

MESTRADO EM DIREITO E PRÁTICA JURÍDICA

DIREITO DOS TRANSPORTES

[Prova Escrita Final. Recurso – 22.07.2026]

TÓPICOS

I [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 FOB. A mercadoria seria embarcada em Sines 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 Sines, 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, emitira o BL à ordem de A e não de D, e, por outro, porque assegura ter provas fotográficas de que o azeite já estava deteriorado quando o recebeu a bordo, tendo também uma declaração de responsabilidade e garantia subscrita por A. *Quid iuris?*

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

Necessária referência aos Incoterms e à sua força normativa indireta e eventual (soft law).

Identificação da cláusula FOB e dos seus traços fundamentais, designadamente em confronto com a CIF.

Destaque para o facto de, nos termos da cláusula FOB, o transporte da mercadoria entre Sines e Santos estar a cargo de B, comprador, 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 Sines 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 FOB acordada, o risco já se transferira para a esfera de B, comprador e carregador.

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, parte no contrato de transporte. 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 emitiu o BL à ordem de A não pode, obviamente, proceder, uma vez que D era agora 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.

Necessária referência à cartas de garantia e ao seu valor, designadamente à luz da norma do artigo 26.º do DL 352/86.

II

Responda, fundamentada e criticamente, às seguintes questões [4 v. cada]

1. Comente a seguinte frase: “Quer num transporte sujeito às Regras da Haia quer num transporte sujeito à CMR, o interessado na carga avariada pode optar entre o regime da Convenção ou o regime (*tort*) da responsabilidade aquiliana”.

A frase está errada. O aluno deve demonstrar um conhecimento crítico do regime do artigo 28.º da CMR. No que respeita às Regras da Haia, o aluno deve demonstrar o conhecimento do problema, considerando também o Protocolo de Visby, tendo presente, designadamente o estudo do regente sobre o “sistema próprio”.

2. Comente a seguinte frase: “O sistema de perda do direito à limitação de responsabilidade é idêntico na CMR e nas Regras da Haia”.

A frase está errada. O aluno deve demonstrar um conhecimento crítico do regime do artigo 29.º da CMR. No que respeita às Regras da Haia, o aluno deve demonstrar o conhecimento do problema, considerando também o Protocolo de Visby, tendo presente, designadamente o estudo do regente sobre o “sistema próprio”.

III

Responda, fundamentada e criticamente, a uma das seguintes questões [4 v.]

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

A frase está errada. No que respeita às Regras da Haia e aos regimes do DL 352/86 e 191/87, o aluno deve demonstrar o conhecimento do problema, considerando também o Protocolo de Visby, tendo presente, designadamente, o estudo do regente sobre o “sistema próprio”.

2. Caracterize justificadamente o *two tier system* no transporte aéreo de mercadorias.

O aluno deve demonstrar um conhecimento aprofundado e crítico do regime do artigo 21.º da Convenção de Montreal.