentor, recusa-se a enviar novo carregamento a B ou a devolver a quantia recebida, sustentando que deve ser o transportador T a suportar o dano solidariamente com o transitário C, contratado para organizar o transporte.

Quanto ao contentor Y, embarcado na viagem seguinte, o mesmo chegou bem a Santos, mas quando D, portador do BL, o abriu, no seu armazém, dois dias depois da entrega, constatou que o azeite estava adulterado. D pretende responsabilizar T, uma vez que o BL fora emitido sem reservas, mas T rejeita qualquer responsabilidade, por um lado porque, afirma, não conhece D de lado nenhum, e, por outro, porque assegura ter provas fotográficas de que o azeite já estava deteriorado quando o recebeu a bordo. *Quid iuris?*

Identificação do contrato entre A e B como um contrato de compra e venda, com adoção de cláusula CIF.

Necessária referência aos Incoterms e à sua força normativa indireta e eventual (soft law). Identificação da cláusula CIF e dos seus traços fundamentais, designadamente em confronto com a FOB.

Destaque para o facto de, nos termos da cláusula CIF, o transporte da mercadoria entre Leixões e Santos estar a cargo de A, produtor e vendedor, assumindo, assim, a posição de carregador.

Necessária referência à pluralidade de contratos identificáveis, bem como à diferença de planos entre os mesmos, tudo sem prejuízo da união de tais contratos (união de contratos versus contratos mistos).

Contentor X.

O contentor X está a ser arrumado a bordo do navio no porto de Leixões quando ocorre um sinistro, traduzido na destruição do mesmo contentor. Infere-se que a mercadoria já tinha sido colocada a bordo do navio (onde estava a ser arrumada ou estivada pelo transportador), pelo que, de acordo com a cláusula CIF acordada, o risco já se transferira para a esfera de B, comprador.

Tem, assim, razão A quando se recusa a enviar novo carregamento a B ou a devolver a quantia recebida. Assim, o contencioso será agora entre B e T.

A priori, B terá direito a ser ressarcido por T: não obstante B não ter sido parte no contrato inicial de transporte, os efeitos do mesmo aproveitam-se-lhe. Necessária referência à natureza do contrato de transporte e da figura do destinatário, com necessária alusão às principais teses em confronto, em particular a tese do contrato a favor de terceiro e a do contrato trilateral assíncrono, o que corresponderá a uma adesão ao contrato.

Quanto ao transitário C, o mesmo dificilmente poderá ser aqui responsabilizado. Na verdade, o contrato de expedição ou trânsito terá sido celebrado estritamente entre A e C, sem “comunicação” a B. Por força da eficácia relativa dos contratos, B não poderá beneficiar da responsabilidade del credere legal do transitário ao abrigo do artigo 15.º do DL 255/99. Pode, porém, A, enquanto carregador, responsabilizar C del credere (legal) se for ele a agir contra T.

Contentor Y.

No caso do contentor Y, o problema ocorre no porto de destino, Santos.

Quem se apresenta a exigir a entrega da mercadoria é D, portador legítimo do BL. Infere-se que o BL terá sido endossado a D, no quadro de uma negociação da mercadoria.

Necessária referência às três funções do BL: recibo da mercadoria, prova do contrato e título representativo da mercadoria.

Necessária referência ao relevo do BL nas Regras da Haia, Convenção aplicável por força do artigo 10.º das mesmas Regras. No caso, uma vez que o transporte é internacional, não há necessidade de recorrer à teoria da “sombra normativa” do Protocolo de Visby para interpretar o artigo 10.º das Regras.

Realce para o facto de o BL ter sido emitido sem reservas. Necessária referência às reservas e à sua natureza jurídica. Consequências da aposição de reservas a nível da eventual responsabilidade do transportador.

Necessária referência ao artigo 3.º/3.º, alínea c), das Regras da Haia e à contraposição entre conhecimentos de carga limpos e conhecimentos de carga sujos.

O argumento de T de que não conhece D de lado nenhum não pode, obviamente, proceder, uma vez que D era o portador legítimo do BL, estando T obrigado a entregar-lhe a carga, no que avulta a função do BL enquanto título representativo da mercadoria.

Quanto ao argumento de T de que a mercadoria já estava deteriorada quando a recebeu a bordo, o mesmo não procede, sendo no caso irrelevante a prova fotográfica que invoca. Face a essa prova fotográfica, haverá que presumir que o vício era aparente e não oculto. Ainda que tal argumentação possa ter correspondência na realidade dos factos, a mesma não pode aqui proceder. Necessária referência ao artigo 3.º/4 das RH e ao facto de, também à luz da “sombra normativa” do Protocolo de Visby, o mesmo dever ser interpretado de acordo com a lógica dos títulos de crédito, não podendo eventuais exceções que não resultem do título ser opostas a terceiros de boa fé como será, no caso, D.

Referência à alteração de redação do artigo 3.º/4 pelo Protocolo de Visby, bem como ao seu relevo para um país, como Portugal, que não ratificou tal Protocolo.

O facto de D só ter descoberto (e comunicado) o mau estado da mercadoria dois dias depois da entrega nada muda na linha de solução já gizada. Na verdade e em rigor, o aviso foi dado dentro dos três dias a contar da entrega, conforme previsto no artigo 3.º/6.º da CB 1924, pelo que T não pode invocar uma eventual caducidade do direito de ação por parte de D.

2. [6 v.] E, produtor de vinho em Évora, vendeu a F, organizador de eventos em Londres, um carregamento de vinhos selecionados, tendo ficado acordado que a mercadoria seguiria por via rodoviária entre Évora e Londres, sendo este o local convencionado para a entrega. Os vinhos destinavam-se a ser consumidos na festa de casamento da *influencer* P, pelo que deveriam ser entregues três dias antes do evento. F manifestou várias vezes verbalmente a E o especial interesse da *influencer* nesse vinho, seu preferido.

E contratou a empresa rodoviária G para o transporte, tendo ficado assente que a travessia do canal da Mancha seria feita por ferry. Ora, durante a travessia, em virtude da forte agitação, os camiões que seguiam no ferry foram parar ao mar com as respetivas mercadorias a bordo. Preventivamente, parte do carregamento de vinho tinha sido descarregada para o convés, mas, infelizmente, a mesma chegou imprópria ao lugar de destino.

Responsabilizado por E, E refere que a responsabilidade deve ser assacada à empresa de ferry (H) e à empresa rodoviária G. H defende-se sustentando que a tempestade fora súbita e imprevisível e G refuta qualquer responsabilidade, uma vez que “o meu negócio são camiões e não navios”. *Quid iuris?*

Identificação de um contrato de transporte entre E e F.

O vinho adquirido por F era destinado a ser consumido na festa de casamento de P. Tal circunstância não altera a identificação do comprador no contrato de compra e venda nem tem relevo direto na identificação das partes no contrato de transporte.

Entre E e G é celebrado um contrato de transporte rodoviário de mercadorias, contrato sujeito ao regime da CMR. Fundamentação para a aplicação do regime da CMR e não o regime interno.

A referência ao especial interesse de P na entrega do vinho não altera as coisas neste particular. Admite-se, porém, por interpretação, que possamos concluir que esse especial interesse pudesse ser valorado por parte de E, assumindo assim, essa informação.

Acontece, porém, que seria suposto que tal interesse especial na entrega fosse assumido pelo transportador G, o que não é o caso.

Necessária referência à alínea d) do artigo 6.º/2 e ao artigo 26.º da CMR (“juro especial na entrega”), interesse esse que teria de ser quantificado e inserido na guia de transporte. Assim não aconteceu, uma vez que tal interesse foi manifestado verbalmente (pelo comprador) e apenas ao vendedor-expedidor.

Não obstante o troço marítimo do Canal da Mancha, a CMR mantém potencialidade aplicativa, nos termos do artigo 2.º da CMR.

Assim, haverá, a priori, que distinguir consoante a mercadoria tenha sido descarregada ou não a bordo do ferry.

Quanto à mercadoria não descarregada, a priori é aplicável a CMR naquele troço marítimo, a não ser que a perda da mercadoria não tenha sido causada por ato ou

omissão do transportador e não provenha de facto “que só pode dar-se durante e em virtude do transporte não rodoviário”, caso este em que a responsabilidade do transportador não é determinada pela CMR.

Já quanto à mercadoria descarregada, não lhe é aplicável a CMR, conforme decorre do seu artigo 2.º, pelo que admitimos (ainda que a questão não seja líquida) a aplicação das Regras da Haia, mas centrada em G como transportador.

Ora, uma vez que a causa da perda da mercadoria – quer a descarregada que a não descarregada – terá sido uma forte agitação marítima, é de concluir que a causa provém de facto que “só pode dar-se durante e em virtude do transporte não rodoviário”. Assim, seriam aplicáveis as Regras da Haia à mercadoria não descarregada, respondendo G “em modo marítimo”, não obstante ser transportador rodoviário.

Sem prejuízo de os dados da hipótese permitirem que se equacionem, eventualmente, outras soluções, haveria que presumir, assim, a responsabilidade de G, ficcionando-se a celebração de um contrato de transporte marítimo entre E e G para o segmento em causa, o que não prejudica a eventual responsabilização de H, nas relações com G, enquanto transportador de facto.

Necessária alusão às várias fases do “sistema próprio” de responsabilidade do transportador.

A partir daqui, a questão está em saber se a alegação e prova de uma tempestade “súbita e imprevisível”, para mais num troço marítimo conhecido pelas suas características de mar revolto, seriam suficientes para enquadrar a previsão da alínea c) do artigo 4.º/2.º das Regras da Haia (“riscos ou acidentes de mar”).

A priori, diríamos que não, já que um transportador marítimo, para mais em áreas de mar normalmente difíceis, deve estar preparado para situações desse jaez. Diverso seria o caso se a tempestade fosse de tal natureza que à mesma não resistiria um transportador e um navio médios, não obstante a “due diligence” que tenha sido empregada.

A montante, seria mesmo de questionar se o transportador H teria usado da “due diligence” para colocar o navio em bom estado de navegabilidade (artigo 4.º/1 das RH), o que tem reflexos a nível da questão de saber se G poderia ou não invocar quer causas de exclusão, quer mesmo a limitação de responsabilidade.

Responda, fundamentada e criticamente, a duas das questões [3 v. cada]

3. Comente a seguinte frase: “Num transporte sujeito às Regras da Haia, o interessado na carga avariada pode optar entre o regime da Convenção ou o regime (tort) da responsabilidade aquiliana.

A frase está incorrecta à luz da posição tomada em aula, não obstante o facto de o Protocolo de Visby (que vem tomar posição sobre tal matéria) não ter sido ratificado por Portugal. Uma interpretação literal das RH neste particular seria contrária àquilo que podemos designar como o sistema de Direito dos Transportes.

A resposta deve “acusar” a leitura e estudo dos textos indicados em aula sustentando a “sombra normativa” do Protocolo de Visby.

4. Distinga “sobrereserva” de “cancelamento de voo” e refira-se às respetivas consequências.

A resposta deve revelar o conhecimento dos regimes plasmados no Regulamento 261/2004 quanto a estas figuras.

5. Comente a seguinte frase: “No concurso entre carta-partida e BL prevalece o regime mais favorável ao reclamante”.

A frase não está correta. Necessária referência fundamentada às previsões dos artigo 1.º, b) e 4.º/5.º das RH e artigo 29.º, b) do DL 352/86.

Necessária articulação com a lógica dos títulos de crédito e seus princípios.

6. Comente a seguinte frase: “Num fretamento por viagem, o regime da carta-partida é aplicável às partes e a todos quantos negoceiem a carga”.

A frase não está correta. Necessária caracterização do fretamento por viagem e sua delimitação a outras modalidades de fretamento e face ao contrato de transporte. Articulação com a questão do concurso entre carta partida e BL a que se refere a questão anterior.