



FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE DE LISBOA

CIÊNCIAS JURÍDICO-EMPRESARIAIS
Orientador: Professor Doutor Manuel Januário da Costa Gomes
Mestrado Profissionalizante
Ano: 2016

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR NO
TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADORIAS**

Mónica Marques da Silva Vitto

AGRADECIMENTOS

Agradeço, muito em especial, ao Senhor Professor Doutor Manuel Januário da Costa Gomes, orientador desta dissertação, pelo continuado interesse e pronta disponibilidade que sempre manifestou com vista à realização deste trabalho.

À memória do Senhor Professor Doutor Eduardo dos Santos Júnior, primeiro orientador desta dissertação, presto uma sincera homenagem de agradecimento.

A terminar, manifesto também os meus profundos agradecimentos aos meus pais e ao meu irmão, assim como à Catarina Baptista Gomes, pelo apoio incondicional e pela amizade essenciais à realização e conclusão desta dissertação.

ABREVIATURAS

Ac. - Acórdão

Al. - Alínea

BIMCO – The Baltic and International Maritime Conference

CB 1924 – Convenção de Bruxelas de 25 de agosto de 1924 relativa à unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga

CC – Código Civil Português

CCI/ICC – Câmara de comércio internacional

Cl. - Cláusula

CG de 1980 – Convenção de Genebra de 1980

COGSA – Carriage of Goods by Sea Act

COTIF/CIM – Convenção relativa ao contrato de transporte internacional ferroviário de mercadorias, Apêndice B da Convenção relativo aos transportes internacionais ferroviários

CMI – Comité Marítimo Internacional

CMR – Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias

Cf. – Conferir

SDR – Direitos especiais de giro

DL – Decreto-Lei

Ed. – Edição

FIATA – Fédération International des Associations de Transitaires et Assimilés

I.e. – Isto é

LCTTM - Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías

OTM – Operador de transporte multimodal

P. – Página

PP. – Páginas

RH- Regras de Hamburgo

RR – Regras de Roterdão

Regras UNCTAD/ICC de 1992 – UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents de 1992

SDR – Special Drawing Rights

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TCM - Transport Combiné de Marchandises

IMCO - Intergovernmental Consultative Organization

UN/ECE - Inland Transport Committee of the UN Economic Commission for Europe

UNIDROIT – Instituto internacional para Unificação do Direito Privado

UNCTAD/CNUCED – Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento

UNCITRAL – Comissão das Nações Unidas para Direito Mercantil Internacional

Vol. – Volume

RESUMO

O transporte multimodal é caracterizado pela integração de diversas prestações (combinação de dois ou mais modos de transporte distintos) numa obrigação única, onde o transportador multimodal é o único responsável por toda a operação de transporte.

O reconhecimento da importância desta modalidade de transporte no âmbito do comércio internacional levou à junção de esforços com o intuito de criar uma convenção internacional sobre a matéria, tendo resultado na elaboração da Convenção de Genebra de 1980, que não obstante não ter chegado a entrar em vigor, constitui um instrumento de elevada importância, servindo de modelo para vários regimes que se encontram em vigor.

Apesar dos esforços realizados, inexistente um regime jurídico internacional imperativo, o que levou à procura de novas soluções, que passaram pela celebração de acordos sub-regionais, pela elaboração de leis próprias e pela criação de Regras modelo sobre os documentos de transporte multimodal – Regras UNCTAD/ICC, que foram seguidas pela FIATA e pela BIMCO. A maioria dos países não tem também uma lei própria que regule esta realidade, como é o caso de Portugal.

Neste contexto, geram-se problemas de determinação da lei aplicável, muito em especial, e pelo seu relevo prático, no respeito à responsabilidade do transportador multimodal.

A tendência vai no sentido da aplicação do sistema de rede modificado, que se traduz na aplicação do regime unimodal correspondente à fase em que ocorreu o dano. Quando o dano não seja localizável, porém, as divergências sobre esta matéria agudizam-se, existindo uma diversidade de soluções que dependem do instrumento que aplicável.

Perante a presente moldura complexa e fragmentária e perante a ausência de regulamentação específica para o transporte multimodal, o presente trabalho terá o propósito de determinar qual o regime jurídico aplicável à responsabilidade civil do transportador multimodal, tendo especialmente presente os principais sistemas de responsabilidade que têm vindo a ser adotados neste domínio.

ABSTRACT

Multimodal transport is characterized by the integration of various services (combining two or more different modes of transport) in a single obligation, where the multimodal carrier is solely responsible for the entire transport operation. The recognition of multimodal transport importance in international trade led to joint efforts aimed at creating an international convention on the subject and resulting in the drafting of the Geneva Convention of 1980, that is a highly important roller model instrument for many systems, despite not having come to force. Nevertheless, a mandatory international legal regime remains to exist, causing the search for new solutions like the celebration of subregional agreements, the elaboration of intern laws and the creation of rules models on multimodal transport documents - Rules UNCTAD / ICC, which were followed by FIATA and by BIMCO. Most countries, Portugal included, still don't have intern legislation regulating this reality. This context is a golden field for conflicts of applicable laws to arise, specially and with great practical relevance, in what multimodal transport carrier liability concerns. The tendency is towards the implementation of the modified network system, which translates in a unimodal scheme that corresponds to the stage during wich the damage occurred. However, when the damage is not traceable, the differences on the subject turn acute, coexisting a variety of solutions that rely on the applicable instrument. Faced with this complex and fragmentary framework and in the absence of specific rules for multimodal transport, this study will aim to determine the legal regime applicable to civil liability of multimodal transport, having in mind the main liability systems that have been adopted in this area.

Keywords: multimodal transport, carriage of goods, liability of the multimodal carrier, international transport conventions, standard term contracts, complex and fragmentary legal framework.

ÍNDICE

§ 1.º Delimitação do objeto de estudo	9
§ 2.º Considerações gerais e introdutórias	15
2.1. Antecedentes históricos.....	15
2.2. “Cordão umbilical” entre o transporte multimodal e a economia	17
§ 3.º O transporte multimodal de mercadorias	20
3.1. O papel dos usos comerciais.....	20
3.2. Conceito. Tipicidade social	21
3.3. Partes do contrato e outros intervenientes.....	26
3.3.1. O carregador/expedidor, o operador de transporte multimodal e o destinatário	27
3.3.2. O operador de transporte multimodal	30
3.3.3. O transitário.....	32
3.3.3.1. Regime jurídico interno	33
3.3.3.2. Regime jurídico internacional	36
3.3.3.3. Contrato de trânsito e contrato de transporte.....	38
3.3.3.4. Responsabilidade do transitário-transportador.....	39
3.3.3.5. Transitário e transportador multimodal.....	41
3.4. “Teia complexa de relações jurídicas”	42
3.5. Modalidades de transporte plural.....	48
3.5.1. Transporte cumulativo ou sucessivo.....	49
3.5.2. Transporte acessório	50
3.5.3. Subtransporte.....	51
3.5.4. Transporte com reexpedição	52
3.5.5. Transporte segmentado.....	53
3.5.6. Transporte sobreposto. “Roll-on/roll-off”	54
3.6. Natureza jurídica do contrato de transporte multimodal	56
3.7. Disposições multimodais nas convenções internacionais unimodais?	59

§ 4.º Responsabilidade do transportador multimodal. Ausência de um regime internacional em vigor	61
4.1. Evolução legislativa.....	61
4.2. Prática comercial internacional	64
4.3. Sistemas de responsabilidade.....	66
4.3.1. Network liability system	67
4.3.2. Uniform liability system	69
4.3.3. Modified liability system	71
4.3.4. Análise crítica	72
4.4. Convenções internacionais multimodais. Tentativas de regulação	73
4.4.1. Convenção de Genebra de 1980	73
4.4.2. Regras de Roterdão: a Convenção marítima plus	76
4.5. Soft law.....	79
4.5.1. Regras UNCTAD/ICC de 1992	79
4.5.2. Formulários internacionais.....	82
4.5.2.1. FIATA 1992.....	82
4.5.2.2. MULTIDOC 95.....	83
4.6. Conclusões gerais.....	85
4.7. Acordos sub-regionais	89
4.7.1. Acordo Mercosul	90
4.7.2. Aladi.....	92
4.7.3. Asean framework agreement on multimodal transport.....	93
4.8. Direito comparado.....	94
4.8.1. Alemanha	94
4.8.2. Holanda.....	97
4.8.3. Espanha	99
4.8.4. China	101
4.8.5. Apreciação das leis nacionais.....	103
4.9. Análise comparativa dos instrumentos que regem a responsabilidade do transportador multimodal	104
4.9.1. Pressupostos de responsabilidade. Perda, avaria e atraso na entrega da mercadoria.....	104
4.9.2. Período de responsabilidade.....	106
4.9.3. Base da responsabilidade	109

4.9.3.1. Sistema subjetivo de culpa presumida. Distribuição do ónus da prova	110
4.9.3.2. Exoneração da responsabilidade	111
4.9.3.3. Dificuldades probatórias.....	112
4.9.3.4. Sistema de responsabilidade objetiva	113
4.9.3.5. Limitação da responsabilidade	113
4.9.3.5.1. Danos não localizados.....	120
4.9.3.5.2. Danos localizados.....	121
4.9.3.6. Atraso na entrega das mercadorias	122
4.9.3.7. Exclusão do benefício da limitação da responsabilidade	125
4.10. Direito interno.....	127
4.11. O regime aplicável à responsabilidade do transportador multimodal: por uma tomada de posição	128
§ 5.º Conclusões	136
BIBLIOGRAFIA	146

§ 1.º Delimitação do objeto de estudo

A combinação de modos de transporte constitui uma atividade de existência secular, mas foi na segunda metade do século XX, ao sabor da evolução tecnológica, que o transporte multimodal veio ganhar uma nova dimensão no comércio internacional¹ – mercê do fenómeno da contentorização² – sendo atualmente efetuado em grande escala, tanto a nível europeu como global.

O transporte multimodal constitui um veículo precioso para o desenvolvimento do comércio internacional³, assumindo a análise da sua arquitetura jurídica grande importância no mercado dos transportes. Contudo, a evolução sentida na prática não se fez acompanhar pela respetiva evolução normativa, inexistindo atualmente uma disciplina jurídica internacional uniforme em vigor que regule este tipo de contrato.

O contrato de transporte multimodal é celebrado entre um carregador e um operador de transporte multimodal. Tal como no contrato de transporte unimodal, o núcleo da prestação contratual reside na obrigação assumida pelo transportador de deslocação das mercadorias do local acordado ao ponto de destino e a subsequente entrega ao destinatário, no mesmo estado de conservação em que as recebeu.

¹ “La necesidad de combinar distintos modos de transporte para llevar a cabo un determinado traslado constituye un fenómeno cuyo origen, en principio, habría que situar en épocas remotas. En esas etapas iniciales, sin embargo, el transporte «multimodal» aparecía fragmentado – jurídica y económicamente – en tantas operaciones de traslado como modos de transporte hubieran de ser empleados y no planteaba los retos del transporte multimodal propiamente dicho, que son de origen inequívocamente contemporáneo (...) un fenómeno propio de la segunda mitad del siglo XX” – cf. GOMÉZ DE SEGURA, “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, *Contratos Internacionales*, 1997, Editorial Tecnos, p. 587. O autor alude ao transporte multimodal como um fenómeno contemporâneo.

² Esta inovação desempenhou um papel decisivo no desenvolvimento do transporte multimodal, permitindo que a mercadoria fosse facilmente deslocada no caso de mudança de meio e de veículo. Para mais desenvolvimentos sobre este ponto *vide* GOMÉZ DE SEGURA, “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 587; ARTURO OCTAVIO RAVINA, HÉCTOR A. ZUCCHI, *Régimen Del Transporte Multimodal: En Apéndice Tratados Y Acuerdos Internacionales*, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1999 p. 11; JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “port do port” ao transporte “door to door”, *I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo – O contrato de transporte marítimo de mercadorias*, Almedina, 2008, p. 378.

³ Podendo mesmo afirmar-se que o transporte multimodal é tão relevante quanto o próprio comércio internacional.

O transporte multimodal⁴ distingue-se, contudo, do transporte unimodal, na medida em que envolve a combinação de dois ou mais modos de transporte distintos.

A essência desta modalidade reside na integração dos diversos modos de transporte numa prestação única, com um único responsável – o transportador multimodal – por toda a operação de transporte.

A falta de um regime internacional em vigor leva a que os tribunais tenham de convocar outras fontes, tais como as convenções internacionais unimodais, algumas leis nacionais, formulários internacionais e o pactuado pelas partes no contrato. Oferece, por isso, especiais dificuldades a determinação do regime aplicável à responsabilidade do transportador multimodal, que, atenta esta realidade, varia naturalmente de caso para caso, sendo determinantes as circunstâncias do caso concreto⁵.

À inexistência de um regime específico internacional acresce ainda a complexidade assumida pela configuração do transporte multimodal, atenta: (i) a integração de vários modos de transporte diferentes; (ii) a utilização de múltiplas

⁴ Vários termos têm sido utilizados para fazer referência a esta realidade contratual, nomeadamente, “transporte combinado”, “transporte intermodal” e “transporte multimodal”. Fazendo alusão a estes conceitos, cf. MAURO CASANOVA/ MONICA BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, La disciplina contrattuale*, Giuffrè Editore, 2007, p. 289. Conforme afirmam, “(...) *L'espressione trasporto multimodale viene talvolta sostituita con quele di "trasporto combinato", "trasporto misto" od ancora "trasporto door to door" [...]*”. Sobre as razões de ser destas variações terminológicas vide DAVID A. GLASS, *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, London Singapore, 2004, p. 3, que afirma o seguinte: “*The historical course of international legislative efforts have been a further factor. For exemple, it was common in the past to make reference to combined transport but the more modern reference is to multimodal transport which reflects the influence of the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980. The older term, however is still in use, especially in current documentarion which has not yet been adapted to the new usage*”. De modo geral, estas expressões têm sido utilizadas como sinónimos, com exceção da Venezuela (“*The national reporter of Venezuela, actually states that, in multimodal transport there i sone contract governing the whole carriage from beginning to end, while in combined transport there are several transport contracts*”) e de Espanha (“*in the sense that the term combined is meant the successive transport*”) – cf. ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport – Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading, XV Congrès International de Droit Comparé XVth International Congress of Comparative Law Bristol, 26 July – 1 August 1998*, Bruylant, 2000, p. 6 e 7 e JASENKO MARIN, *The Harmonization of Liability Regimes Concerning Loss of Goods During Multimodal Transport*, p. 1, disponível em <https://bib.irb.hr/datoteka/658575.Marin.pdf> . Vide, ainda, GOMÉZ DE SEGURA, “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 584. Adotaremos a designação de “transporte multimodal” ao longo da dissertação em virtude de ser o termo mais utilizado a nível internacional. A este respeito, afirma também MARIA HOEKS o seguinte: “*the preferable term is multimodal and not intermodal as 'multi' refers to more than one, while 'inter' means between*” – cf. *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, 2009, disponível em <http://repub.eur.nl/pub/17470>.

⁵ A proliferação de vários regimes potencialmente aplicáveis encoraja o *forum shopping* e multiplica custos.

vias de comunicação distintas (aérea, marítima, terrestre); (iii) a realização de várias operações materiais, anteriores e posteriores à deslocação das mercadorias, de manuseamento da carga (carregamento, estiva, descarregamento); (iv) a existência de múltiplos intervenientes – carregador, transportador contratual, somando-se ainda os transportadores de facto⁶, operadores portuários, podendo ainda surgir outros intervenientes *in concreto*, tais como o transitário.

Um contrato que, por excelência, se apresenta “em contacto” com mais de uma ordem jurídica, confrontando-se com a ausência de regulação internacional, levanta desde logo problemas de determinação da ordem jurídica aplicável e de fragmentação normativa. O problema agrava-se quando a maioria das legislações nacionais tão pouco regulam, a nível interno, este tipo de contratos, pelo que as regras de direito internacional privado também se revelarão incipientes para a resolução deste problema. Neste contexto, sucede muitas vezes que o aplicador do direito ver-se-á “obrigado” a encontrar uma solução em regimes internacionais ou internos unimodais, podendo também deparar-se com o problema de determinação de qual o regime unimodal que *in concreto* deverá aplicar-se⁷.

O atual panorama legal cria problemas de incerteza jurídica no que concerne à determinação do regime de responsabilidade aplicável do transportador multimodal. São variadas as questões que a este respeito se levantam e às quais não existe ainda uma resposta uniforme e pacífica entre a comunidade internacional. Deverá aplicar-se um regime de responsabilidade uniforme para todos os segmentos de transporte? Ou, pelo contrário, deverão ser aplicados regimes unimodais, específicos para cada troço do transporte? Qual a base da responsabilidade, quais as causas de exoneração da responsabilidade que deverão ser fixadas? E quais os limites de responsabilidade a aplicar? Pode o carregador intentar ação diretamente contra qualquer um dos intervenientes na operação de transporte? E responderão estes solidariamente? E se o dano ocorrer durante a fase de armazenamento ou carregamento, que regime aplicar?

⁶ O recurso aos serviços de outros sujeitos para a execução material da operação de transporte constitui prática corrente neste âmbito.

⁷ Pense-se, por exemplo, num contrato de transporte multimodal celebrado entre partes de países em que um deles está vinculado à CB 1924 e outro sujeito às Regras de Hamburgo. Não obstante ser um transporte multimodal, se ocorrer um dano nas mercadorias durante a fase marítima e for localizável o dano, tenderá a aplicar-se a convenção marítima. No entanto, pergunta-se: qual delas será de aplicar em concreto?

As trocas comerciais internas e externas com recurso à integração de modos constituem uma realidade da *praxis* comercial e, como tal, não podem ficar à mercê de um “vazio normativo”⁸.

Em virtude das tentativas infrutíferas levadas a cabo por organizações internacionais⁹ para a criação de uma convenção internacional sobre a matéria, algumas soluções parciais têm sido encetadas. Assim, por exemplo, existem já acordos regionais e sub-regionais, bem como alguma legislação nacional com regras específicas para o transporte multimodal¹⁰. Além disso, tem sido frequente, mercê da vontade das partes, a incorporação de regras e condições gerais nos documentos de transporte, ou, ainda, a adoção de formulários internacionais elaborados por organizações internacionais que se aplicam ao transporte multimodal¹¹.

Contudo, a situação atual é insatisfatória, sendo o presente sistema insuficiente e ineficiente para a resolução dos problemas no que à responsabilidade do transportador multimodal diz respeito, requerendo-se uma mudança de fundo que possa levar à criação de um sistema mais uniforme e a uma maior segurança jurídica. De facto, *“The current legal framework governing multimodal transport, it is suggested, gives rise to concern. A fragmented and complex legal framework creates uncertainty, which in turn creates transaction costs as it gives rise to legal and evidentiary enquiries, costly litigation and rising insurance costs”*¹².

⁸ O transportador multimodal ao celebrar o contrato de transporte multimodal não sabe de antemão qual será o regime de responsabilidade a que ficará submetido. A incerteza que caracteriza a situação atual dissuade o recurso a esta modalidade, tendo em consideração a importância assumida pelo transporte multimodal no âmbito do comércio internacional. Devem ser concertados esforços na procura de soluções para os problemas suscitados em virtude da inexistência de regime próprio internacional e interno – cf. ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 5, afirmando também o seguinte: *“Multimodal transport proves to be a precious instrument of transport policy, permitting the integration of various modes of transport in the best way and the creation of a seamless transport system to the benefit of both consignors and carriers”*.

⁹ Este tema irá ser objeto de mais desenvolvimentos *infra*.

¹⁰ A proliferação de soluções nacionais complica a presente situação e gera a urgência de alcançar uma solução uniforme internacional. Neste sentido, *vide* o documento da Comissão Europeia intitulado *Intermodal transportation and carrier liability*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxemburgo, junho de 1999.

¹¹ A prática corrente internacional corresponde à adoção de formulários internacionais que seguem o regime das Regras UNCTAD/ICC de 1992. De facto, *“The UNCTAD/ICC Rules have been incorporated in widely used multimodal transport documents such as the FIATA FBL1992 and the “Multidoc” of the Baltic and International Maritime Council (BIMCO)”* – cf. JASENKO MARIN, *The Harmonization of Liability Regimes Concerning Loss of Goods During Multimodal Transport*, cit., p. 1.

¹² Para mais desenvolvimentos, *vide* o relatório da UNCTAD *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, de 13 de janeiro de 2003, disponível em: http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf. Este teve por base o questionário dirigido a vários países onde foi inquirido o nível de satisfação com a então presente “moldura” legal, “the

Pergunta-se a este respeito, qual será a melhor solução em perspetivas de mudança. Assim, por um lado, poderá equacionar-se a criação de um novo instrumento internacional que discipline o transporte multimodal ou, por outro, a revisão da Convenção de Genebra de 1980 que regula o transporte multimodal e nunca chegou a entrar em vigor. Poderá, por outro lado, a solução residir na extensão dos regimes de responsabilidade unimodal a todo o contrato de transporte multimodal? Refira-se ainda a hipótese de adoção de um novo instrumento vinculativo baseado nas regras utilizadas correntemente nos contratos comerciais, ou seja, nas regras UNCTAD/ICC.

Enfim, tudo isto são cenários possíveis e que não são isentos de controvérsia doutrinária e entre os vários Estados¹³.

Cabe, no presente estudo, discutir e analisar criticamente estas hipóteses por forma a chegar a soluções normativas para efeitos de responsabilidade do transportador multimodal.

Atenta a necessidade de determinação do regime jurídico aplicável quer ao nível nacional quer ao nível internacional, e atenta a forte controvérsia sobre o tema, propomo-nos, com o presente estudo, a analisar a responsabilidade civil do transportador neste tipo de transporte. Pretendemos, assim, tomando por base a prática corrente¹⁴, bem como através da análise dos instrumentos que regulam diretamente a multimodalidade, – em especial a Convenção de Genebra de 1980, as Regras de Roterdão¹⁵ e as das regras de *soft law* (Regras de UNCTAD/ICC de 1975 e

current legal framework”. Destacamos as seguintes afirmações do relatório: “*The great majority of all respondents (83%) do not consider the existing legal framework for multimodal transportation to be satisfactory. Most respondents (76%) also do not consider the existing legal framework to be cost-effective, citing in particular additional costs in relation to insurance, claims and legal advice as relevant factors increasing overall transport costs. One respondent expressed the concern that while the status quo was imperfect, “any attempt to tinker with the existing legal framework” might create the opportunity for more powerful and influential parties to upset the balance to the detriment of the weaker parties.*” Contra a necessidade de uma nova convenção “*It has been argued that the solution to the multimodal transport problem does not lie in a new convention but in a new insurance regime, one in which all risks are concentrated on one party which will eliminate overlapping, dual insurance and subrogation between parties.*” – cf. CHRISTINE BESONG, *Towards a modern role for liability in multimodal transport law*, Londres, 2004, p. 259, disponível em <http://discovery.ucl.ac.uk/1444542/1/U591848.pdf>.

¹³ Vide o relatório da UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, cit..

¹⁴ A prática corrente consiste no uso de “standard term documents”, formulários internacionais que seguem o regime jurídico das Regras UNCTAD/ICC de 1992.

¹⁵ Sem prejuízo de não constituírem direito material vigente, a análise destes instrumentos reveste grande importância na medida em que constituíram os “primeiros passos” para a regulação do transporte multimodal tendo, ainda, servido como modelo para vários regimes internos. A este

de 1992) – da análise transversal do regime das convenções unimodais existentes e da apreciação das soluções legislativas experimentadas nas ordens jurídicas estrangeiras, contribuir para a descoberta de novos caminhos. Numa palavra, o presente estudo irá incidir sobre a determinação do regime da responsabilidade civil do transportador multimodal.

respeito, “(...) a Convenção de Genebra de 1980 esteve presente nos trabalhos do projeto de Convenção UNCITRAL/CMI”, podendo contribuir para a inspiração de soluções futuras, como aliás já se verificou com as Regras UNCTAD/ICC de 1992 (baseadas na Convenção de Genebra de 1980). Neste sentido, JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “port do port” ao transporte “door to door””, cit. p. 180.

§ 2.º Considerações gerais e introdutórias

2.1. Antecedentes históricos

O transporte de mercadorias corresponde a um ato económico de existência secular. De modo a satisfazer as necessidades sentidas, o Homem recorreu desde cedo aos meios e instrumentos rudimentares ao seu alcance para efetuar a deslocação de mercadorias de um local para o outro, utilizando para o efeito veículos de que dispunha recorrendo, ainda, à força animal e à própria força física¹⁶.

A combinação de modos existe desde a mais remota antiguidade, sendo justificada, desde logo por razões de índole geográfica. *“Según registra la historia, el templo de Salomón fue construído en el siglo X a.C. com materiales transportados por los fenicios en sus barcos hasta Sidón y acarreados desde allí a lomo de camelo hasta Jerusalén; éste es un ejemplo típico del transporte multimodal internacional.”*¹⁷ Nesta fase, o transporte “multimodal” surge fragmentado económica e juridicamente em tantas operações de transporte quanto os modos existentes¹⁸.

Uma nova fase é iniciada com a revolução industrial, que trouxe consigo a revolução dos transportes. Verificou-se uma reestruturação acentuada do sistema

¹⁶ Neste sentido, afirma-se que *“o contrato de transporte de mercadorias é tão antigo como a civilização, manifestando-se em qualquer forma de economia: agrícola, industrial, comercial, comunal, nacional ou internacional, cabendo à circulação material das mercadorias o papel de corporizar a circulação jurídica”* – cf. HUGO RAMOS ALVES, *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, Almedina, 2008, p. 11. O mesmo se pode afirmar relativamente à responsabilidade, pois *“Há mais de três milénios, no auge da civilização mesopotâmica e do império da Babilónia, vertia-se em lei escrita um conjunto de comandos jurídicos dirigidos à responsabilização daqueles que, estando obrigados a transportar certa coisa, a não entregassem no ponto de destino”* – cf. JOÃO RICARDO BRANCO, *“A responsabilidade civil do transportador”*, Tese de mestrado em direito (Ciência do direito – Ciências Jurídicas) Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 2011, p. 16.

¹⁷ Vide a este propósito ARTURO OCTAVIO RAVINA, HÉCTOR A. ZUCCHI, *Régimen Del Transporte Multimodal*, cit., p. 10.

¹⁸ A combinação de modos efetuada na época – com fragmentação de prestações – não se reconduz ao conceito jurídico de transporte multimodal objeto da nossa dissertação. É verdade que em termos materiais em ambas as situações se verifica uma combinação de vários modos de transporte. No entanto, em termos jurídicos, o transporte multimodal é um fenómeno de origem contemporânea, a essência desta figura reside na integração de vários modos de transporte numa prestação única. *“Siempre se han combinado vehículos y médios diferentes para llevar las mercancías a su destino final. La verdadera revolución del transporte multimodal reside en aunar esa pluralidade de vehículos, médios y prestaciones en una relación jurídica única.”* – cf. CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, *“El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo” Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXI, 2004, p. 194. Vide, também, MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, p. 2, disponível em <http://repub.eur.nl>, e FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA *“El transporte multimodal internacional, La viabilidad de un regime jurídico uniforme”*, *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXI, 2004, p. 333.

tradicional de transportes, mercê da evolução tecnológica, o que provocou profundos impactos económicos contribuindo em especial para a atenuação das dificuldades trazidas pela distância geográfica¹⁹. Operou-se, então, o desenvolvimento dos modos de transporte, assim como das infraestruturas, através da criação de um sistema de transportes mais eficiente.

É neste contexto de evolução que surge o fenómeno da *containerisation*, ou seja, da contentorização. A “caixa que mudou o mundo”²⁰ foi desenvolvida por Malcom McLean na década de 1960, após a II Guerra Mundial, tendo adquirido proporções mundiais na década de 80. O novo processo, de contentorização, veio permitir uma fácil translação da mercadoria em caso de mudança de meio e de veículo,²¹ tendo desempenhado um papel decisivo no crescimento do transporte multimodal e contribuído para alterar substancialmente a forma de manuseamento dos produtos transportados²².

Atualmente, com a globalização da sociedade, qualquer produto pode ser adquirido. Todos os dias milhares de produtos são trocados, a custos reduzidos, de um mercado para o outro²³. A maioria dos produtos que utilizamos no nosso quotidiano percorreram longas distâncias²⁴ e tudo é possível graças a uma “simples” caixa²⁵.

¹⁹ “El transporte en que se combinan dos o más modos sucessivamente es un servicio o actividade que los avances tecnológicos han facilitado de manera espectacular, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XX.” – cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, “El transporte multimodal internacional, La viabilidade de un régimen jurídico uniforme”, cit., p. 334.

²⁰ Expressão utilizada por JORGE P. D’ALMEIDA in *Portos e transportes marítimos*, p. 35, disponível em: <https://infoeuropa.euroid.pt/files/database/000038001-000039000/000038454.pdf>.

²¹ Tradicionalmente, os produtos eram empacotados em barris, sacos, paletes. As operações de carga e descarga exigiam a contratação de vários trabalhadores que executavam o trabalho manualmente. O processo consumia muito tempo. Um navio facilmente passava mais tempo no porto do que no mar. Todas estas externalidades negativas tornavam o transporte de mercadorias um negócio caro.

²² As relações de fornecimento de bens entre o fabricante e o cliente final foram simplificadas e o tempo de viagem diminui assim como os custos de transporte.

²³ Vide MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 1.

²⁴ “Modern day transport offers a considerable array of possibilities; possibilities that are – for the most part – taken for granted by the general public that enjoys their benefits. The average European would not be surprised to learn that the fruit on offer in the local supermarket originates from another continent for instance. The idea that most of the things we use in our daily routine stem from a distant source, such as a cell phone from Japan, a trendy pair of designer jeans made in China or a glass of Australian wine, seems completely natural to us.” – cf. MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 1.

²⁵ Os expedidores começaram a utilizar contentores em virtude das vantagens operacionais e económicas que proporcionavam. A introdução do contentor ajudou a ultrapassar muitas dificuldades técnicas relativas ao transbordo de mercadorias, reduzindo tempos de carga e descarga. O desenvolvimento da contentorização facilitou o aparecimento de operadores que fornecem

2.2. “Cordão umbilical” entre o transporte multimodal e a economia

Os fortes laços existentes entre os transportes e a economia assumem grande importância no âmbito do comércio internacional. Como ficou *supra* mencionado, o transporte multimodal enquanto ato económico é de existência secular, tendo-se desenvolvido na *praxis* comercial não obstante a ausência de uma disciplina jurídica própria.

O aumento da atividade económica traduz-se no aumento de necessidades que levam, conseqüentemente, à procura do transporte para satisfazer tais necessidades. Por sua vez, o desenvolvimento dos transportes tem impactos positivos no desenvolvimento da economia, denotando-se uma clara relação de complementaridade entre ambos os planos.

Uma cadeia de transportes eficiente tem fortes repercussões económicas. O transporte constitui um instrumento decisivo na ligação entre produtores e consumidores, possibilitando o acesso a uma grande variedade de produtos e aproximando o que antes estava distante, assegurando desta forma o comércio externo²⁶.

Ora, a importância assumida pelo transporte para o desenvolvimento das atividades económicas justifica a concertação de esforços no sentido da criação de um sistema de infraestruturas de transporte eficientes, adequadas às necessidades comerciais existentes.

Há que atender, naturalmente, à posição geográfica aquando da escolha do modo de transporte. Nos países que partilham fronteira terrestre, é recorrente a utilização do meio rodoviário e ferroviário. Diversamente, a troca de produtos entre países que não partilhem de fronteiras terrestres terá de ser efetuada via aérea ou marítima, principalmente quando estejam em causa trocas comerciais de nível transcontinental.

O posicionamento de Portugal no Mundo torna o país com potencialidades para se tornar numa plataforma entre a Europa e os outros continentes. Na União

transporte “door to door” – cf. NUNO CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Direito dos transportes*, Almedina, 2004, p. 77.

²⁶ Sem este importante elemento de ligação, as economias só se poderiam desenvolver regionalmente, não mundialmente.

Europeia e em Portugal, o modo de transporte preferencialmente utilizado tem sido o transporte rodoviário²⁷, apresentando o maior crescimento em termos de volume de mercadoria transportada.

Contudo, o recurso exaustivo ao modo de transporte rodoviário provoca impactos negativos, nomeadamente no congestionamento das estradas, poluição atmosférica, e aumento da sinistralidade, tornando-se imperativa a busca de soluções alternativas.

Neste seguimento e com objetivo de reduzir os custos de transporte, Portugal veio através do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes – o POAT – , propor a criação de infraestruturas indispensáveis à implementação da multimodalidade de forma a potenciar um eficaz sistema de transportes que rentabilize a utilização dos vários modos no território nacional e ao resto da Europa.

A utilização mais racional e intermodal dos diferentes meios de transporte traz, pois, ganhos de eficiência. A escolha dos modos de transporte mais adequados para cada segmento traduz-se em vantagens práticas traduzidas na redução de congestionamento, de tempo, de custos, energia despendida e poluição.

Além das vantagens práticas enunciadas, existem ainda razões de índole jurídica para que o expedidor prefira celebrar um contrato de transporte multimodal em detrimento de vários contratos separados para cada modo de transporte.

Se optar pela celebração de um contrato de transporte multimodal, o transportador multimodal ficará encarregue, em princípio, de providenciar pelo armazenamento dos bens entre os diferentes segmentos, uma vez que se encontra melhor posicionado neste seio. Caso contrário, a mercadoria terá de ser preparada pelo carregador, disponibilizando-a em cada segmento do percurso acordado.

Por outro lado, as vantagens jurídicas traduzir-se-ão também no facto de o recurso ao transporte multimodal possibilitar a emissão de um documento único de transporte, ultrapassando os problemas emergentes da multiplicidade de

²⁷ “Como será evidente, não só pelas limitações físicas que impedem que um só modo de transporte possa dar resposta a um trânsito completo de determinado fluxo de mercadorias, a utilização de mais do que um modo poderá permitir a obtenção de economias de escala e/ou gama, pela redução de custos que permite alcançar, procurando assim beneficiar as potencialidades de cada um dos modos às exigências de cada fluxo de mercadorias” – cf. VÍTOR HUGO MONTEIRO FERREIRA, *O setor dos transportes em Portugal: a intermodalidade fator dinamizador das empresas exportadoras*, dissertação de mestrado em Economia Faculdade de Direito da Universidade do Porto, 2013, p. 37, disponível em https://sigarra.up.pt/fadeup/pt/pub_geral.show_file?pi_gdoc_id=128362.

documentos emitidos por diversos transportadores e facilitando a aquisição de créditos documentários junto de instituições bancárias.

Além disso, a opção pela celebração do contrato de transporte multimodal tem também repercussões no regime da responsabilidade na medida em que o transportador multimodal assume a responsabilidade por toda a operação de transporte, independentemente do segmento em que o dano tenha ocorrido²⁸.

Diversamente, se o carregador contratar diversos transportadores – cada um para efetuar a viagem em cada modo – terá de lidar com as dificuldades advenientes das situações em que a mercadoria se danifique durante a operação de transporte. Especialmente se não for possível provar em que fase ocorreu o dano, os transportadores farão tudo o que está ao seu alcance para afastar a responsabilidade, o que poderá levar a que a responsabilidade fique a cargo de uma seguradora ou, no limite, a que o lesado não se veja ressarcido.

Em suma, o setor dos transportes é um poderoso motor do desenvolvimento empresarial e económico, sendo crucial construir um sistema de rede logística eficiente e ambientalmente sustentável que fomente o desenvolvimento dos transportes, baseada na interoperabilidade e intermodalidade²⁹.

²⁸ Neste sentido, “*Considering the variety of cultures, languages and commercial practices at both ends of a trade transaction and the resulting complexity of assembling such an international transport operation, it is likely to appear reasonable to a trader to let one qualified operator organize and be responsible and accountable for the entire transport chain*” – cf. MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 4.

²⁹ Para mais desenvolvimentos *vide* o diagnóstico de apoio às jornadas de reflexão estratégica, Eixo temático 3 – mobilidade, espaço e logística, *Estratégia nacional de investigação e inovação para uma especialização inteligente, 2014 – 2020*, disponível em https://www.fct.pt/esp_inteligente/docs/Mobilidade_ENEI_Evora.pdf.

§ 3.º O transporte multimodal de mercadorias

3.1. O papel dos usos comerciais

Os usos e práticas civis e comerciais assumem grande importância no âmbito de regulação contratual³⁰. A repetição constante de determinadas ações observadas pelos indivíduos ao longo do tempo justifica, muitas das vezes, que esses atos sejam objeto de regulação por parte do legislador. Quando a lei discipline determinada prática estamos perante um tipo legal³¹. Não obstante, parafraseando Menezes Cordeiro, “*No domínio comercial, diversos contratos de grande relevo prático alcançaram uma estabilização regulativa, embora não constem da lei. Trata-se dos denominados “tipos sociais”³². Tais contratos são considerados sujeitos de modo geral aos usos e não ao costume*”^{33/34}.

No direito do comércio internacional, onde a prática de determinadas ações repetidas e sem consagração legal constituem uma realidade³⁵, os usos comerciais desempenham um papel importante existindo por vezes pequenas codificações dos tipos sociais, designadamente, em cláusulas contratuais gerais. Nestas situações,

³⁰ Neste sentido, “*raros são seguramente os tipos contratuais legais com origem totalmente legal. (...) A generalidade dos tipos contratuais legais tem origem extralegal, em práticas contratuais típicas, socialmente típicas, que o legislador recolheu e modelou na lei*” – cf. PEDRO PAIS DE VASCONCELOS, *Contratos Atípicos*, 2ª ed., Almedina, 2009, p. 21.

³¹ PEDRO PAIS DE VASCONCELOS, *Contratos Atípicos*, cit., pp. 10 e 11, afirma que “*para um contrato seja tido como legalmente típico é necessário que se encontre regulado na lei o modelo completo da disciplina típica do contrato*» por outro lado «*para que possa ser tido como socialmente típico, o contrato tem de ter, na prática ou nos usos, um modelo de disciplina que seja também pelo menos tendencialmente completo*”.

³² Os tipos sociais são definidos por MENEZES CORDEIRO como encadeamentos de cláusulas habitualmente praticadas em determinados setores, muitas das vezes dotados de designação própria e que, mau grado a não formalização em lei, traduzem composições equilibradas e experimentadas – cf. “O costume e os usos no século XXI”, *Revista de Direito das Sociedades*, Ano III, 2011, Número 3, p. 652.

³³ Na esteira de MENEZES CORDEIRO, “O costume e os usos no século XXI”, cit., pp. 627 e 640, o costume comercial pode ser definido como toda prática social ou económica generalizada e constante no âmbito das relações comerciais, acompanhada da convicção de obrigatoriedade da norma que lhe corresponde, existe a convicção da obrigação de agir em conformidade. Por outro lado, os usos comerciais podem ser definidos como práticas sociais, uniformes e estáveis em vigor no âmbito das relações comerciais que apenas se mantêm em virtude da sua mera reiteração, encontrando-se desacompanhados de qualquer convicção sobre a sua obrigatoriedade jurídica.

³⁴ Cf. MENEZES CORDEIRO, “O costume e os usos no século XXI”, cit., p. 637.

³⁵ Neste sentido, MENEZES CORDEIRO afirma que muitos usos são absorvidos pela lei apresentando como exemplo o caso dos *incoterms* e dos *trade terms* – cf. “O costume e os usos no século XXI”, cit., p. 648.

“Há que proceder ao seu controlo material, através da lei das cláusulas contratuais gerais”³⁶.

Tal como nos demais contratos legalmente atípicos, mas socialmente típicos, o transporte multimodal tem a sua origem nos usos comerciais, sendo uma modalidade que se encontra sedimentada na prática ³⁷. A utilização desta modalidade de transporte é de frequente verificação, tendo, inclusivamente, sido alvo de codificação em alguns ordenamentos jurídicos, e também por alguma legislação internacional, como tivemos ocasião de expor.

3.2. Conceito. Tipicidade social

Encontramos definições do conceito de “transporte multimodal internacional” em vários instrumentos legais ³⁸. Comparando as definições existentes nos instrumentos que regulam diretamente a multimodalidade, verificamos que são semelhantes, partilhando dos mesmos elementos de caracterização.

Tomando como base a definição oferecida pela Convenção de Genebra de 1980³⁹, à luz do n.º 1 do artigo 1.º, temos que o transporte multimodal internacional de mercadorias corresponde ao “*transporte de mercadorias efetuado por, pelo menos,*

³⁶ Cf. MENEZES CORDEIRO, “O costume e os usos no século XXI”, cit., p. 652.

³⁷ Neste sentido, JANUÁRIO DA COSTA GOMES e MENEZES CORDEIRO afirmam que o transporte multimodal é um tipo social – cf., respetivamente, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*”, cit., p. 388 e “O transporte multimodal”, *III Jornadas de Direito Marítimo*, Almedina, 2014, p. 63.

³⁸ A Convenção de Genebra de 24 de Maio de 1980 define, no n.º 1 do artigo 1.º, transporte internacional multimodal como “*o transporte de mercadorias por, pelo menos, dois diferentes modos de transporte, na base de um contrato de transporte multimodal, de um lugar num país onde as mercadorias são tomadas pelo operador para um lugar designado para a entrega, situado num país diferente*»; as Regras UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents de 1992 definem como: «*contrato de transporte de mercadorias efetuado por pelo menos dois modos distintos de transporte*»; o Acordo de Alcance parcial para a facilitação do transporte multimodal de mercadorias, na al. a) do artigo 1.º, define o transporte multimodal de mercadorias como “*o transporte de mercadorias por duas modalidades de transporte, pelo menos, em virtude de um contrato de transporte multimodal, desde um lugar situado em um estado parte em que um operador de transporte multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, até outro lugar designado para sua entrega, situado em outro estado parte, compreendendo, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega da carga ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas.*”

³⁹ Apesar de não constituir direito vigente a importância do seu texto é manifesta. Serviu como modelo para vários regimes internos e como base nos trabalhos do projeto de Convenção UNCITRAL/CMI – cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*”, cit., p. 380.

dois diferentes modos de transporte⁴⁰, na base de um contrato de transporte multimodal, de um lugar no país onde as mercadorias são tomadas pelo operador de transporte multimodal⁴¹ para um lugar designado para a entrega, situado num país diferente. As operações de levantamento e de entrega dos bens transportados, realizados no âmbito de performance do contrato de transporte unimodal, não devem ser consideradas como transporte internacional multimodal”.

A nível interno inexistente uma regulação específica do contrato de transporte multimodal⁴². Carecendo de um regime próprio⁴³, o contrato de transporte multimodal não é um contrato legalmente típico⁴⁴, pois, na esteira de PEDRO PAIS DE

⁴⁰ Vide ainda a propósito do conceito de transporte multimodal, GOMÉZ DE SEGURA, “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 620; ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 6 e OCTAVIO RAVINA, ARTUR/A. ZUCCHI, HÉCTOR *Régimen Del Transporte Multimodal*, cit., p. 23.

⁴¹ Designação sugerida pelo IDIT – Institut du Droit International des Transports.

⁴² A nível internacional não existe nenhuma convenção internacional que discipline a matéria. Existem tentativas de regulação internacional (CG de 1980, Regras de Roterdão). A insuficiência destas soluções levou à criação de acordos regionais (Acordo Mercosul) e leis nacionais (v.g., Código Comercial Alemão, Código Civil Holânde, lei da Venezuela) próprias sobre o transporte multimodal.

⁴³ Conforme afirma FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, “Introducción a la jurisprudencia multimodal”, cit., pp. 224 e 225, dada a atipicidade do contrato para determinar a legitimidade passiva e o direito aplicável, a jurisprudência deve seguir determinadas pautas interpretativas e princípios adequados à natureza e características do transporte multimodal, sendo raros os casos em que o mesmo transportador presta materialmente todas as fases – o habitual é que se deva indagar em cada caso como se constituiu a relação jurídica entre o carregador e aqueles que intervêm na prestação de transporte, o que resulta essencial para conhecer quem pode ser trazido validamente ao processo. Neste sentido é necessário determinar com quem é que o expedidor contratou, a natureza da obrigação que une os sujeitos distintos e alcance das obrigações assumidas por estes e seu possível carácter solidário. O autor dá-nos conta dos critérios que a jurisprudência tem essencialmente analisado, a saber: a) se o transportador se limita a assumir a obrigação do transporte ou se a executa materialmente; b) se o transportador contratual é transportador unimodal, intermediário ou mero comissionário que atua em nome do expedidor; c) se o transportador contratual contrata com transportadores efetivos em nome e por conta própria (subtransporte) ou em nome e por conta do carregador (transporte com expedição) ou se todos os transportadores assumiram uma única prestação indivisível frente ao carregador (cumulativo); d) se a prestação de transporte inclui o transporte total da origem ao destino ou se pode conhecer-se a fase do transporte em que ocorreu o evento danoso ou identificar-se o transportador responsável.

⁴⁴ Neste sentido, vide FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, “El transporte multimodal internacional, La viabilidad de un regime jurídico uniforme”, cit., p. 341: “El transporte multimodal participa de los elementos esenciales del contrato de transporte en general, lo que no es incompatible con el reconocimiento de especialidad y autonomía a esta figura negocial dentro del quadro tipológico del transporte. Su atipicidade legal en el ámbito internacional, ante la ausencia de un instrumento normativo em vigor, no empañã su existencia como tipo contratual autónomo. La trayectoria de los documentos tipo creados específicamente para este sector del tráfico así lo demuestra, especialmente en aquellos casos en que llegan a configurar la operación de transporte multimodal como una prestación única – y no tantas como modos de transporte empleados – en correspondência com un único responsable por la operación de transporte.” Contra tal entendimento manifestou-se ALFREDO ANTONINI, “Il trasporto multimodale. Regime normativo e responsabilità del vettore”, *Il Diritto Marittimo*, Ano CXI, 2009, pp. 3-17, de acordo com o qual “Non se trata di un contratto atipici, poiché la causa dello stesso è il trasferimento di cose da un luogo ad al altro; questa essendo la causa típica del contratto di trasporto, il contratto di trasporto multimodale dele senz’altro riconduzirsi a tale tipo legale”.

VASCONCELOS, “Para que um contrato seja tido como legalmente típico é necessário que se encontre na lei o modelo completo da disciplina típica do contrato”⁴⁵.

É, no entanto, possível identificar diversos elementos sociais que permitem integrar este tipo de contratos naquilo que a doutrina designa por *tipos sociais* ou *contratos socialmente atípicos* para designar aqueles contratos em que, perante a ausência de uma disciplina jurídica própria, é ainda possível conceber um modelo regulativo baseado nos usos, costumes e na cultura jurídica^{46/47}. Concretamente, o modelo regulativo do transporte multimodal assenta em determinadas características que se foram desenvolvendo na prática.

Assim, em primeiro lugar, verifica-se que este tipo de contrato é unitário⁴⁸, i.e., existe apenas um contrato de transporte multimodal⁴⁹ celebrado entre o carregador e o operador de transporte multimodal (e não vários contratos de transporte unimodais, sendo que quando existam vários contratos de transporte unimodais, um para cada segmento da operação, estamos perante casos de transporte segmentado).

Em segundo lugar, como o próprio nome indica, este contrato caracteriza-se pela multimodalidade⁵⁰, ou seja, a coexistência de, no mínimo, dois diferentes modos

⁴⁵ Vide, a este respeito, PEDRO PAIS DE VASCONCELOS, *Contratos Atípicos*, cit, p. 210.

⁴⁶ Cf. PEDRO PAIS DE VASCONCELOS, *Contratos Atípicos*, cit., p. 211.

⁴⁷ Vide a este propósito OCTAVIO RAVINA, ARTUR/A. ZUCCHI, HÉCTOR, *Régimen Del Transporte Multimodal*, cit., p. 10; JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “port do port” ao transporte “door to door”, cit., p. 388; MAURO CASANOVA/ MONICA BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, La disciplina contrattuale*, cit., p. 258; MENEZES CORDEIRO, “O transporte multimodal”, cit., p. 63 e MENEZES CORDEIRO, “O costume e os usos no século XXI”, cit., p. 637.

⁴⁸ “The question whether one or more contracts are involved may often be rather difficult to answer however. Even the fact that several consignment notes have been issued does not necessarily mean that more than one contract has been concluded, although it is a factor to be taken into consideration. In this matter the decisive criterion must always be the intent of the contracting parties” – cf. MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 52.

⁴⁹ “O transporte constitui um exemplo paradigmático do fenómeno da contratação em massa ou standardizada. As mais das vezes, a formação do contrato de transporte tem na sua base modelos contratuais rígidos e pré-elaborados, pelo transportador, dirigidos a destinatários indeterminados, que, depois, se limitam a aceitar o esquema contratual previamente desenhado pela contraparte: estamos em pleno campo de aplicação do regime das cláusulas contratuais gerais, apresentando-se o transporte como um característico contrato de adesão” – cf. CARLOS LACERDA BARATA, “Contratos de transporte terrestre: formação e conclusão” *Temas de Direito dos Transportes*, vol. III, 2015, p. 634.

⁵⁰ Vide CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, cit., p. 193: “En la práctica, la calificación de un contrato de transporte como multimodal deriva de la utilización de alguno de los documentos-tipo previstos para esse tipo de transporte. Es más, mantienen su eficacia a pesar de que el portador no recurra a una pluralidad de modos, sino que el traslado de la carga discorra a través de un único modo”; JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “port do port” ao transporte “door to door””, cit., p. 380: “Na prática a qualificação de um contrato

de transporte independentes entre si, que não constituam modos acessórios ou complementares.⁵¹

O termo “modos de transporte”⁵² não corresponde ao meio pelo qual o transporte é efetuado, nomeadamente: aéreo, marítimo ou terrestre. Designa, ao invés, uma combinação entre a infraestrutura e os meios utilizados para o transporte. Existem pelo menos cinco modos de transporte diferentes, a saber, o rodoviário, o ferroviário, o aéreo, o marítimo, e o de linhas interiores navegáveis. Cada um destes modos se encontra regido por regras próprias.

Na prática, contudo, não é fácil determinar exatamente quando é que termina uma fase e começa outra, ou se o contrato envolve uma ou mais fases de transporte ⁵³ . O pactuado pelos contraentes assume grande relevância, nomeadamente no que concerne à caracterização do contrato como multimodal. A intenção das partes, aquando da celebração do contrato, tem de ser analisada e interpretada caso a caso⁵⁴.

como multimodal deriva da utilização de um ou alguns documentos tipo para esta modalidade ainda que seja utilizado só um modo”.

⁵¹ Neste sentido parte final do n.º 1 do art 1 da Convenção de Genebra de 1980: “*The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport*”.

⁵² ALBERTO DÍAZ MORENO, “El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte terrestre”, cit., p. 325.

⁵³ A questão de saber se a fase marítima teve início quando o dano ocorreu ou se a fase terrestre ainda não tinha terminado foi levantada no caso *THERMO ENGINEERS Ltd. and Anhydro A/S v. FERRYMASTERS LTD*, [1981] 1 Lloyd's Rep. 200. Neste caso a empresa THERMO ENGINEERS vendeu um conversor de calor à empresa ANHYDRO OF COPENHAGEN a empresa FERRYMASTERS assumiu funções de transportador. Foi celebrado um contrato “roll-on, rol-off” nos termos do artigo 2.º da CMR A mercadoria era para ser transportada num reboque aberto desde Aylesbury até Felixstowe por estrada e a partir daí, ainda no reboque por mar até Copenhagen. Quando o reboque chegou a Felixstowe foi carregado no navio ‘Orion’. Tendo ocorrido problemas durante o carregamento do reboque no navio, colocou-se a questão de saber se o segmento marítimo já tinha começado ou não na altura em que os danos ocorreram. Tendo-se considerado no presente caso que a fase de carregamento já se encontrava em estado avançado. A delimitação de situações pode ser difícil de destrinçar para decidir se um modo novo se iniciou são decisivos os factos do caso concreto.

⁵⁴ Se as partes acordaram a natureza multimodal do contrato mas, todavia, aquando da sua execução apenas é executada a viagem através de um único modo de transporte (i.e., se na prática o transporte for unimodal não obstate a qualificação contratual), qual o regime a aplicar? “*La respuesta a estos interrogantes no puede tener otro punto de referencia que no sea el de la vountad de las partes. Lo cual implica que si las partes del contrato pactaron un transporte multimodal, deberán ser las normas aplicables a la combinación de modos de transporte las que resulten aplicables, aun cuando el traslado se haya realizado finalmente de manera unimodal*” – cf. GOMÉZ DE SEGURA, “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 622. No mesmo sentido, ALBERTO DÍAZ MORENO, refere que “*Resulta esencial al concepto de contrato de transporte multimodal la previsión en el propio contrato de la utilización de varios modos de transporte (...) Lo relevante no es, por consiguiente, cómo se realiza, de hecho, el desplazamiento, sino cómo se convino que debía realizarse*” – cf. “El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte terrestre”, *Revista de derecho del transporte*, n.º 6, 2010, p. 325.

Não obstante, a execução material do transporte pode sob determinadas circunstâncias influenciar a caracterização do contrato⁵⁵, assumindo particular interesse nas situações em que um contrato não descreve claramente os modos de transporte que vão ser utilizados.

Terceiro, a integração de diversos modos de transporte, através da união de diversas prestações de transporte numa obrigação única caracteriza também o transporte multimodal⁵⁶. Neste sentido, *“No merecen la consideración de contratos de transporte multimodal las hipótesis en que unicamente existe una pluralidade de contratos o de prestaciones de transporte, que se combinan, para conseguir el resultado final, pero falta asunción de la obligación de forma integral o completa. Aunque se juxtaponen diversos modos de transporte, falta el dato esencial de la integración de las fases, vehículos, medios o vías en una prestación única.”*⁵⁷

Por outro lado, a obrigação contratualmente assumida de transporte da mercadoria encontra-se a cargo do operador de transporte multimodal⁵⁸. Este assegura a entrega atempada e incólume das mercadorias ao destinatário. A obrigação por si assumida não inviabiliza, naturalmente, o recurso aos serviços dos subtransportadores, em virtude de ser improvável que o transportador multimodal disponha de todos os veículos necessários para a realização da operação material.

Outra das características do tipo reside no facto de existir um único responsável por toda a operação – o operador de transporte multimodal –, independentemente da fase em que tenha ocorrido o dano.

⁵⁵ Quando não for possível determinar a vontade das partes ou quando o contrato for omissivo, a solução mais adequada passará pela aplicação do regime correspondente à operação materialmente realizada. Neste sentido, vide ALBERTO DÍAZ MORENO, “El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte terrestre”, cit., p. 325 e GOMÉZ DE SEGURA, “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 622.

⁵⁶ Neste sentido, CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, cit., p. 194, refere que *“La esencia de la configuración actual del transporte multimodal reside en la integración de los diversos modos en una obligación única, que consiste en el traslado de las mercancías desde el punto de origen al de destino final, con un único «responsable» el operador de transporte multimodal.”*

⁵⁷ Vide IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta”, *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVIII, 2001, p. 437.

⁵⁸ Cf. n.º 1 do artigo 1.º da CG de 1980; regra 2.2. das Regras UNCTAD/ICC de 1992; Multidoc 95: *“The MTO, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this MT Bill of Lading, and with liberty to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the multimodal transport and the delivery of the goods, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and accepts responsibility for such transport and such services”.*

Por último, refira-se ainda a onerosidade do contrato de transporte multimodal, uma vez que a obrigação principal do expedidor reside no pagamento do frete, em contrapartida da realização da operação de transporte⁵⁹.

Em suma e seguindo JANUÁRIO DA COSTA GOMES⁶⁰, podemos dizer que “*a essência do transporte multimodal reside na integração de diversos modos numa prestação única e singular pela qual há apenas um responsável – o operador de transporte multimodal*”.

3.3. Partes do contrato e outros intervenientes

A apresentação dos sujeitos intervenientes no contrato de transporte multimodal é de extrema importância. A compreensão da estrutura organizacional existente, bem como das relações jurídicas estabelecidas só é conseguida através do conhecimento das funções exercidas pelos sujeitos intervenientes no transporte multimodal.

A atividade de transporte consubstancia uma operação complexa. Ora, a multiplicidade de operações levadas a cabo e a utilização de diversos modos de transporte justificam o recurso ao serviço de auxiliares⁶¹. É recorrente que o

⁵⁹ A onerosidade obteve reconhecimento expresso no n.º 3 do artigo 1.º da CG de 1980. Alguns sistemas, como o alemão, consideram a obrigação de pagamento uma característica essencial do contrato de transporte de mercadorias. Sem a retribuição, alega-se que o contrato não pode ser considerado contrato de transporte e que não seria justo submeter alguém que está preparado para deslocar as mercadorias gratuitamente a regras de responsabilidade severas de transporte. A CMR, no seu âmbito de aplicação, refere que a convenção se aplicará aos contratos celebrados a título oneroso. Nas restantes convenções não é feita qualquer referência à onerosidade. MARIA HOEKS pronuncia-se sobre o assunto afirmando o seguinte: “*When closely scrutinized however, it has to be noted that this manner of phrasing could very well mean that the CMR drafters did not think remuneration to be one of the characteristics of the contract for the carriage of goods. Since if they had, would not the words ‘for reward’ have been superfluous? Another argument to support the view that the reward is not a conditio sine qua non for the contract of carriage is the existence of carriage regimes like the Dutch system and the Warsaw and Montreal Conventions, which do not require that the transport contract stipulates a reward for their application. Practically speaking however, whether or not remuneration is a prerequisite for a contract to be considered a contract of carriage can remain open for question, as the number of contracts for the gratuitous carriage of goods is pretty much negligible.*” – cf. *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 39.

⁶⁰ Cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*””, cit., p. 384.

⁶¹ FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA qualifica estes auxiliares como “*intervenientes de segunda esfera*” – cf. *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, Almedina, 2000, p. 147. “*O transportador não se obriga a realizar ele próprio a operação de transporte, apenas garante o cumprimento da obrigação. O transportador contratual pode recorrer ao serviço de outro(s) trabalhador(es) – transportador(es) de fato - para o cumprimento integral ou parcial das obrigações a que se encontra adstrito. Sendo certo que transportador contratual mantém intacta a qualidade de devedor da prestação perante o*

transportador multimodal “subdelegue” em terceiros, através da figura do subcontrato, atos materiais inerentes à sua posição contratual⁶².

A complexidade da operação de transporte tem, ainda, repercussões no planeamento da operação, sendo necessário recorrer a um profissional especializado para que este proceda à articulação entre os diversos modos de transporte e intervenientes envolvidos, assumindo neste âmbito grande importância a delimitação das figuras do transitário e de transportador multimodal.

Não obstante a participação de múltiplos sujeitos ao longo de toda a operação de transporte multimodal, verifica-se uma concertação de funções entre os vários intervenientes, estando todos ligados por um objetivo comum: a deslocação incólume da mercadoria de um local para outro⁶³.

3.3.1. O carregador/expedidor, o operador de transporte multimodal e o destinatário

O contrato de transporte multimodal é celebrado entre o carregador e o operador de transporte multimodal⁶⁴.

A figura do carregador⁶⁵ é imbuída, desde logo, de grande importância, uma vez que marca o início da operação de transporte. Desde logo, o carregador assume

*carregador. O transportador contratual é o transportador que celebra o contrato de transporte com o carregador, e que assume a obrigação de deslocação da mercadoria, de um local para outro, assim como, a obrigação de entrega da mercadoria ao destinatário. Existem várias razões para a delegação da obrigação contratualmente assumida, nomeadamente: insuficiência de modos suficientes para realizar a operação, questões técnicas, comerciais ou propósito de maior agilidade do tráfego” – cf. NUNO CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Direito dos Transportes*, Almedina, 2004, p. 71.*

⁶² Cf. MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 5.

⁶³ O cidadão comum não se apercebe da imensa teia jurídica que subjaz a operações aparentemente simples. Neste sentido, MENEZES CORDEIRO, “O transporte multimodal”, cit., p. 61. Corroborando esta afirmação, COSTEIRA DA ROCHA afirma que “O contrato de transporte constitui, indubitavelmente, um habitat privilegiado para autênticos “camaleões jurídicos”” – cf. “O contrato de transporte de mercadorias”, cit., p. 147.

⁶⁴ Cf. regra 2.1 das Regras UNCTAD/ICC e n.º 3 do artigo 1.º da CG de 1980. Seguindo GÓMEZ DE SEGURA “La noción de contrato de transporte multimodal internacional de mercancías no difiere en líneas generales de la noción de contrato de transporte. Se trata, por lo tanto, de un contrato por el que una persona (el llamado operador de transporte multimodal) se obliga a cambio de una contraprestación, a trasladar una cosa em condiciones idóneas desde un lugar a outro, ambos situados en países distintos, mediante la utilización de dos o más modos de transporte” – cf. “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., pp. 620 e 623.

⁶⁵ O carregador é definido no n.º 5.º do artigo 1.º da CG de 1980 como “any person by whom or in whose name or on whose behalf a multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator”. Vide ainda a regra 2.4 das Regras UNCTAD/ICC de 1922, cl. 2.º do Multidoc 95. Neste sentido, FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA refere que o carregador pode socorrer-se de

a obrigação de entregar as mercadorias ao operador de transporte multimodal⁶⁶. Naturalmente que sem o envio das mesmas a operação de transporte não se poderá iniciar. O carregador tem ainda a seu cargo outras obrigações, mais concretamente, a entrega de todos os documentos inerentes à mercadoria; a obrigação de descrição da mercadoria – que assume um papel muito importante na medida em que será responsável perante o transportador pelos danos resultantes das omissões ou incorreções de elementos necessários à descrição da mercadoria⁶⁷; e, ainda, a obrigação de pagar o preço de transporte. Em contrapartida, obtém o direito de disposição⁶⁸ e o direito de deslocação das mercadorias no mesmo estado de conservação em que as recebeu.

Por sua vez, em termos gerais, o operador de transporte multimodal assume contratualmente a obrigação de deslocação das mercadorias – no mesmo estado de conservação em que as recebeu – e de entrega no local de destino⁶⁹. Como contrapartida das obrigações assumidas adquire o direito a auferir uma prestação

representantes e de auxiliares seja para a celebração do contrato, seja para a entrega das mercadorias ao transportador sem que daí resulte qualquer diminuição do seu estatuto no contrato, exceção feita ao transporte ferroviário de mercadorias que é um contrato real – cf. *O contrato de transporte de mercadorias – contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 144.

⁶⁶ Cf. parte final do n.º 5 do artigo 1.º da CG de 1980.

⁶⁷ Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte de mercadorias – contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 145. Cf. regra 8.1 das Regras UNCTAD/ICC de 1992, e, no mesmo sentido, a cl. 17.º do Multidoc 95 e o n.º 1 do artigo 12.º da CG de 1980.

⁶⁸ A posição de carregador é independente de qualquer direito real sobre as mercadorias entregues ao transportador. Neste sentido, FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA afirma que este princípio de independência do contrato de transporte face ao direito de propriedade sobre a mercadoria transportada e, também, face à relação subjacente ao contrato de transporte estabelecida entre o carregador e o destinatário permite o direito de disposição conferido ao carregador e que, além disso, este direito de disposição permite ao transportador dar novas ordens ao transportador, porventura contradizendo o estipulado no momento da celebração do contrato – cf. *O contrato de transporte de mercadorias – contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 145.

⁶⁹ HUGO RAMOS ALVES afirma que a entrega das mercadorias ao destinatário decompõe-se nos seguintes atos, a saber, i) avisar o destinatário sobre a chegada da mercadoria; ii) colocar à disposição do destinatário e iii) exhibir o documento de transporte ao destinatário – cf. *Da limitação da responsabilidade do transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, Almedina, 2008, p. 14. O autor segue a esquematização efetuada por ASQUINI, afirmando que podemos proceder à decomposição do transporte em três fases distintas: i) entrega da mercadoria ao transportador; ii) o transporte, sendo que é nessa fase que impendem sobre o transportador as obrigações típicas de custódia e de transporte e iii) a entrega da mercadoria ao destinatário. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, sendo que após a entrega, todos os riscos da carga são por conta do destinatário. A entrega consubstancia um ato jurídico que se distingue da operação de descarga que corresponde a um ato material.

pecuniária pelo cumprimento da prestação a que se encontra adstrito, designada frete⁷⁰.

O destinatário vem definido no n.º 6 do artigo 1.º das Regras UNCTAD/ICC de 1992 como a pessoa a quem devem ser entregues as mercadorias transportadas⁷¹. Este adquire o direito à entrega da mercadoria transportada e o direito de disposição⁷².

Relativamente aos deveres, COSTEIRA DA ROCHA⁷³ afirma que “*constitui uma vexata questio saber se o pagamento do transporte é da responsabilidade do destinatário e se tal pagamento constitui uma obrigação ou um ónus*”, concluindo que este deve ser responsável solidariamente com o carregador na medida em que “*é a solidariedade que melhor se adequa à realidade complexa existente em torno do contrato de transporte*”. Independentemente da posição que se adote quanto à discussão existente em torno da natureza jurídica do contrato de transporte multimodal de mercadorias⁷⁴, não pode duvidar-se da posição nuclear que aqui assumem o carregador, o transportador multimodal e o destinatário⁷⁵. São, pois, estes os intervenientes principais, embora, como melhor veremos, haja, na maior parte das vezes, uma teia complexa de sujeitos envolvidos.

⁷⁰ Cf. n.º 3 do artigo 1.º da CG de 1980.

⁷¹ Cf. cl. 2.º Multidoc 95; n.º 6 do artigo 1.º da CG de 1980. Vide, ainda, FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte de mercadorias – contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 146.

⁷² Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte de mercadorias – contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 171; para mais desenvolvimento vide ANDRÉS RECALDE CASTELLS, “La posición del destinatário en el contrato de transporte de mercancías”, *Revista de derecho del transporte*, Rdt, 2010, n.º 6, pp. 201 e ss..

⁷³ Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte de mercadorias – contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., pp. 174 a 178.

⁷⁴ Lado a lado, surgem duas orientações básicas. Por um lado, a teoria do contrato trilateral, perfilhada por COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte de mercadorias – contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 183, que defende que o contrato tem uma estrutura triangular, onde existem três centros de interesses, diferenciados mas complementares, adverte, que existem três centros de interesses, quando não houver coincidência entre carregador e destinatário. Por outro lado, temos a teoria do contrato a favor de terceiro defendida pela generalidade da doutrina alemã e entre nós por MENEZES CORDEIRO, “O transporte multimodal”, cit., p. 57, que vê no transporte “*uma prestação de serviço tipo empreitada, em regra a favor de terceiro e dotado de um regime especial mercantil especializado.*”

⁷⁵ Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte de mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit. pp. 144 a 146, que define carregador como a pessoa que celebra o contrato de transporte com o transportador e transportador como a pessoa que se obriga a deslocar determinadas mercadorias e a entregá-las pontualmente ao destinatário, aludindo ao destinatário como a pessoa a quem devem ser entregues as mercadorias transportadas.

Iremos de seguida aprofundar o conceito de operador de transporte multimodal e de transitário.

3.3.2. O operador de transporte multimodal

O operador de transporte multimodal constitui uma figura contratual que nasce com o contrato de transporte multimodal. Surge definida de modo consensual em vários instrumentos legais⁷⁶.

Assim, no n.º 2 do artigo 1.º da CG de 1980, o operador de transporte multimodal vem definido como *“any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract”*.

Desta definição é possível concluir, desde logo, que o operador de transporte multimodal é o sujeito que celebra o contrato de transporte multimodal com o carregador, sendo parte direta neste contrato. A importância deste sujeito é notória em face do seu papel preponderante⁷⁷ traduzido na obrigação que constitui o cerne do contrato, isto é, a obrigação de deslocar as mercadorias de modo incólume e atempadamente de um local para outro⁷⁸. Esta obrigação repercute-se no regime da responsabilidade, sendo o único responsável por toda a operação⁷⁹.

Pergunta-se: será a denominação “operador de transporte multimodal” a mais correta? É verdade que esta figura se compromete a planear toda a operação de transporte e tem funções que vão para além da deslocação das mercadorias. Contudo, tendo em consideração que a obrigação de transporte constitui a obrigação principal que caracteriza o contrato julgamos que o termo “transportador

⁷⁶ Cf. artigo n.º 2 do artigo 1.º CG de 1980, regra 2.2 das Regras UNCTAD/CCI de 1992, cl. 2.º do Multidoc 95 e as definições da FIATA FBL de 1992.

⁷⁷ Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, “El transporte multimodal internacional, La viabilidade de un regime jurídico uniforme”, cit p. 344

⁷⁸ Seguimos FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 551, quando afirma que *“el OTM no es un porteador típico, porque típicos son tradicionalmente los transportes unimodales y quines los prestan (ya que cada modo se presta en un vehículo típico y no hay un vehículo típicamente multimodal), pero su situación sí es la típica de un porteador, pues asume la obligación de resultado por el transporte, aunque no lo ejecute personalmente con medios propios.”*

⁷⁹ Neste sentido vide a parte final do n.º 2 do artigo 1.º da CG de 1980, a regra 2.2 das Regras UNCTAD/ICC de 1992, a cl. 2.º do Multidoc 95 e as definições da FIATA FBL 1992.

multimodal” se afigura mais adequado. Neste sentido, a regra 2.2 das Regras UNCTAD/ICC de 1992 definem o operador de transporte multimodal como qualquer pessoa que atua como transportador.

Concordamos com MARIA HOEKS ao afirmar que o termo “operador de transporte multimodal” *“is not considered entirely appropriate. By using this expression the MT Convention fails to appreciate that a multimodal carriage contract is just that: a contract of carriage. The term ‘operator’ places too much emphasis on the services a multimodal carrier may provide in addition to the carriage contracted for, such as providing storage facilities between transport stages.”*⁸⁰

A obrigação de transporte constitui a obrigação principal do contrato de transporte multimodal, sem a qual este não existiria⁸¹. Neste sentido, julgamos preferível o termo “transportador multimodal”⁸².

Neste sentido, um transitário ou um transportador unimodal podem assumir funções de transportador multimodal, sendo essencial que contratualmente assumam a obrigação de deslocação da mercadoria, i.e., a obrigação principal do contrato de transporte.

Além disso, o conceito de “operador de transporte multimodal” tenderá a confundir-se, pelo menos de um ponto de vista literal, com a pessoa que realiza a operação material de transporte, e, não raras vezes, este sujeito socorre-se, por via da subcontratação, de outros sujeitos para realizar a operação material de transporte⁸³, pelo que também por isso se acha preferível o conceito de transportador multimodal. No entanto, julgamos que a definição de transportador multimodal devia fazer menção expressa à subcontratação. De facto, ao assumir contratualmente a obrigação de deslocação das mercadorias, o mesmo não se obriga

⁸⁰ Cf. MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., pp. 50.

⁸¹ Neste sentido, ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI refere o seguinte: “Two basic conditions are required for a multimodal transport a) a contract for carriage of goods, and b) performance of the carriage by two or more different modes of transport.” – cf. *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 7.

⁸² Em consonância com este entendimento, as regras 2.2 das Regras UNCTAD/ICC de 1992 definem o operador de transporte multimodal como qualquer pessoa que atua como transportador. Este é também o termo utilizado no Código Civil holandês.

⁸³ “In addition, the definition also fails to mention the taking over of the goods by the multimodal carrier. The motivation for this omission is the frequent deployment of subcontractors to perform the actual transport, in which case the multimodal carrier does not physically take over the goods himself.” – cf. MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 51.

a executar a operação material mas sim a garantir a obtenção dos meios que assegurem o seu cumprimento. Pode recorrer ao serviço de transportadores para a realização dos segmentos de transporte, o que não afeta a sua posição contratual⁸⁴. Nesta hipótese o transportador será objetivamente responsável pelos atos ou omissões das pessoas a cujos serviços recorra para o cumprimento das suas obrigações no âmbito do contrato de transporte multimodal⁸⁵.

Ao longo do presente trabalho será, portanto, utilizado preferencialmente o termo “transportador multimodal”.

3.3.3. O transitário

O transitário⁸⁶ comumente referido como “o arquiteto do transporte⁸⁷”, constitui uma figura de elevado relevo no âmbito do direito dos transportes, e o contrato de transporte multimodal não é exceção. Muito pelo contrário, “*O campo de atuação privilegiado de atuação daquele intermediário dos transportes é o transporte multimodal*⁸⁸”. As maiores exigências de logística e organização associadas ao grande número de intervenientes envolvidos torna toda a operação particularmente complexa no transporte multimodal, pelo que o recurso à figura do transitário afigura-se particularmente útil. Com efeito, “*O interessado em determinado transporte poderá desconhecer os operadores. Muitas vezes será necessário associar vários contratos: transporte por terra até ao porto de embarque; transporte marítimo; transporte ferroviário; transporte rodoviário e todas as inerentes operações de transbordo*⁸⁹”.

O recurso à figura do transitário permite ultrapassar esses problemas, uma vez que este detém conhecimentos específicos que permitem a realização de um adequado planeamento da operação de transporte ficando, deste modo, numa

⁸⁴ Cf. artigo 15.º da Convenção de Genebra de 1980 e artigo 4.2 das Regras UNCTAD/ICC de 1992.

⁸⁵ Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 528.

⁸⁶ Ou, em bom rigor, “empresa transitária”, como alude o Decreto-Lei n.º 255/99 de 7 de julho.

⁸⁷ Cf. NUNO CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Direito dos transportes*, cit., p. 80 e JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Sobre a vinculação del credere”, *Estudos em homenagem ao Prof. Doutor Martim de Albuquerque*, Vol. 2, 2010, p. 255.

⁸⁸ Cf. JOÃO VALBOM BAPTISTA, “O Contrato de Expedição”, *Temas de Direito dos Transportes II*, Almedina, 2013, p. 294.

⁸⁹ Cf. MENEZES CORDEIRO, “Introdução ao direito dos transportes”, *I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, Almedina, 2008, p. 33.

posição privilegiada⁹⁰. Outra vantagem que pode ser apontada ao recurso desta figura reside no facto de as empresas poderem centrar as suas forças nas atividades nucleares do negócio⁹¹.

3.3.3.1. Regime jurídico interno

O contrato de trânsito⁹² é celebrado entre o expedidor e o transitário. A nível interno, foi objeto de atenção por parte do legislador no Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de Julho⁹³. COSTEIRA DA ROCHA define-o como “o contrato pelo qual o transitário se obriga perante o expedidor a prestar-lhe certos serviços – que tanto podem ser atos materiais como jurídicos – ligados a um contrato de transporte e também a celebrar um ou mais contratos de transporte em nome e representação do cliente.”⁹⁴

MENEZES CORDEIRO⁹⁵ defende – numa conceção ampla – que o contrato de trânsito constitui uma figura mista, na medida em que integra vários elementos distintos, em concreto de organização, mediação, agência e prestação de serviço. Em sentido estrito, o autor define o contrato de expedição como um mandato pelo qual o transitário se obriga a celebrar um ou mais contratos de transporte por conta do expedidor. No mesmo sentido, COSTEIRA DA ROCHA afirma que em *stricto sensu* o contrato de trânsito é um mandato - que poderá ser com ou sem representação – pelo qual o transitário se obriga a celebrar um contrato de transporte por conta do

⁹⁰ Refere NUNO CASTELLO-BRANCO BASTOS que a distância forçará as partes “principais” a recorrer a representantes, mandatários, comissários, em suma a “intermediários”, que, por exemplo, melhor conheçam praças distantes e os transportadores que aí operam, bem como os respetivos tarifários de frete, e estejam em condições de mais expeditamente celebrar os necessários contratos de transporte – cf. *Direito dos transportes*, cit., p. 80.

⁹¹ O planeamento estratégico da operação de transporte tem repercussões económicas, contribui para a redução de custos (que operações logísticas levemente pensadas poderiam trazer) e ainda para o aumento eficiência da operação de transporte.

⁹² Denominado por “contrato de trânsito” ou por “contrato de expedição” por FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, na medida em que não existe em Portugal uma nomenclatura estabilizada para designar este tipo contratual – cf. *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 70.

⁹³ A lei não regula directamente o contrato em causa, mas ocupa-se do seu conteúdo – cf. MENEZES CORDEIRO, “Introdução ao direito dos transportes”, cit., p. 32.

⁹⁴ Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., pp. 80 e 81.

⁹⁵ Cf. MENEZES CORDEIRO, “Introdução ao direito dos transportes”, cit., p. 33.

expedidor-mandante. O mandato poderá abranger para além desse núcleo, a prática dos atos acessórios indispensáveis à sua consecução⁹⁶.

Em sentido semelhante, JANUÁRIO DA COSTA GOMES⁹⁷ e COSTEIRA DA ROCHA⁹⁸ afirmam que a atividade dos transitários consubstancia-se em plúrimas e diversas operações, apresenta-se, assim, como uma actividade multiforme.

Em concreto e de acordo com o n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 255/99 de 7 de julho⁹⁹, a atividade transitária consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional que inclui o planeamento, o controlo, a coordenação e a direcção das operações relacionadas com a expedição, recepção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, desenvolvendo-se nos seguintes domínios de intervenção: a) Gestão dos fluxos de bens ou mercadorias; b) Mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de transportadores com quem celebre os respectivos contratos de transporte; c) Execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidos, inclusive no que se refere à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal.

JANUÁRIO DA COSTA GOMES afirma que a caracterização efetuada por esta norma permite identificar a atividade transitária como uma prestação de serviços e o transitário como um intermediário em operações de transporte, sendo particularmente ilustrativa a al. b)¹⁰⁰.

A nível interno, a responsabilidade do transitário encontra disciplina no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 255/99 de 7 de julho de 1999.

A primeira parte do n.º 1 do artigo 15.º dispõe que o transitário responderá *“perante o seu cliente pelo incumprimento das suas obrigações.”*^{101/102} A parte final do

⁹⁶ Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 79.

⁹⁷ Cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Sobre a vinculação del credere”, cit., p. 257.

⁹⁸ Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 72.

⁹⁹ Institui um novo regime jurídico aplicável ao acesso e exercício da atividade transitária, substituindo o anterior regime aprovado pelo Decreto-Lei n.º 43/86, de 7 de julho.

¹⁰⁰ De acordo com JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Sobre a vinculação del credere”, cit., p. 255, a referência à celebração de contratos de transporte por parte do “mediador” (o transitário) demonstra que não houve, neste artigo 1.º, n.º 2, grandes preocupações de rigor jurídico, mas tão só de caracterização económica da atividade.

¹⁰¹ Esta regra já decorre das regras gerais de responsabilidade obrigacional. Neste sentido, JOÃO VALBOM BAPTISTA, “O Contrato de Expedição”, cit., p. 277 e JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Sobre a vinculação del credere”, cit., p. 229.

¹⁰² Seguindo JOÃO VALBOM BAPTISTA, o incumprimento da obrigação de contratar não se resume às situações de não celebração dos contratos (i.e. de transporte, seguro, depósito, manuseamento da carga). O autor afirma, neste sentido, que *“o resultado relevante para a verificabilidade do*

n.º 1 do artigo 15.º inova ao estabelecer a responsabilidade do transitário por atos de terceiros com que haja contratado¹⁰³. O transitário que não tenha assumido a obrigação de transporte responderá objetivamente pelos atos praticados por outrem – i.e., o transportador com quem celebrou o contrato. A este respeito, JANUÁRIO DA COSTA GOMES afirma que o transitário tem uma responsabilidade *del credere* legal¹⁰⁴ – o transitário surge como garante legal do cumprimento das obrigações de terceiros, sem prejuízo de poder intentar uma ação de regresso contra o terceiro¹⁰⁵.

No que diz respeito aos limites de responsabilidade aplicáveis ao transitário quando responda por atos de terceiro, o n.º 2 do artigo 15.º dispõe que serão de aplicar os limites estabelecidos, por lei ou convenção, para o transportador a quem seja confiada a execução material do transporte, salvo se outro limite for convencionado pelas partes. Assim sendo, se estivermos perante uma situação de transporte unimodal aplicar-se-á ao transitário o limite estabelecido para esse modo específico. Se, porventura, estivermos perante uma situação em que o transitário surja, nessa qualidade, como intermediário entre as partes de um contrato de transporte multimodal, pergunta-se, nesta eventualidade, quais os limites que serão de aplicar? Atendendo à vinculação *del credere* e de acordo com o estabelecido neste preceito, deverá entender-se que o transitário responderá, também aqui, nos mesmos termos que o transportador multimodal. O problema

cumprimento da obrigação é fruto da adoção de um comportamento condizente com a vontade negocial do expedidor e carregador”, ou a celebração de um contrato em termos distintos ao acordado com o expedidor traduz-se numa situação de incumprimento contratual, mais referindo que o transitário deverá responder por *culpa in eligendo* mercê da situação privilegiada que ocupa no mercado dos transportes, tendo assim o dever de fazer a escolha apropriada. Prossegue dizendo que do n.º 1 do artigo 13.º e do n.º 2 do artigo 15.º infere-se a intenção do legislador em consagrar a *culpa in vigilando* do transitário – “O Contrato de Expedição”, cit., pp. 278 e ss.. No mesmo, vide JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Sobre a vinculação *del credere*”, cit., p. 230.

¹⁰³ Afirma NUNO CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Direito dos transportes*, cit., p. 82, que, ao ditar para o transitário um regime de responsabilidade que o leva a responder como responderia o transportador, qualquer que tenha sido o objeto do contrato que ele celebrou com o expedidor, talvez a lei tenha querido obviar, precisamente, às muitas dificuldades que amiúde se levantam no momento de determinar qual foi a obrigação assumida pelo transitário, se própria de um mandato, atuando como transitário-comissário se aquela de um verdadeiro transportador, atuando como transitário-transportador; e, assim, acabou por se reforçar a proteção concedida ao carregador perante o emaranhado de intervenientes que envolvem a realidade do transporte.

¹⁰⁴ JANUÁRIO DA COSTA GOMES, com referência aos casos de expedição entende estar-se perante uma fiança legal necessariamente moldada pela acessoriedade, ficando a funcionar nos termos da fiança comercial – “Sobre a vinculação *del credere*”, cit., pp. 243 e ss. Cf., também. JOÃO VALBOM BAPTISTA, “O Contrato de Expedição”, cit., p. 283.

¹⁰⁵ O que não se verificava no Decreto-Lei n.º 43/86 de 7 de julho, onde o transitário só respondia *del credere* se houvesse convenção nesse sentido – cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Sobre a vinculação *del credere*”, cit., p. 260.

residirá, então, na determinação da responsabilidade do transportador multimodal, que, como já por diversas vezes temos vindo a enunciar, é bastante controversa.

Com a responsabilidade *del credere* legal verifica-se uma extensão do risco suportado pelo transitário¹⁰⁶, que se encontra justificada segundo JOÃO VALBOM “*na fiabilidade que o mercado dos transportes deve representar para aqueles que a ele recorrem sem que detenham conhecimento das especificidades do mesmo.*”¹⁰⁷

3.3.3.2. Regime jurídico internacional

“*A atividade transitória está fortemente associada ao transporte internacional*”¹⁰⁸ no entanto a nível internacional não existe um regime jurídico imperativo que discipline o contrato de trânsito, apesar de já terem sido efetuados esforços nesse sentido.

Concretamente, o Projeto de Convenção UNIDROIT relativo ao contrato de comissão de transporte internacional de mercadorias, constituiu a primeira tentativa de uniformização da atividade transitória, onde se previu a figura do “contrato de comissão de transporte” – aplicável ao transporte internacional – nos termos do qual o comissário se obriga perante o comitente a celebrar em nome próprio, mas por conta daquele, um ou mais contratos de transporte, bem como a efetuar diversas operações acessórias, ou seja, todas as operações que resultem funcionalmente subordinadas em relação à conclusão do negócio de transporte, sendo colocada em evidência a figura do mandato¹⁰⁹.

¹⁰⁶ A extensão do risco assumido pelo transitário não tem qualquer reflexo na remuneração. Contrariamente ao que sucede no contrato de agência e no contrato de comissão, quando o agente ou comissário acordem responsabilidade *del credere* a assunção de riscos extra - responsabilidade *del credere* convencional – repercute-se no aumento da remuneração auferida – cf. JOÃO VALBOM BAPTISTA, “O Contrato de Expedição”, cit., p. 284.

¹⁰⁷ Cf. JOÃO VALBOM BAPTISTA, “O Contrato de Expedição”, cit., p. 284

¹⁰⁸ Cf. JOÃO VALBOM BAPTISTA, “O Contrato de Expedição”, cit., p. 257.

¹⁰⁹ Cf. artigo 1.º, n.º 1, do Projeto. Neste normativo, o regime de responsabilidade do comissário difere consoante se esteja perante o incumprimento da obrigação de contratar o transporte ou da realização de prestações acessórias. Para mais desenvolvimentos sobre este regime *vide* JOÃO VALBOM BAPTISTA, “O Contrato de Expedição”, cit., pp. 169 e ss.. Note-se que, conforme também refere este autor, neste Projeto, prevê-se expressamente a possibilidade de o comissário realizar, ele próprio, o transporte, salvo cláusula contratual em contrário, sendo que, quanto às prestações acessórias pode ser o próprio comissário a realizá-las ou encarregar outros sujeitos da realização destas, a menos que seja contratualmente vedada esta possibilidade – contempla-se, aqui, a figura do “transitário-transportador”.

Não obstante a ausência de regime, com o intuito de uniformizar as regras sobre o regime jurídico aplicável ao transitário, a FIATA aprovou, em 1996, um conjunto de regras – as denominadas *FIATA Model Rules on Freight-forwarding services*¹¹⁰. Nestas Regras, a responsabilidade do transitário parte da divisão inglesa entre agente e principal – no primeiro caso o transitário apenas é responsável relativamente aos serviços contratados, não assumindo a responsabilidade pelos atos de terceiros, enquanto na segunda situação responde pelos serviços realizados por terceiros contratados¹¹¹.

À semelhança do que se passa com o transporte multimodal a utilização de documentos assumem suma importância no âmbito do contrato de trânsito. A FIATA tem vindo a criar e a colocar a disposição dos seus associados documentos aprovados pela Câmara de Comércio Internacional, segundo o tipo de serviços prestados pelo transitário. Nos contratos de expedição/trânsito relativos a transportes internacionais os documentos FIATA assumem especial destaque: FIATA FCR - Forwarders Certificate of Receipt; FIATA FCT – Forwarders certificate of transport; FIATA FWR – Warehouse receipt; FIATA SDT – shippers declaration for the transport of dangerous goods; FIATA SIC – shippers intermodal weight certification; FIATA FFI – forwarding instructions.

Afirma AURA YOLIMA RODRIGUEZ BURBANO¹¹² que “*estamos ante el Forwarders Certificate of Transport (FTC), según el cual el transitario sólo asume la obligación de un simple mandatário, por cuenta del cargador, de seleccionar el porteador adecuado para realizar el transporte, se puede afirmar que el porteador sólo responderá por esta elección y no por los actos u omisiones de aquellos que van a realizar el transporte. De otro lado, si utiliza el FBL, hay que decir, que la posición del transitario se equipara a la del porteador y por ello, responderá de toda la obra de transporte. En cualquier caso, hay que advertir que cuando un intermediario emite un documento que se utilice en el transporte multimodal, no significa que automáticamente responderá como un operador de transporte multimodal, ya que además debe existir un compromiso efectivo, por parte del intermediario, de responder como dicho operador.*”

¹¹⁰ Disponíveis em http://www.fiata.com/uploads/media/Model_Rules_07.pdf.

¹¹¹ Cf. ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., pp. 11 e ss..

¹¹² Cf. AURA YOLIMA RODRIGUEZ BURBANO, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, Castellón De La Plana, 2010, p. 156, disponível em <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/108928/aurarodbur.pdf?sequence=1>.

Ora a responsabilidade do transitário variará consoante o documento emitido. Neste âmbito assume especial importância o regime da FIATA FBL 1992 que será alvo de desenvolvimentos subsequentes.

3.3.3.3. Contrato de trânsito e contrato de transporte

A distinção teórica entre contrato de transporte de mercadorias e contrato de trânsito¹¹³ não se afigura problemática, na medida em que os seus objetos se encontram bem delineados. Por um lado, no contrato de transporte a obrigação principal do transportador reside na deslocação dos bens de um local para outro; por outro, no contrato de trânsito o transitário assume a obrigação de celebrar um contrato de transporte – é o intermediário entre o expedidor e transportador^{114/115}.

O estatuto de transitário não o impede de exercer funções de transportador, desde que contratualmente tenha assumido a obrigação de deslocação das mercadorias¹¹⁶, “*ultrapassando a estreita veste de intermediários – entre o expedidor e transportador – que caberia à sua função stricto sensu, agirem como transportadores*”¹¹⁷. Alude-se, neste contexto, à figura do transitário-transportador, em que será o próprio transitário a assumir a obrigação de transporte. Não existirá

¹¹³ Sobre a natureza jurídica do contrato de trânsito vide JOÃO VALBOM BAPTISTA, “O Contrato de Expedição”, cit., p. 296 grosso modo o autor afirma que “*a relação jurídica constituída entre o transitário e sua contraparte reporta-se a um contrato sui generis, - o contrato de expedição – pertencente ao tipo de prestação de serviços. (...) é um contrato misto que congrega especialmente elementos típicos do mandato mercantil mas também a título eventual do depósito comercial e dos chamados contratos de manuseamento de carga.*”

¹¹⁴ Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 87.

¹¹⁵ O conteúdo do contrato de trânsito e do contrato de transporte é diverso. No contrato de transporte destaca-se a obrigação do transportador deslocar mercadorias. No contrato de trânsito o transitário assume a obrigação de celebrar um contrato de transporte. O transportador é responsável pela boa chegada das mercadorias. No entanto, por vezes os documentos de transporte incluem características dos dois tipos de contrato o suscita dúvidas quanto à natureza do contrato. As situações em que os transitários contratam com transportadores para executar o transporte levaram à produção de vária jurisprudência para determinar qual a relação existente entre as partes e funções assumidas. Na Alemanha e Holanda, quando exista dúvidas se o contrato celebrado era de transporte ou de trânsito a tendência ia no sentido de qualificar o contrato como de transporte. Para facilitar a distinção entre tipos contratuais tem de ser tomados em consideração um conjunto de elementos, nomeadamente, as condições particulares do contrato, a vontade das partes, assim como o curso das relações estabelecidas anteriormente. Cf., sobre este assunto, MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 41.

¹¹⁶ Não terá de executar materialmente, desde que contratualmente assuma funções de transportador.

¹¹⁷ Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 84.

então, nesta hipótese, um verdadeiro papel de intermediação do transitário para a celebração do transporte.

Por vezes, não se afigura líquido saber se o transitário celebrou, de facto, um verdadeiro contrato de transporte, pelo facto de no mesmo contrato existirem vários elementos correspondentes a tipos distintos, i.e., do contrato de trânsito e do contrato de transporte. Nestas situações, dever-se-á indagar qual a vontade das partes, procurando soluções no conteúdo do contrato¹¹⁸. A doutrina aponta certos indícios para auxiliar esta tarefa, tendo de se ter em consideração as relações entre o expedidor e o transitário¹¹⁹.

O regime aplicável a cada um dos tipos contratuais é diferente da qualificação e dependerá da aplicação ou não do direito interno positivo sobre o contrato de transporte, bem como das convenções internacionais.

3.3.3.4. Responsabilidade do transitário-transportador

Como vimos, é possível que o transitário exerça funções de transportador, fenómeno que “animou” a doutrina na questão de saber se nas situações em que o transitário celebre um contrato de transporte e posteriormente venha a assumir funções de transportador de mercadorias deverá conservar a posição de transitário (ficando submetido ao regime de responsabilidade do transitário e do transportador) ou se pelo contrário passará a responder apenas nos termos do transportador¹²⁰.

Julgamos que a assunção de funções de transportador de *per si* não pode constituir um obstáculo à imputação da responsabilidade do transitário pelo

¹¹⁸ Neste sentido FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit. 87, afirma que “apesar da sua reduzida exequibilidade prática, o critério referencial deverá ser o das obrigações assumidas pelas partes.”

¹¹⁹ Cf. NUNO CASTELO-BRANCO BASTOS, *Direito dos transportes*, cit., pp. 80 e ss., de acordo com o qual podem ser apontados vários índices para a precisa identificação do papel do transitário: discricionariedade que possa ter na sua atuação, concedida por quem o contratou, emissão de documentos e modo os como emitiu – nome próprio ou não, aferir conteúdo da obrigação contratualmente assumida (i.e. comprometeu-se a transportar ou tão só à celebração do contrato de transporte – sua organização através de atos jurídicos para que ele aconteça).

¹²⁰ Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 91.

incumprimento das obrigações acessórias¹²¹, sendo preferível a cumulação de regimes de responsabilidade, na medida em que exercem funções distintas – isto sem prejuízo de ser o mesmo “sujeito”¹²². JOAO VALBOM afirma neste sentido que as obrigações acessórias não podem ser negligenciadas, assumindo cada vez mais relevo, “conforme é exemplo a aceitação por parte de alguma doutrina italiana, de contratos de expedição cujo conteúdo se baste com as mesmas.” O autor conclui, assim, que o transitário deverá responder nos termos do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 255/99 pelo incumprimento das obrigações acessórias¹²³.

Há, ainda, que ter em consideração os prazos existentes para o exercício de direitos¹²⁴. O Decreto-Lei n.º 255/99 que regula a atividade transitária estabelece o prazo de 10 meses para a prescrição do direito de indemnização. Por sua vez, os prazos para o exercício do direito de ação contra o transportador variam entre um e dois anos no contrato de transporte¹²⁵. Verifica-se assim que os prazos previstos para os transportadores são mais elevados e, nessa medida, os transitários não têm interesse em ser qualificados como transportadores.

¹²¹ Sobre a definição de operações acessórias vide FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 78 e JOÃO VALBOM BAPTISTA, “O Contrato de Expedição”, cit., pp. 224 e ss.. As operações acessórias consistem em atos complementares da prestação principal: i.e. obrigação de celebração de um contrato de transporte. A título de exemplo são enunciadas as seguintes operações acessórias: “prospeção de mercado e posterior escolha de um transportador, celebração de contratos de seguro; celebração de contratos de depósito com terceiros, o depósito efetuado pelo próprio transportador, a grupagem da mercadoria, a receção da mercadoria no ponto de destino e colocação à disposição do destinatário, escolha de meios de transporte e rotas, coordenação e articulação de diferentes transportes, controlo da mercadoria, consolidação e desconsolidação, carregamento e descarregamento, estiva.”

¹²² FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 91, afirma que o cúmulo é a solução maioritariamente defendida pela doutrina italiana, consiste na ideia de que o transitário ao obrigar-se como transportador cumpre o mandato mas celebrando-o consigo mesmo. Desde que não se levantem obstáculos a este contrato o transitário cumpre de uma das formas possíveis o contrato de expedição. Por outro lado, a jurisprudência dominante defende que o transitário transportador estaria apenas sujeito ao regime do contrato de transporte.

¹²³ Cf. JOÃO VALBOM BAPTISTA, “O Contrato de Expedição”, cit., p. 285

¹²⁴ A qualificação dos prazos, para exercício de direitos, como de prescrição ou de caducidade constitui matéria discutida pelos tribunais. O legislador não estabelece se o prazo da CB de 1924 é um prazo de prescrição ou de caducidade, sobre este assunto HUGO RAMOS ALVES, *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924* cit., p. 133, defende a existência de um prazo de caducidade alegando para o efeito o n.º 2 do artigo 298.º do CC. Contra este entendimento vide ANA FILIPA MORAIS, “Algumas questões sobre prescrição e caducidade”, *Estudos em homenagem ao Professor Sérvulo Correia*, vol III, 2010, pp. 42 e ss..

¹²⁵ Vejam-se os seguintes exemplos a nível interno: no transporte rodoviário é previsto prazo de um ano – artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 239/2003 de 4 de Outubro; no transporte marítimo é fixado o prazo de dois anos – artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 352/86 de 21 de outubro.

3.3.3.5. Transitário e transportador multimodal

No âmbito do transporte multimodal, a figura do transitário assume grande relevância ¹²⁶, não só porque, como já se aflorou, este contrato requer uma organização e logística especialmente exigente por comparação a outros contratos, mas também porque os transitários assumem frequentemente a posição de transportador multimodal. Neste sentido, vejamos o excerto do relatório da UNCTAD, onde se refere o seguinte: “*At the global level, the main providers of multimodal transport services appear to be freight forwarders, who often do not themselves own or operate any mean of transport, but arrange for the performance of individual modal stages of transport by tradicional unimodal carriers.*”¹²⁷

A figura do transitário não se confunde, no entanto, com a de transportador multimodal ou com a de operador de transporte multimodal – é verdade que tanto o operador de transporte multimodal como o transitário assumem funções logísticas, de planeamento e de coordenação da operação de transporte. Porém, o foco principal do operador de transporte multimodal encontra-se na deslocação das mercadorias, enquanto o foco principal do transitário, por regra, encontra-se na obrigação de celebração de contratos de transporte e organização da operação de transporte. O que se pode verificar, como aliás tem vindo a ocorrer, é a situação do transitário assumir contratualmente as funções de transportador multimodal¹²⁸, sendo-lhe conseqüentemente aplicável o correspondente regime de responsabilidade. O seu papel só poderá ser rigorosamente identificado atendendo ao conteúdo das

¹²⁶ Em França existe a figura do “commissionaire de transport” com regulação própria no Código de Comércio. O comissário é na sua essência um transitário que atua em nome próprio, ou nome de companhia, por conta do principal, conhecido como “commettant”. O comissário não é considerado um transportador em França – apenas consideram aqueles que deslocam os bens com os seus próprios meios – apesar de poder ser assim classificado noutro país. A figura do comissário de transporte é também conhecida em Itália como “spedizioniere-vettore”, uma entidade que se encontra legalmente situada entre o “spedizioniere, the freight forwarder, and the vettore, the carrier”. Cf., sobre este assunto, MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 45.

¹²⁷ Vide o relatório da UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, cit., p. 7.

¹²⁸ A propósito deste tema vide CARLOS GÓRRIZ LOPEZ “Responsabilidad del transitario en un transporte puerta a puerta”, comentário à sentença de 26 de maio de 2011, disponível em http://www.academia.edu/5785429/Responsabilidad_del_transitario_en_un_transporte_puerta_a_puerta._Comentario_a_la_STS_de_26_de_mayo_de_2011.

obrigações que contratualmente tenha assumido, ainda que profissionalmente se assuma como transitário¹²⁹.

3.4. “Teia complexa de relações jurídicas”

O contrato de transporte em geral, como afirma MENEZES CORDEIRO, evoluiu “[...] para um tipo de contrato de organização. Ao contratar um transportador, o particular interessado está, de facto, a acordar a montagem, por um especialista, de uma série de atuações que envolvem múltiplos operadores e outros agentes, de modo a alcançar o resultado pretendido: a deslocação de bens ou pessoas, de um local para o outro¹³⁰”.

Se pensarmos no transporte multimodal, a multiplicidade de operadores e agentes envolvidos denota ainda uma complexidade acrescida em relação ao transporte em geral. Pode mesmo dizer-se que é no transporte multimodal que a complexidade das relações jurídicas atinge o seu “grau máximo” no seio do direito dos transportes. Com efeito, o mesmo caracteriza-se pela integração de várias fases

¹²⁹ Cf. NUNO CASTELLO-BRANCO, “Direito dos transportes”, cit. p. 80. Além do mais, o operador de transporte multimodal atua em nome próprio, assume por conta e risco próprio a totalidade da operação de transporte. Por sua vez, o transitário é um mero intermediário e formalizará, em nome dos carregadores, todos os contratos necessários, atuando como mandatário ou agente do carregador. OCTAVIO RAVINA define o transitário como “*la persona física que por cuenta de terceros, com ánimo de lucro, proyecta, contrata, controla, coordina y dirige todas las operaciones necesarias para efectuar transporte de mercaderías por cualquier medio y demás servicios complementarios, haciendo de esta actividade su profesión habitual*”, referindo que a diferença entre o transportador multimodal e o transitário se deve à natureza de ambos os sujeitos, enquanto que o transitário é um mandatário do carregador o transportador multimodal assume por conta e risco próprio toda a operação de transporte – Cf. OCTAVIO RAVINA, ARTUR/A. ZUCCHI, HÉCTOR, *Régimen Del Transporte Multimodal*, cit., p. 15. A propósito da distinção entre transitário e transportador multimodal vide, ainda, ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., pp. 13 e 14. São apresentados neste contexto vários critérios que contribuem para a delimitação de figuras: “*Criteria-indications are sought to reveal the will of the contracting parties as to what kind of contract they intended to conclude*», nomeadamente: «*the wording of the agreement; the adoption of standart trade conditions; the terms of payment agreed; transport document and the way of issuance.*” Apesar de todos estes critérios serem úteis para a determinação da vontade das partes, os mesmos não se encontram enunciados num enunciado legal, reservando-se aos tribunais um papel importante na construção e distinção de ambos os conceitos.

¹³⁰ “*Pensemos, num contrato de transporta a porta, isto é: um contrato pelo qual o transportador se obriga a deslocar as mercadorias de uma residência (ou armazém) para outra. Temos as seguintes operações materiais, dotadas de inerente cobertura jurídica: a) acondicionamento e embalagem da carga; b) carregamento em camião; c) transporte, em camião, até ao porto; d) acondicionamento e carregamento no navio; e) viagem por mar; f) descarregamento no porto com cumprimento de formalidades aduaneiras; g) acondicionamento e carregamento em comboio»; h) transporte ferroviário até à estação de destino; i) descarregamento, acondicionamento e carregamento em camião; j) transporte rodoviário até ao destino; l) descarregamento, desembalagem e colocação no local acordado.*” – cf. MENEZES CORDEIRO, “O transporte multimodal”, cit., p. 61.

distintas de transporte, assim como de operações materiais que antecedem e sucedem tais fases, i.e., operações de carga e descarga, traduzindo-se na existência de múltiplos intervenientes gerando-se, conseqüentemente, vários vínculos jurídicos distintos.

Neste âmbito, *“resulta habitual en el mundo actual de los negocios que el sujeto que promete un servicio sea, en realidad, una organización empresarial constituida por entramado de funciones desarrolladas por diversos sujetos pertenecientes a tal empresa y a que además utilice servicios de otras empresas para cumplir obligaciones propias mediante el establecimiento de relaciones contractuales autónomas con aquéllas”*¹³¹.

É da maior importância ter presente as múltiplas relações jurídicas que se podem, neste âmbito, estabelecer, nomeadamente para efeitos do regime da responsabilidade aplicável. Iremos, de seguida, proceder à enunciação das relações que se podem estabelecer neste âmbito.

Como temos vindo a realçar, são várias as relações que se podem estabelecer entre os intervenientes na operação de transporte¹³², a saber: i) entre o carregador e o transportador multimodal; ii) entre o transportador multimodal e os seus empregados/agentes/funcionários; iii) entre o transportador multimodal e os subtransportadores ou outros terceiros¹³³; iv) entre o carregador/ destinatário e agentes ou empregados do transportador multimodal ou outras pessoas a cujos serviços recorra.

O transportador multimodal assume perante o carregador, no contrato de transporte multimodal, a obrigação de deslocação das mercadorias e de entregá-las ao destinatário incólumes, no mesmo estado de conservação em que as recebeu. Atendendo às características do transporte multimodal, o recurso ao serviço de

¹³¹ Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, La Ley, 2000, p. 528.

¹³² Sendo de realçar ainda o facto do contrato base – contrato de transporte multimodal – pressupor uma série de subcontratações: transitários, seguros, arrumadores, armazenagens, estivadores e múltiplos auxiliares. Neste sentido, MENEZES CORDEIRO afirma que o cidadão comum não se apercebe da imensa teia jurídica que subjaz a operações aparentemente simples – cf. “O transporte multimodal”, cit., p. 60.

¹³³ O transportador multimodal também pode estabelecer relações com outros operadores para além dos transportadores. Para mais desenvolvimento vide FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 542.

terceiros para cumprimento destas obrigações é frequente e admitido por lei¹³⁴. Não obstante, será responsabilizado objetivamente pelos atos ou omissões dos seus empregados/agentes ou de terceiros a cujos serviços recorra¹³⁵ “*siempre que se hallen comprendidas en el âmbito de sus funciones. Por tanto el OTM no quedará responsable por los perjuicios ocasionados por estos sujetos si su conducta ha excedido el marco de las atribuciones que el OTM les había conferido.*”¹³⁶ Mas pode intentar ação de regresso contra o sujeito que causou o dano, quando o local em que o dano ocorreu for identificado¹³⁷.

É também legítimo que neste âmbito se questione a possibilidade da parte lesada¹³⁸ poder agir diretamente contra os empregados, agentes ou terceiros (a cujos serviços o transportador multimodal recorra – em especial os subtransportadores) para além da responsabilização do transportador multimodal ou contratual¹³⁹.

¹³⁴ Pode suceder ainda que os subtransportadores ou terceiros a cujos serviços o transportador multimodal tenha recorrido recorram por sua vez ao serviço de outros sujeitos.

¹³⁵ Cf. regra 4.2 Regras UNCTAD/ICC de 1992; cl. 2.º FIATA B/L 1992; cl. 10.º Multidoc 95; artigo 15.º da CG de 1980 e artigo 18.º das RR. Vide FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 528

¹³⁶ Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 529. De facto, o transportador responde perante os atos ou omissões de tais sujeitos se se verificarem reunidas um conjunto de situações, nomeadamente, terá de existir vontade do transportador multimodal em recorrer aos serviços de terceiros, é necessário que o terceiro atue exclusivamente no âmbito das funções atribuídas pelo transportador multimodal – i.e., que atue na execução material do contrato de transporte multimodal – e, por fim, o evento danoso não se pode encontrar justificado.

¹³⁷ Os instrumentos multimodais não disciplinam o regime da ação de regresso do transportador multimodal contra os transportadores efetivos ou outros terceiros a cujos serviços recorra (operadores portuários). Para que a ação de regresso tenha sucesso em termos práticos é necessário que o regime aplicável ao vínculo independente estabelecido entre o transportador efetivo – ou outro terceiro – e o transportador multimodal seja idêntico ao regime aplicável ao contrato de transporte multimodal, i.e., que seja aplicado o sistema de rede (sobre o qual dedicaremos mais à frente a nossa atenção). Caso contrário, se forem aplicáveis regimes distintos, o transportador multimodal poderá ver inviabilizada qualquer tentativa de recuperação de valores pagos. Como temos vindo a salientar, a nível internacional não existe nenhum regime uniforme que discipline o contrato de transporte multimodal, sendo recorrente a utilização de formulários internacionais que seguem o disposto nas Regras UNCTAD/ICC de 1992. Quando o dano é conhecido, estas regras adotam a solução do sistema de rede remetendo (apenas) para a aplicação dos limites de responsabilidade da convenção unimodal ou lei imperativa aplicável ao segmento em que ocorreu o dano. Esses limites podem (ou não) ser mais benéficos para o transportador multimodal, dependendo do local em que ocorreu o dano e do limite fixado para esse segmento e da comparação desse limite com o regime das Regras UNCTAD/ICC. Em suma, a solução adotada pelas Regras UNCTAD/ICC – sistema de rede modificado – permite harmonizar regimes entre os contratos distintos no que concerne aos limites de responsabilidade. As Regras UNCTAD/ICC, apesar de não disciplinarem as ações de regresso, têm em consideração a existência deste direito, o que se vê na *ratio* de várias das suas regras (cf. *Explanatory notes*, regras 5 e 10).

¹³⁸ Carregador ou destinatário.

¹³⁹ Podendo, naturalmente, nesta situação ser ressarcido e intentar uma ação contra o verdadeiro responsável, se for suscetível de ser identificado.

Ora, à primeira vista, tendo em atenção o princípio geral da relatividade dos contratos – no sentido de que os contratos apenas produzem efeitos *inter partes* – e considerando que não existe nenhum vínculo jurídico entre o carregador e esses terceiros, a resposta à questão colocada tenderá a ser negativa.

Nesta sede, a jurisprudência portuguesa já se pronunciou, em relação a outros tipos de contratos de transporte, no sentido da não responsabilização do(s) subtransportador(es), alegando que estes são alheios à relação jurídica estabelecida entre o expedidor e o transportador contratual, defendendo a aplicação do disposto no artigo 483.º do CC desde que os pressupostos se encontrarem reunidos¹⁴⁰. Em sentido divergente, a jurisprudência do Tribunal Supremo espanhol, ponderando o princípio da relatividade dos contratos e a conveniência de trazer ao processo qualquer um dos envolvidos na operação de transporte, e com vista a uma adequada e efetiva proteção do prejudicado, adere à segunda opção¹⁴¹.

Mais do que a admissibilidade da ação direta, o Tribunal Supremo espanhol, bem como as “Audiencias Provinciales” têm-se manifestado a favor da responsabilização solidária de todos os intervenientes envolvidos na operação de transporte, com base em argumentos distintos, nomeadamente: a) a proteção do lesado; b) as situações em que a natureza do contrato reflita a intenção das partes em se vincularem solidariamente¹⁴²; c) a impossibilidade de localizar o evento que causou o dano e, conseqüentemente, o subtransportador que executou a fase correspondente, bem como quando não for possível apurar o grau de contribuição das respetivas culpas para a produção do dano (será, assim, solidariedade imprópria

¹⁴⁰ A título de exemplo vide Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 25-02-2014, processo n.º 1325/10.2TBPMS.C1, disponível em: <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/8fe0e606d8f56b22802576c0005637dc/71a6eca7b806d52380257c9100416ad9?OpenDocument>. Neste sentido FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 536, nota 43, afirma que “*Las reclamaciones contra los empleados o agentes del operador y los «terceros» se basarán normalmente en la responsabilidad extracontractual, pues no forman parte de la relación comercial de transporte y, por tanto, las pérdidas o daños que se causen a las mercancías no son estrictamente incumplimiento de sus obligaciones contractuales respecto del propietario de las mercancías. Vid. TD/MT/C.4/315/Ver 1, p. 96*”.

¹⁴¹ A relatividade das obrigações tem vindo a ser afastada pela doutrina através da eficácia externa das obrigações. O facto de uma das partes não ter celebrado qualquer contrato com outras não impede que entre elas não se estabeleçam relações jurídicas. *Vide*, neste sentido, o Ac. do Supremo Tribunal de Justiça de 25/10/1993, BMJ, n.º 430, p. 455. *Vide*, também, MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA COSTA, “A eficácia externa das obrigações: entendimento da doutrina clássica”, *Estudos em homenagem ao Prof. Doutor Manuel Henrique Mesquita*, vol. I, p. 521 e MENEZES CORDEIRO, “Eficácia externa: novas reflexões”, *O direito*, A. 141, n.º 4, 2009.

¹⁴² Solidariedade tácita, alegando a ampliação do art. 1.137 do CC espanhol.

com vista à tutela efetiva do lesado); d) o papel de garantia associado à comissão de transporte; e) a aplicação do regime do transporte combinado espanhol¹⁴³.

Neste âmbito, assume especial interesse a referência efetuada pela al. b) da cl. 15.º do Multidoc 95, denominada “*circular indemnity*”, que foi introduzida com o intuito de proteger o transportador multimodal “*from recourse actions made against him by a sub-contractor*”, sendo que, nos termos da al. b), o “*merchant*”¹⁴⁴ *undertakes that no claim shall be made against any servant, agent or other persons whose services the MTO has used in order to perform the Multimodal Transport Contract* “¹⁴⁵. Se não for cumprido o disposto nesse preceito o “*merchant*” terá de indemnizar o transportador multimodal.

Das Regras UNCTAD/ICC de 1992¹⁴⁶ não parece resultarem grandes dúvidas quanto à admissibilidade de responsabilizar diretamente estes terceiros. Com efeito, as mesmas estabelecem o seguinte: “*These Rules apply whenever claims relating to the performance of the multimodal transport contract are made against any servant, agent or other person whose services the MTO has used in order to perform the multimodal transport contract, whether such claims are founded in contract or in tort*”¹⁴⁷.

Daqui resulta que as normas aqui previstas – incluindo os limites e exceções de responsabilidade – se aplicam também no seio de ações intentadas contra agentes, empregados ou terceiros de que se socorra o transportador multimodal para o cumprimento do contrato – e isto quer se trate de responsabilidade contratual ou extracontratual¹⁴⁸, sendo certo que se tratará, em princípio, de responsabilidade extracontratual por tais agentes serem terceiros à relação contratual entre carregador e transportador¹⁴⁹. As Regras concedem proteção – i.e., aplicação das exceções e dos limites de responsabilidade do transportador

¹⁴³ Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, “Introducción a la jurisprudencia multimodal”, cit., pp. 225 e ss..

¹⁴⁴ Nos termos da cl. 2 “*Merchant*” *includes the Shipper, the Receiver, the Consignor, the Consignee, the holder of this MT Bill of Lading and the owner of the Goods.*”

¹⁴⁵ Vide “Explanatory notes to multidoc 95”, disponível em: https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Bills_of_Lading/MULTIDOC_95/Explanatory_Notes_MULTIDOC_95.aspx.

¹⁴⁶ Mesmo sentido cl. 10.1 da FIATA FBL 1991, e al. c) da cl. 15.º do Multidoc 95.

¹⁴⁷ Cf. artigo 12.º das Regras UNCTAD/ICC de 1992.

¹⁴⁸ Neste sentido, FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., pp. 535 e 536.

¹⁴⁹ Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 536.

multimodal – aos agentes e terceiros contra quem tenha sido intentada uma ação “*founded in contract or tort*”^{150/151}.

Em sentido semelhante, veja-se o disposto no n.º 2 do artigo 20.º da CG de 1980¹⁵², que admite a extensão do regime aplicável ao transportador multimodal aos seus agentes, empregados – “*if such servant or agent proves that he acted within the scope of his employment*” – ou terceiros – “*if such other person proves that he acted within the performance of the contract*” – a cujos serviços recorra, desde que estes provem que atuaram no exercício das suas funções. Se for efetuada prova nesse sentido, beneficiarão das causas de exoneração da responsabilidade e dos limites de responsabilidade aplicáveis ao transportador multimodal¹⁵³.

Verifica-se, assim, que os instrumentos multimodais concedem a possibilidade da aplicação do mesmo regime do transportador multimodal (contratual) às pessoas a cujos serviços recorram¹⁵⁴.

Julgamos que é de rejeitar a possibilidade do lesado intentar uma ação de responsabilidade contratual contra empregados, agentes ou terceiros a que recorra

¹⁵⁰ Vide Regra 7 das “Explanation of the rules”: “*Rule is of the same essence as the so-called Himalaya-clauses which are usually to be found in the bill of lading and other transport documents*”. No mesmo sentido, FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, “El régimen jurídico del transporte multimodal”, cit., p. 536: “*Se trata de una especie de cláusula Himalaya como la existente en los documentos del transporte marítimo y de otros tipos de transporte en virtud de la cual los citados sujetos (estibadores, operadores de terminales...) pueden quedar sometidos a las mismas normas que el porteador contractual.*”

¹⁵¹ Neste sentido, cl. 10.º n.º 1 da FIATA FBL 1992.

¹⁵² Cf. AURA YOLIMA RODRIGUEZ BURBANO, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, p. 282: “*Ahora bien, si se observa el contenido del Convenio de Ginebra de 1980, sucede que no se otorga la posibilidad de ejercitar una acción directa contra algún auxiliar del operador de transporte multimodal. Antes bien, lo que hace este Convenio es dictar una regla para el supuesto en que tal acción se ejercite con fundamento en el derecho nacional aplicable.*”

¹⁵³ O n.º 2 do artigo 20.º da CG de 1980 diverge do n.º 2 do artigo 7.º das Regras de Hamburgo e do artigo 4.º das Regras de Haia-Visby na medida em que a CG faz referência a qualquer pessoa a cujos serviços o transportador tenha recorrido, nestes últimos instrumentos últimas apenas se mencionam os empregados ou agentes do transportador. Vide FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, “El régimen jurídico del transporte multimodal”, cit., p. 539 e ss., quando afirma que “*No resulta fácil extender contractualmente la protección del OTM a estos “terceros” en determinadas jurisdicciones como la inglesa o americana. Incluso los empleados, en principio, veían negado tal derecho en base a la doctrina inglesa del “privity of contract” por la cual aquéllos eran extraños al contrato celebrado con el cargador*”. Contrariamente, no transporte rodoviário (artigo 3.º e n.º 2 do artigo 28.º) e no transporte ferroviário (artigo 40.º CIM) existe uma adequada proteção dos empregados, agentes do transportador incluindo pessoas a cujos serviços recorra para o cumprimento do contrato de transporte.

¹⁵⁴ A essência destas disposições residem na “Himalaya-clause”. Vide regra 12 das “Explanation of the rules”. No mesmo sentido, pronuncia-se FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 536: “*Se trata de una especie de “cláusula Himalaya” como la existente en los documentos del transporte marítimo y de otros tipos de transporte en virtud de la cual los citados sujetos (estibadores, operadores de terminales...) pueden quedar sometidos a las mismas normas que el porteador contractual.*”

o transportador multimodal. Não obstante, dever-se-á admitir, nos termos gerais de direito, que estes sejam demandados extracontratualmente, mas com a particularidade da aplicação dos limites da responsabilidade do transportador multimodal. Numa palavra: poderá lançar-se mão de uma ação de responsabilidade civil extracontratual, mas, em sede desta, ao invés de se aplicarem as regras gerais de reparação integral dos danos, deverão aplicar-se os limites de responsabilidade previstos para o transportador multimodal, em nome de uma uniformidade de soluções e de uma coerência normativa.

Cabe, ainda, fazer alusão às Regras de Roterdão que, inovando, preveem, no artigo 20.º, uma responsabilidade solidária entre o transportador e (apenas) a parte executante marítima – *maritime performing partie* – deixando “de parte” outros agentes que o transportador contrate para a execução da operação material de transporte noutras fases. Em sentido semelhante, o artigo 19.º do Acordo Mercosul estabelece a responsabilidade solidária entre o transportador efetivo e o transportador multimodal para as situações em que o dano seja suscetível de ser identificado.

Estas disposições não se coadunam com as características sociais do tipo que enunciamos aquando da caracterização do contrato de transporte multimodal, na medida em que resulta da prática (Regras UNCTAD/ICC, formulários internacionais, CG de 1980) que o transportador multimodal assume responsabilidade por toda a operação de transporte, não existindo responsabilidade solidária.

3.5. Modalidades de transporte plural

Tendo por base as características sociais do tipo do contrato de transporte multimodal, importa distingui-lo de outros modelos contratuais próximos¹⁵⁵, “*não só porque se afigura cientificamente necessário traçar o respetivo “perímetro*

¹⁵⁵Vide MAURO CASANOVA/ MONICA BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, La disciplina contrattuale*, cit. p. 289, afirmando que “*Occorre tener presente che in concreto non è sempre agevole distinguere il trasporto multimodale da altre figure contrattuali*”. Sobre a distinção do transporte multimodal de outros modelos contratuais próximos vide NUNO CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Direito dos Transportes*, cit., p. 71; JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*”, cit., pp. 382 e ss. e ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal transport carrier liability and issues related to the bill of lading*, cit., p. 9.

substantivo» mas também porque a delimitação das figuras é de suma importância prática.”¹⁵⁶

A análise casuística assume neste contexto elevada importância. Como vem advertindo o autor, “*será a partir do caso concreto que se conseguirá retirar indícios que confirmem cada uma das modalidades de transporte*”.

3.5.1. Transporte cumulativo ou sucessivo

Diversamente do que sucedeu com o transporte multimodal, o transporte cumulativo foi objeto de consideração por parte do legislador. São feitas referências a esta modalidade na CMR¹⁵⁷, na Convenção de Montreal¹⁵⁸ e na COTIF/CIM¹⁵⁹.

O transporte sucessivo envolve a participação de vários transportadores sucessivos. Nesta medida, assim como no transporte multimodal, estamos perante uma situação de um transporte complexo por contraposição ao transporte simples, no qual intervém um único transportador¹⁶⁰. Sem prejuízo da pluralidade de transportadores, a operação de transporte é unitária¹⁶¹ – “*todos los operadores que intervienen en el traslado de carga se convierten en partes un mismo y único contrato de transporte.*”^{162/163}

Este tipo contratual apresenta semelhanças com os elementos do tipo do contrato de transporte multimodal, pois em ambas as modalidades de transporte existe um único contrato e uma operação de transporte. No entanto, no transporte

¹⁵⁶ Cf. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 69.

¹⁵⁷ Cf. n.º 3 do artigo 1.º e artigo 34.º.

¹⁵⁸ Cf. artigo 36.º.

¹⁵⁹ Cf. artigo 35.º.

¹⁶⁰ No transporte unimodal é utilizado um único modo de transporte (as operações acessórias que possam ocorrer com recurso a outros modos existem para auxiliar o modo principal não possuem autonomia – a título de exemplo *vide* o disposto no n.º 4 do artigo 18.º da Convenção de Montreal), distinguindo-se facilmente do conceito de transporte multimodal que envolve a participação de vários transportadores. Cf., sobre este assunto, NUNO CASTELLO BRANCO, *Direito dos Transportes*, cit. p. 71; JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*””, cit. pp. 382 e ss. e ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal transport carrier liability and issues related to the bill of lading*, cit., p. 9.

¹⁶¹ Cf. NUNO CASTELLO BRANCO, *Direito dos Transportes*, cit. p. 73.

¹⁶² Não obstante o disposto no n.º 3 do artigo 1.º da Convenção de Montreal – ou seja, mesmo que se constate que, ao longo do transporte global, tenham sido emitidos vários documentos de transporte.

¹⁶³ Sobre o transporte cumulativo, *vide* GOMÉZ DE SEGURA “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 594; JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*””, cit., p. 382; NUNO CASTELLO BRANCO, *Direito dos Transportes*, cit. p. 72.

sucessivo cada um dos transportadores assume a obrigação de uma ou mais fases do percurso integral, enquanto que no transporte multimodal um único sujeito – transportador multimodal, i.e., o transportador contratual – assume a obrigação global de deslocação das mercadorias, sem prejuízo de recorrer aos serviços de terceiros para execução material da operação de transporte.

No que diz respeito à imputação da responsabilidade no transporte sucessivo – salvo estipulação em contrário¹⁶⁴ – deparamo-nos à partida com um regime de responsabilidade solidária¹⁶⁵, ou seja, cada um dos transportadores assume a responsabilidade pela execução do transporte total. No transporte multimodal, o operador de transporte multimodal é o único responsável, sem prejuízo da existência de vários transportes efetivos¹⁶⁶.

3.5.2. Transporte acessório

O transporte acessório encontra referência no n.º 4 do artigo 18.º da Convenção de Montreal. Como o próprio nome indica, o transporte acessório existe para auxiliar o transporte principal. Não tendo autonomia própria, fica, desde logo, sujeito ao regime do modo de transporte principal.

Por exemplo, partindo do disposto no n.º 4 do artigo 18.º da Convenção de Montreal temos que, se ocorrer uma avaria, perda ou atraso na entrega das mercadorias no momento de uma operação de carga ou descarga efetuada por um modo de transporte diverso do aéreo, se essa operação tiver sido realizada durante o período do contrato de transporte aéreo, o regime previsto nessa Convenção será aplicável a estas operações acessórias¹⁶⁷.

¹⁶⁴ Vide, a título de exemplo, o disposto na parte final do n.º 2 do artigo 36.º da Convenção de Montreal.

¹⁶⁵ Neste sentido, MAURO CASANOVA/ MONICA BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, La disciplina contrattuale*, cit., p. 289 e NUNO CASTELLO BRANCO, *Direito dos transportes*, cit., p. 73. O autor adverte para o facto de a possibilidade de existência “normas imperativas que, para cada um dos tipos de transporte, em razão da via de comunicação e, logo, atendendo a quanto prescreva a disciplina interna ou internacional em cada caso, regulam especialmente a responsabilidade”.

¹⁶⁶ Cf. GOMÉZ DE SEGURA “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 595: “El transporte “cumulativo” estará destinado a moverse en un terreno puramente unimodal”, na medida em que podia resultar gravoso a submissão dos transportadores sucessivos a um regime jurídico próprio de um modo de transporte com o qual não estão familiarizados.

¹⁶⁷ No mesmo sentido vide o n.º 1 do artigo 1.º da CG de 1980.

3.5.3. Subtransporte

O transporte com pluralidade de transportadores pode assumir diversas formas de organização¹⁶⁸. No transporte multimodal, é frequente o recurso à subcontratação – parcial ou integral – para cumprimento das obrigações contratualmente assumidas^{169/170}. Fala-se, então, em subtransporte.

A nível internacional, esta modalidade foi alvo de um reconhecimento normativo significativo, tendo sido objeto de consideração em várias convenções internacionais¹⁷¹. A nível interno, obteve consagração no artigo 367.º do Código Comercial.

Como vimos, as relações que se estabelecem no seio do contrato de transporte multimodal revestem elevada complexidade mercê da existência de diversas operações e de múltiplos intervenientes, pelo que é natural que o transportador multimodal não disponha de todos os meios necessários para realizar a obrigação a que se encontra contratualmente adstrito¹⁷².

Suponhamos, a título de exemplo, a seguinte situação: A (carregador/expedidor) celebra um contrato de transporte multimodal de mercadorias com B (transportador multimodal) desde Portugal até à China. B garante o cumprimento da obrigação de deslocação das mercadorias, bem como a obrigação de entrega incólume das mercadorias ao destinatário. Pode, para o efeito, recorrer aos serviços de terceiros para a execução material da operação de transporte a que se encontra contratualmente obrigado. Imaginemos que o contrato

¹⁶⁸ Cf. IGNACIO ARROYO, “Âmbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta”, cit., p. 433.

¹⁶⁹ A possibilidade de se substituir denota o carácter fungível da obrigação a que se encontra adstrito, isto é, o da prestação de transporte (cf. artigos 1156.º, 1165.º e 264.º do CC). O mesmo não se verifica no âmbito do transporte ferroviário e nos casos em que seja acordada a infungibilidade da prestação, nas situações em que são determinantes para a celebração do contrato as qualidades especiais de determinado transportador – cf. NUNO CASTELLO-BRANCO, *Direito dos transportes*, cit., p. 71.

¹⁷⁰ O recurso aos serviços de terceiros podem ocorrer por fatores de vária ordem, nomeadamente, pela inexistência de meios suficientes para a realização da operação de transporte ou motivos de índole comercial ou técnica, para maior agilização do tráfego. Vide a este propósito NUNO CASTELLO-BRANCO, *Direito dos transportes*, cit., p. 71.

¹⁷¹ Cf. artigo 3.º da CMR, artigos 10.º e 11.º das Regras de Hamburgo e artigos 1.º, 2.º e 40.º da Convenção Montereal.

¹⁷² Existem transportadores que não têm de todo capacidade para transportar a mercadoria. Esses transportadores são designados na Europa por “paper” carriers e como “nonvessel operating common carriers” (NVOCCs) nos Estados Unidos e subcontratam todas as fases da operação de transporte. Vide, sobre o tema, MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 5.

tem um segmento marítimo e outro terrestre. B irá celebrar um novo contrato com C (transportador marítimo) e com D (transportador terrestre), assumindo, por sua vez, a qualidade de expedidor para com o(s) subtransportador(es).

Verificamos, nesta situação, a existência de vários contratos¹⁷³: é celebrado o contrato base – entre o carregador e o transportador contratual – e são celebrados contratos derivados – para a realização da operação material – entre o transportador contratual e os transportadores unimodais ou de facto, também designados subtransportadores¹⁷⁴.

A criação de novos vínculos jurídicos – entre o transportador contratual e o(s) subtransportador(es) – não afeta a qualidade originária do transportador contratual no contrato base, que continuará a responder perante o carregador em caso de incumprimento contratual¹⁷⁵.

Como veremos, se o regime aplicável ao contrato de subtransporte for distinto ao regime do contrato de transporte multimodal, podem levantar-se problemas de responsabilidade em prejuízo do transportador, na medida em que serão aplicados dois regimes distintos para o mesmo dano.

3.5.4. Transporte com reexpedição

Nesta modalidade é celebrado um contrato base – entre o carregador e o transportador –, e, de seguida, o transportador celebrará um novo contrato de transporte por conta do carregador com um outro transportador – contrato derivado.

¹⁷³ Para mais desenvolvimentos sobre o tema *vide* ROMANO MARTINEZ, *O Subcontrato*, cit., e RAMON LOPEZ VILAS, *El Subcontrato*, Editorial Tecnos, 1973.

¹⁷⁴ Os transportadores que vão executar a operação material são usualmente denominados por “transportadores de fato” ou “actual carrier”. São feitas referências ao transportador de facto no artigo 39.º da Convenção de Montreuil; artigo 10.º das Regras de Hamburgo; o artigo 1.º das Regras de Roterdão. O transportador contratual corresponde à pessoa que garante, contratualmente, o cumprimento da obrigação de deslocação da mercadoria. O transportador de fato executa a operação material de transporte assumida pelo transportador contratual. Sendo certo que transportador contratual pode, também realizar parte da operação e neste caso o transportador contratual coincide com o transportador de fato. Donde resulta que o critério da realização da operação material de transporte é falível, dado que ambos os transportadores podem realizar a operação material de transporte. Sendo preferível a aplicação do critério da assunção da obrigação de transportar perante o carregador, para distinguir o transportador contratual do transportador de facto. Ou seja, o transportador contratual será aquele que se obrigou perante o carregador a efetuar o transporte. Para mais desenvolvimentos *vide* FILIPE JOÃO CARDOSO BAIARRADA, relatório de estágio de mestrado, Ciências Jurídico-Empresariais, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 2009.

¹⁷⁵ ROMANO MARTINEZ, *O Subcontrato*, Almedina, 2006, p. 120.

À primeira vista, a configuração assumida por esta modalidade apresenta traços semelhantes aos apresentadas para o subtransporte, visto que em ambas as situações existe um contrato base e um derivado. Contudo, as funções assumidas pelo transportador no transporte com reexpedição divergem das funções assumidas pelo transportador no subtransporte, pois nesta modalidade o transportador atua por conta própria.

Estamos, assim, perante uma figura híbrida, em que o transportador assume funções de transportador para um segmento do percurso global e funções de índole logística, obrigando-se a celebrar um ou mais contratos de transporte relativos a percursos parciais que completem aquele primeiro, por conta do carregador, respondendo unicamente pelos danos advenientes da parte inicial do trajeto.

Esta modalidade não se confunde com o transporte multimodal. É verdade que o transportador multimodal assume para além da obrigação de transporte das mercadorias obrigações logísticas de planeamento da operação de transporte, mas o transportador multimodal é responsável por toda a operação de transporte e não apenas por um segmento específico – como sucede no transporte com reexpedição. Além do mais, o transportador multimodal atua por conta própria¹⁷⁶.

3.5.5. Transporte segmentado

Perante uma situação de transporte em que seja necessário recorrer à combinação de vários modos distintos, o carregador pode optar por celebrar tantos contratos quantos os modos existentes¹⁷⁷.

Suponhamos, a título de exemplo, que para a realização de um transporte de mercadorias é necessária a utilização de dois modos diferentes de transporte, sendo que parte do trajeto é realizado por via terrestre e outra parte por via marítima. O carregador pode ser parte em dois contratos distintos, um com o transportador terrestre e outro com o transportador marítimo.

Estamos, aqui, perante a modalidade de transporte segmentado, em que existem vários contratos de transporte e diversos transportadores. “*Estamos*

¹⁷⁶ Cf. n.º 2 do artigo 1.º CG.

¹⁷⁷ Neste sentido o n.º 2 do artigo 3.º da Convenção de Genebra atribui ao carregador a possibilidade de escolher o transporte segmentado como modelo de organização da combinação de modos.

*perante uma operação que olhada em globo e em termos operativos, pode ser considerada como multimodal mas que juridicamente, constitui uma justaposição de vários transportes unimodais*¹⁷⁸.

O carregador, diretamente ou através de um intermediário, celebra vários contratos de transporte – independentes entre si – para cada segmento do trajeto e, conseqüentemente, cada transportador será responsável pelo seu troço. A operação de transporte encontra-se fracionada em várias prestações inexistindo, aqui, uma operação unitária e não existindo também um único responsável por toda a operação material de transporte, diferentemente do que sucede no transporte multimodal.

3.5.6. Transporte sobreposto. “Roll-on/roll-off”

Estamos perante uma situação de transporte sobreposto quando o veículo que transporta a mercadoria é carregado noutra modo de transporte, sem rutura de carga^{179/180}.

Esta modalidade de transporte plural encontra referência no artigo 2.º da CMR e na al. j) do artigo 2.º do Ato Uniforme da Olhada.

Se não existir “*rupture de charge*” o regime da CMR será aplicado à totalidade do transporte. Suponhamos que ocorre um dano durante o segmento marítimo. Na medida em que a mercadoria se encontra dentro de um veículo não marítimo e não existiu rutura de carga - sem prejuízo do dano ter ocorrido no segmento marítimo - terá aplicação o regime da CMR.

É no entanto possível a aplicação do regime de convenção não estradal à responsabilidade do transportador rodoviário¹⁸¹, desde que para o efeito se encontrem reunidos os seguintes requisitos cumulativos: i) se for realizada prova

¹⁷⁸ Cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*”, cit., p. 384.

¹⁷⁹ Cf. GOMÉZ DE SEGURA, “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 588, apresenta como exemplo “los casos del llamado transporte ro-ro, en el que un vehículo terrestre cargado con sum mercancía (o. p. ej. con un contenedor) es traslado en un ferry por vía marítima, art. 48.º COTIF/CIM) ou casos de piggy-back en el que um un «camión» es traslado por vía férrea”.

¹⁸⁰ Existe “*rupture de charge*”, por exemplo, no “*transporte multimodal transmarítimo, quando o transporte marítimo que intervém após uma fase de estrada, implica uma “manutenção da mercadoria e não do veículo”* – cf. JANUÁRIO COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*”, cit., p. 386.

¹⁸¹ A CMR aplicar-se-á às restantes áreas. A Convenção não estradal só se aplicará ao regime de responsabilidade do transportador rodoviário.

de que a perda, avaria ou atraso na entrega da mercadoria ocorreu num segmento não estradal; ii) se for provado que o dano não foi causado por ato ou omissão do transportador rodoviário; iii) for efetuada prova de que o evento danoso só poderia ter tido origem num modo de transporte não rodoviário. Ter-se-á ainda, como decorre da parte final do artigo 2.º, de ficcionar a celebração de um contrato entre o expedidor e o transportador (não rodoviário)¹⁸² para a aplicação do regime da convenção não estradal ao transportador rodoviário.

No transporte sobreposto existe mais do que um contrato de transporte: o primeiro corresponde ao contrato de transporte principal celebrado entre o expedidor e o transportador – no qual este último assume a obrigação de deslocação das mercadorias; no segundo, o transportador contratual – que celebrou o contrato de transporte com o expedidor – recorre aos serviços de outro transportador (subtransportador) para a execução material da obrigação de deslocação das mercadorias. No entanto, neste segundo contrato o subtransportador tem duas obrigações, a saber: obrigação da deslocação das mercadorias e obrigação de deslocação do veículo que contém as mercadorias.

A natureza multimodal do artigo 2.º da CMR é controvertida.¹⁸³ Seguimos IGNACIO ARROYO¹⁸⁴, quando defende que resulta preferível a tese de que o artigo 2.º da CMR não se aplica ao contrato de transporte multimodal, uma vez que o artigo 2.º da CMR parte da realidade do artigo 1.º cujo objeto é o transporte de mercadorias

¹⁸² ANDREA LA MATTINA, “La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo”, *Il diritto marittimo*, 2005, p. 42, faz referência a um “*hypothetical contract system*”.

¹⁸³ Sobre a aplicabilidade da CMR ao contrato de transporte multimodal fora do âmbito do artigo 2.º, são possíveis três soluções: a) aplicação da CMR independentemente do troço rodoviário ser internacional ou nacional, desde que o contrato de transporte multimodal seja no seu todo internacional; b) aplicação da CMR, desde que no contrato multimodal exista um troço rodoviário internacional; c) não aplicação da CMR aos contratos de transporte multimodal, na medida em que o objeto da CMR é o transporte rodoviário.

¹⁸⁴ Cf. IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta”, cit., pp. 438 e ss.. No mesmo sentido, vide ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal transport carrier liability and issues related to the bill of lading*, cit., p. 10, pronunciou-se sobre esta matéria começando por afirmar que este género de transporte suscita vários problemas de interpretação: “*some consider it as multimodal transport; some other consider it as a specific mode of transport; while others consider it as an extension of the preceded mode of transport.*” Acaba por concluir que “*the transport described in article 2 CMR and such like, is not multimodal transport in a narrow sense, because no trans-shipment takes place in the process of transportation. And additionally, because the promotion of goods to the next stage is not effected by a different mode of transport exactly.*” Contra, ponuncia-se MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p.82, afirmando que o transporte sobreposto é multimodal se o conceito for interpretado num sentido amplo, alegando que o veículo que carrega a mercadoria passa a ter função de um mero contentor, “*although the goods remain ‘on wheels’, it is not these wheels that are propelling them*”.

por terra. Afirma, assim, que neste caso existe um contrato de transporte unimodal em que se recorre a um modo diverso para transportar o veículo que carrega as mercadorias, ou seja, estamos perante transporte unimodal de execução plurimodal.

3.6. Natureza jurídica do contrato de transporte multimodal

O contrato de transporte multimodal integra vários modos de transporte diferentes, que foram alvo de consagração legislativa. Existem disposições próprias que regulam os modos de transporte individualmente considerados, tanto a nível internacional¹⁸⁵ como a nível interno¹⁸⁶.

Poder-se-ia, desde logo, cogitar pela aplicação de diversas leis, cada uma aplicável para cada segmento específico. Em tal eventualidade, estaríamos perante contratos autónomos afetos à prossecução da mesma finalidade, verificando-se aquilo a que a doutrina tem designado por união de contratos¹⁸⁷.

Tal entendimento não é, todavia, de acolher. Com efeito, como tivemos ocasião de ver, a essência do contrato de transporte multimodal reside na integração dos modos de transporte numa prestação única. Ou seja, apesar de a operação de transporte, materialmente, ser executada por vários modos de transporte diversos, a obrigação assumida pelo transportador multimodal é única – este assume na

¹⁸⁵ A nível internacional, existem Convenções que unificam o direito material existente para cada modo individualmente considerado, nomeadamente: para o transporte marítimo de mercadorias: i) Convenção de Bruxelas de 1924 - Protocolo de Visby de 1968; ii) Regras de Hamburgo, para o transporte rodoviário de mercadorias: Convenção de Genebra de 1956 – Protocolo de 1978 e 2008, para o transporte ferroviário de mercadorias: Convenção de Berna de 1980; para o transporte aéreo de mercadorias: i) Convenção de Varsóvia de 1929 e ii) Convenção de Montreal de 1975.

¹⁸⁶ A nível interno temos: a) Decreto-Lei n.º 293/2003 de 4 de Outubro – rege o regime jurídico da atividade de transporte rodoviário de mercadorias; b) Decreto-Lei n.º 352/86 de 21 de Outubro – rege o regime jurídico do transporte marítimo de mercadorias; c) Decreto-Lei 321/89 de 25 de Setembro – rege responsabilidade do transportador aéreo de passageiros, bagagens e carga.

¹⁸⁷ Sobre a definição de união de contratos *vide* MENEZES LEITÃO, *Direito das obrigações*, Vol. I, Almedina, 2014, pp. 190 e 191; SANTOS JUNIOR, *Direitos das Obrigações I, Sinopse explicativa e ilustrativa*, AAFDL, 2012, p. 193; p. MENEZES CORDEIRO, “Empréstimos «Cristal»: natureza e regime” *Separata da Revista «O direito»*, ano 127.º, 1995, iii-iv, p. 495; RUI PINTO, *Tipicidade e atipicidade dos contratos*, Almedina, 2000, p. 51; PEDRO PAIS DE VASCONCELOS, *Contratos atípicos*, cit., p. 215. Na união de contratos existem vários contratos “*distintos, que estão ou se podem dizer unidos por alguma relação ou circunstância, que dite ou não a sua interdependência.*” – cf. SANTOS JUNIOR, *Direitos das Obrigações I*, cit., p. 193. A doutrina, na esteira de ENNERCERUS/LEHMANN, distingue união externa (existe quando dois ou mais contratos surgem materialmente unidos, sem que entre eles se estabeleça um nexó juridicamente relevante); união interna (que se verifica quando dois ou mais contratos surgem conectados porquanto alguma das partes ou ambas conclui um deles subordinadamente à conclusão de outro ou em função desse outro) e união alternativa (onde a concretização de um contrato afasta a celebração do outro).

íntegra a responsabilidade por toda a prestação, independentemente do segmento em que ocorra o evento danoso.

A essência deste tipo social reside, pois, na unicidade da obrigação, sendo o único responsável aquele que assumiu a obrigação contratual, e não cada um dos agentes encarregues de executar a operação material de transporte. O relacionamento existente entre os tipos é tal que não permite separação¹⁸⁸.

É verdade que o carregador pode optar por realizar tantos contratos quantos os modos de transporte existentes¹⁸⁹. Contudo, neste caso estaremos perante uma situação de transporte segmentado e não perante um caso de transporte multimodal.

Significa isto que, no transporte multimodal, é celebrado um único contrato que incorpora várias fases distintas, pelo que teremos de concluir pela sua natureza unitária, uniforme e autónoma¹⁹⁰.

Mais: a definição de contrato de transporte multimodal, como vimos, exige a combinação de dois ou mais modos de transporte distintos, não fazendo exigências no que concerne à especificação do modo transporte. Neste sentido a al. m) do artigo 8.º da CG de 1980 estabelece que aquando da emissão do documento de transporte multimodal, se porventura forem conhecidos os modos de transporte que vão ser utilizados para a execução do contrato de transporte multimodal, estes deverão constar do documento. Deste modo, *a contrario* verifica-se a possibilidade de desconhecimento, à data da emissão do documento, dos modos que irão ser utilizados¹⁹¹.

Não é necessária a especificação dos modos de transporte que irão ser utilizados. O que é essencial para a caracterização do contrato de transporte

¹⁸⁸ Se o relacionamento entre os tipos for tal que ambos possam subsistir e vigorar como contratos separados existe união de contratos – cf. MENEZES CORDEIRO, “O transporte multimodal”, cit., pp. 62 e ss..

¹⁸⁹ Vide parte final do artigo 1.º da CG art. 1.º.

¹⁹⁰ O carácter uniforme do contrato de transporte multimodal tem, naturalmente, repercussões no que diz respeito à matéria da responsabilidade do transportador multimodal. A natureza uniforme do contrato, requer a existência de um regime uniforme que cubra todas as fases de transporte, até as fases que não correspondem ao transporte propriamente dito mas à conexão entre cada modo. ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal transport carrier liability and issues related to the bill of lading*, cit., p. 25.

¹⁹¹ Neste sentido MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 68, afirma que a especificação dos modos de transporte que irão ser utilizados na execução do contrato de transporte multimodal não constitui um elemento indispensável do contrato de transporte multimodal; DIAZ MORENO, “El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte terrestre”, cit., p. 325.

multimodal é que a obrigação assumida – de transporte de mercadorias – seja efetuada por mais de um modo de transporte distinto¹⁹².

Vimos também que o contrato de transporte multimodal é um contrato atípico mas socialmente típico, isto é, consiste num tipo contratual consagrado na prática e não na lei¹⁹³.

MENEZES CORDEIRO¹⁹⁴ afirma, a este respeito, que o transporte multimodal pode ser construído como um contrato misto. Segundo a doutrina maioritária, os contratos mistos consistem numa subcategoria dos contratos atípicos, reunindo regras/elementos de mais de um tipo contratual total ou parcialmente típicos¹⁹⁵.

Em bom rigor, seguindo MENEZES LEITÃO¹⁹⁶ “denomina-se de contrato misto aquele que reúne em si regras de dois contratos total ou parcialmente típicos, assumindo-se dessa forma como contrato atípico, por não corresponder integralmente a nenhum tipo contratual regulado por lei”. Com SANTOS JÚNIOR¹⁹⁷, diga-se também que “Os contratos que congreguem regras de outro ou outros contratos, total ou parcialmente regulados na lei são contratos mistos. O contrato misto é um e só um contrato, mas reúne em si alguns elementos próprios de outros legalmente tipificados pelo que acaba por se legalmente atípico”¹⁹⁸.

O contrato de transporte multimodal, como vimos, é caracterizado pela obrigação de deslocação das mercadorias e é composto por pelo menos dois modos

¹⁹² Vide ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 7.

¹⁹³ Referimo-nos, pois, ao caso do nosso ordenamento jurídico, existindo países que contem regime próprio para o transporte multimodal, nomeadamente: Alemanha, Holanda.

¹⁹⁴ Cf. MENEZES CORDEIRO, “O transporte multimodal”, cit. p. 61.

¹⁹⁵ A propósito da divergência doutrinária relativamente a qualificação dos contratos mistos, Vide RUI PINTO, *Tipicidade e atipicidade dos contratos*, cit., pp. 45 e 26. Parte da doutrina defende que os contratos mistos devem ser incluídos numa categoria autónoma (VAZ SERRA); outros julgam que os contratos mistos fazem parte dos contratos típicos (LARENZ LEHRBUCH DES SCHULDRECHTS). Por outro lado, há quem defenda que estes são uma sub hipótese das categorias de contrato atípicos ou típicos (GALVÃO TELLES). Por fim, a doutrina maioritária segue o entendimento de que os contratos mistos são por definição atípicos (MENEZES CORDEIRO, PEDRO PAIS DE VASCONCELOS, RUI PINTO).

¹⁹⁶ Cf. MENEZES LEITÃO, *Direito das obrigações*, cit., pp. 186 e ss..

¹⁹⁷ Cf. SANTOS JUNIOR, *Direitos das Obrigações, I*, cit., p. 190.

¹⁹⁸ A doutrina apresenta, ainda, várias categorias de contratos mistos, a saber: i) contratos múltiplos ou combinados, em que uma das partes está vinculada a prestações específicas de vários tipos contratuais enquanto que a outra está obrigada a uma prestação própria de um outro único tipo; ii) contratos de tipo duplo ou geminados, em que uma parte está ligada à prestação típica de um contrato, enquanto a outra deve realizar a prestação própria do outro; iii) contratos mistos em sentido estrito, indiretos ou cumulativos, em que as partes escolhem um certo tipo contratual aplicável às duas, mas utilizam-no de tal modo que prosseguem o escopo próprio de outro; iv) contratos complementares, em que a obrigação própria de um contrato é acompanhada por obrigações retiradas de tipos contratuais distintos.” – cf., sobre este assunto, MENEZES CORDEIRO, “Empréstimos «Cristal»: Natureza e regime”, cit., pp. 492 e ss..

diferentes de transporte. Ora, uma vez que cada modo individualmente considerado encontra disciplina legal, o contrato de transporte multimodal, ao incluir elementos próprios de outros tipos contratuais – i.e., de pelo menos dois tipos unimodais –, deve ser considerado como misto.

3.7. Disposições multimodais nas convenções internacionais unimodais?

As convenções internacionais unimodais contêm disposições que regulam situações de combinação de modos de transporte, designadamente, no artigo 2.º da CMR; nos artigos 2.º e 48.º da COTIF/CIM; no n.º 3 do artigo 18.º; no n.º 1 do artigo 3.º da Convenção de Varsóvia; e no n.º 6 do artigo 1.º das Regras de Hamburgo¹⁹⁹.

Não é líquido que estas disposições regulem situações de transporte multimodal, existindo entendimentos divergentes na doutrina²⁰⁰.

Segundo IGNACIO ARROYO²⁰¹, nenhum destes preceitos disciplina o contrato de transporte multimodal. O autor defende que algumas destas disposições regem situações de transporte unimodal, recorrendo à utilização de um modo complementar com o intuito de auxiliar a prestação principal, enquanto outras se adequam à configuração do transporte segmentado e não à do transporte multimodal²⁰².

Na mesma linha de raciocínio, CARLOS LÓPEZ RUEDA²⁰³ afirma que *“los instrumentos analizados no contienen, por tanto, una regulación del contrato de transporte multimodal. Creados para dotar de uniformidade a los transportes unimodales, sólo disciplinan residualmente bien prácticas muy concretas de*

¹⁹⁹ Cf. artigo 2.º da CMR; n.º 1 do artigo 2.º da COTIF/CIM; n.º 5 do artigo 18.º da Convenção de Varsóvia; n.º 6 do artigo 1.º das Regras de Hamburgo.

²⁰⁰ Contra a adequação da aplicação das disposições relativas à combinação de modos ao contrato de transporte multimodal, *vide* IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta”, cit., pp. 437 a 443; FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, “El transporte multimodal internacional, La viabilidad de un regime jurídico uniforme”, cit., p. 361; CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, cit., p. 199 e JANUÁRIO COSTA GOMES, “Do transporte *“port do port”* ao transporte *“door to door”*”, cit., p. 377 e 379.

²⁰¹ Cf. IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta”, cit., p. 437 a 443.

²⁰² Cf. n.º 2 artigo 2.º e artigo 48.º COTIF, n.º 1 do artigo 3.º da Convenção de Varsóvia e n.º 6 do artigo 1.º das Regras de Hamburgo.

²⁰³ Cf. CARLOS LÓPEZ RUEDA, “El transporte multimodal internacional: la viabilidad de un régimen jurídico uniforme”, cit., p. 361.

combinaciones modales denominadas de “transporte superpuesto”, bien servicios complementarios a un modo de transporte principal.”

IGNACIO ARROYO, ao negar a adequação das disposições relativas à combinação de modos ao contrato de transporte multimodal, apresenta como argumentos o âmbito de aplicação material das convenções internacionais unimodais e o facto de as convenções terem como objeto o segmento específico que regulam²⁰⁴. A título de exemplo *vide* o disposto no artigo 1.º da CMR que estabelece que o objeto da convenção é o contrato de transporte internacional de mercadorias por terra.

Apresenta ainda um argumento de base temporal, afirmando que as convenções unimodais antecedem o fenómeno da contentorização, momento a partir do qual se começou a desenvolver o transporte multimodal²⁰⁵.

Defende, por outro lado, que o estatuído naquelas disposições não se coaduna com a configuração do contrato de transporte multimodal, faltando características essenciais inerentes a este tipo social, i.e., a integração de veículos, fases e vias numa prestação única. Alega, desta forma, que algumas dessas normas se referem a um contrato de transporte segmentado em virtude existir uma pluralidade de prestações²⁰⁶.

Conclui, por fim, que a aplicação das normas vigentes – pensadas para transporte segmentado ou unimodal – aos contratos de transporte multimodal continuará sem solucionar o problema do regime jurídico aplicável nas situações em que não se pode localizar a fase em que o dano foi produzido²⁰⁷.

²⁰⁴ Cf. IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta”, cit., p. 438. No mesmo sentido, JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*”, cit., p. 379, afirma que as disposições dos instrumentos unimodais são destinadas a preservar a autonomia do modo específico em causa.

²⁰⁵ IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta”, cit., p. 442. Afirma que “*El examen de los trabajos preparatorios revela que se conocía la existencia de un Proyecto de un Convenio sobre un contrato de transporte de puerta a puerta y que los redactores de las Regras de Hamburgo deseaban no interferir en esa labor.*”

²⁰⁶ Cf. IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta”, cit., p. 437.

²⁰⁷ Cf. IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta”, cit., pp. 442 e 443.

§ 4.º Responsabilidade do transportador multimodal. Ausência de um regime internacional em vigor

A responsabilidade civil constitui um instituto que procura restaurar o equilíbrio patrimonial desfeito. Assume, naturalmente, grande importância a identificação do sujeito responsável e o conhecimento dos moldes em que se processa a imputação de responsabilidade.

Desde logo, cabe salientar que a responsabilidade civil do transportador é caracterizada pela sua especialidade, sendo necessária a ponderação de vários interesses comerciais distintos, o que se reflete na distribuição dos riscos. “*A especialidade enquanto característica do transporte exige tratamento próprio, não sendo adequada a recondução dos problemas, somente, aos esquemas gerais de responsabilidade civil obrigacional.*”²⁰⁸

Antes de proceder à descrição e análise do regime de responsabilidade do transportador multimodal que foi objeto de várias fontes – nomeadamente, por parte de convenções internacionais ²⁰⁹, acordos regionais, leis nacionais e formulários internacionais – iremos fazer uma breve sinopse das tentativas realizadas ao longo dos últimos anos para a criação de uma disciplina própria para o transporte multimodal.

4.1. Evolução legislativa

A inexistência de regulação internacional específica para o transporte multimodal gerou, desde cedo, problemas de determinação do regime jurídico aplicável. A insatisfação sentida com a moldura legal (in)existente, bem como as necessidades de dar resposta às exigências do comércio internacional propiciaram a busca de soluções.

Neste contexto, foram encetadas várias tentativas com o intuito de contrariar o panorama de incerteza jurídica vivido, tendo desempenhado, neste âmbito, um papel ativo algumas organizações internacionais – governamentais e não

²⁰⁸ Seguimos JOÃO RICARDO BRANCO, “A responsabilidade civil do transportador”, cit., p. 123, ao afirmar que a responsabilidade do transportar “*assenta em esquemas mais complexos do que aqueles que são próprios da dogmática geral da responsabilidade civil.*”

²⁰⁹ Apesar de não se encontrarem em vigor a análise do seu regime assume elevada importância a medida que pode servir inspiração para soluções futuras.

governamentais – com o objetivo de criar um instrumento jurídico uniforme para a prática comercial multimodal.

A tarefa não se afigurou fácil, não existindo ainda soluções – o que não surpreende dada a dificuldade de concertação de interesses divergentes. As dificuldades sentidas resultaram na criação de vários instrumentos, uns de carácter imperativo e outros de carácter contratual. De seguida enunciaremos os trabalhos levados a cabo.

As primeiras tentativas para a elaboração de uma convenção internacional na matéria foram realizadas pela UNIDROIT e pela CMI. A este respeito, *“the initiatives were undertaken inirially by UNIDROIT and CMI both organisations, alternatively took turns in the relevant activities. In the Framework of these initiatives and activities a number of international convention drafts were prepared but none of them became a convention, with the exception of only one.”*²¹⁰

O trabalho da UNIDROIT resultou na aprovação, em 1963, de um projeto de convenção internacional sobre o transporte combinado de mercadorias, que foi mais tarde alterado por um comité, *ad hoc*, de peritos.

Em 1969, o CMI preparou e adotou o projeto de convenção sobre transporte combinado, designado de “Regras de Tóquio.”²¹¹

Os projetos de convenção preparados pela UNIDROIT e pela CMI foram combinados num texto único, em 1970 sob a égide dos trabalhos da UN/ECE, conhecido como “projeto de roma”. O projeto foi modificado, em 1970 e 1971, nas reuniões do UN/ECE e IMCO, e passou a ser conhecido como “TCM.”²¹²

²¹⁰ ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 25.

²¹¹ As Regras de Tóquio podem ser citadas como antecedentes históricos da regulação do transporte, nos encontros do Bureau Permanent do Comitê Marítimo Internacional, celebrados na cidade de Nova Iorque, Estados Unidos. Em 1963, constitui-se uma comissão internacional presidida por Kaj Pineus que objetivava a preparação de um projeto de convenção internacional sobre o transporte combinado. O trabalho dessa comissão resultou nas “Regras de Tóquio” que consagravam um sistema de responsabilidade voltado para o operador de transporte multimodal (sem prejuízo de imputação da responsabilidade ao transportador que tinha a custódia da mercadoria com o qual ocorreu o dano, perda ou atraso.) As Regras de Tóquio estabeleceram um sistema de limite de responsabilidade para as hipóteses de danos não localizados, aplicando nas situações em que o local do dano fosse identificado a lei ou convenção que regesse o segmento modal no qual ocorreu o dano. Estas regras só eram aplicáveis nas situações em que um documento de transporte combinado tivesse sido emitido. Estávamos perante um sistema voluntário. Cf., sobre o tema, UNCTAD/SDTE/TLB/2, 27 June 2001.

²¹² TCM é um acrónimo francês para “*Transport Combiné de Marchandises*”.

A UN/IMCO recomendou estudos subsequentes nesta matéria – em particular, das implicações económicas e necessidades dos países em desenvolvimento – tendo encarregue a UNCTAD desta tarefa²¹³.

Depois de uma vasta investigação, foi preparada e aprovada a Convenção das Nações Unidas sobre transporte multimodal de mercadorias – a Convenção de Genebra de 1980²¹⁴ – que, até à data, ainda não entrou em vigor.

A dificuldade sentida no estabelecimento de um regime uniforme para o transporte multimodal e a falta de êxito das distintas propostas de regulação jurídica do transporte multimodal de mercadorias trouxeram consigo a procura de novas soluções – pelo menos parciais – para os problemas jurídicos levantados pela multimodalidade. Neste contexto, foram criadas leis nacionais, acordos sub-regionais e regras e condições gerais de contratação elaboradas por organismos distintos, implicados no setor económico, para serem incorporadas nos documentos de transporte multimodal²¹⁵.

Numa primeira fase, os documentos tomaram por base os projetos de regulação das Regras de Tóquio e da TCM. Há que destacar, num primeiro momento, o nascimento do *Bill of Lading* em 1970, emitido pela FIATA, e do COMBICONBILL²¹⁶ em 1971, emitido pela BIMCO.

²¹³ O grupo preparatório intergovernamental (IPG) foi então criado pelos quadros do Comércio e Desenvolvimento (Decisão 96 (XII), Maio de 1973, cf. UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001.

²¹⁴ Em 1980, a Organização das Nações Unidas aprovou, depois de seis períodos de negociação em mais de sete anos de negociações, a Convenção das Nações Unidas sobre transporte multimodal internacional em Genebra (inspirada nas Regras de Hamburgo de 1978) por meio da Resolução nº 33/160 da Assembleia das Nações Unidas, implementada em 20 de dezembro de 1978. A Convenção de Genebra previu a sua entrada em vigor após 12 meses depois da ratificação de 30 Estados, nos termos do seu artigo 36.º. Todavia, somente 7 Estados fizeram parte da mesma, sendo irrisória a quantidade de ratificações estatais. Desde a sua assinatura, em 24 de maio de 1980, pode-se dizer que é remota a possibilidade de futuras manifestações sobre a sua ratificação por outros Estados. Contudo, a Convenção de Genebra constitui o primeiro instrumento que entende o transporte multimodal como uma “unidade”, como realidade autónoma e não como uma cadeia de operações. Vide a este propósito, AURA YOLIMA RODRÍGUEZ BURBANO, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, cit., p. 87.

²¹⁵ A utilização deste tipo de documentos alcançou um grau de aceitação muito respeitável entre os operadores jurídicos, sobretudo económicos, que atuam habitualmente no mundo do transporte multimodal – cf. Relatório da UNCTAD/ICC “Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument”, UNCTAD/SDTE/TBL/2003/1, 13 de janeiro de 2003, cit., p. 18.

²¹⁶ O Multidoc 95 veio substituí-lo – cf. “Explanatory notes to Multidoc 95”, disponível em: https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Bills_of_Lading/MULTIDOC_95/Explanatory_Notes_MULTIDOC_95.aspx.

O passo mais decisivo foi dado pela ICC com as chamadas “*Regras uniformes para um documento de transporte combinado*.”²¹⁷ A primeira versão destas regras data de 1973 e a segunda de 1975²¹⁸, tendo as mesmas sido posteriormente adotadas pela FIATA e pela BIMCO.

No âmbito do fracasso da Convenção de Genebra de 1980, a UNCTAD e a CCI colocaram em circulação um conjunto de regras uniformes – as “*Regras uniformes para documentos de transporte multimodal*”, baseadas na Convenção. Estas Regras contaram com o apoio da FIATA, no chamado *Multimodal Transport Bill of Lading*, de 1992.

A última tentativa de obtenção de uniformidade, ainda que não se trate de uma convenção verdadeiramente multimodal, ocorreu no âmbito dos trabalhos da UNCITRAL e do CMI, com as Regras de Roterdão.

4.2. Prática comercial internacional

Como temos vindo a afirmar nesta sede, inexistente um regime jurídico internacional imperativo de âmbito global que discipline o transporte multimodal, sendo ao invés a atual moldura jurídica internacional constituída por um conjunto de instrumentos com âmbito de aplicação distintos e com natureza jurídica diferenciada, nomeadamente: acordos regionais; algumas leis nacionais próprias e formulários internacionais que se baseiam no regime das Regras UNCTAD/ICC de 1992²¹⁹. A fragmentação de regimes dificulta o processo de determinação da lei aplicável e de identificação do regime de responsabilidade aplicável ao transportador multimodal²²⁰.

²¹⁷ Estas regras foram elaboradas com o intuito de evitar a multiplicidade de documentos que ocorria aquando da combinação de modos – cf. ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 47.

²¹⁸ “The ICC Uniform Rules were first issued in 1973. They were slightly revised in October 1975 to overcome practical difficulties of application concerning the combined transport operator’s liability for delay” – cf. ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 47.

²¹⁹ “The UNCTAD/ICC Rules have been relatively successful and have been incorporated by BIMCO and FIATA into their standard form documents (*Multidoc 95 and FBL 92*)”, Cf. relatório UNCTAD/ICC, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*. UNCTAD/SDTE/TBL/2003/1, 13 de janeiro de 2003, p. 18.

²²⁰ Sobre determinação do regime aplicável vide Relatório UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, UNCTAD/SDTE/TBL/2003/1, 13 de janeiro de 2003, pp. 8 e 9.

O insucesso das tentativas internacionais de regulação do transporte multimodal e a necessidade de disciplinar o regime de responsabilidade do transportador multimodal – a grande maioria dos países não contem lei específica para o transporte multimodal²²¹ – levaram à criação de um conjunto de regras de natureza contratual com o intuito de solucionar problemas criados pela ausência de lei internacional²²².

As Regras ICC e as Regras UNCTAD/ICC tiveram sucesso no sector dos transportes, trazendo soluções a questões que careciam de resposta no âmbito das relações contratuais, tendo sido incorporadas pela BIMCO e pela FIATA nos seus documentos de transporte²²³.

A inexistência de um regime jurídico próprio para o transporte multimodal “*abre portas*” para o uso da liberdade contratual das partes na regulação dos contratos de transporte multimodal, assumindo elevada importância a auto regulação na disciplina das relações contratuais. Como vimos, foram criadas Regras uniformes para documentos de transporte multimodal – Regras UNCTAD/ICC – constituindo as mesmas modelos de regulação que podem ser adotadas pelas partes facilitando o processo de auto regulação dos contratos celebrados²²⁴.

²²¹ Neste sentido, ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 19, afirma que “*The existing gap is filled in partly by contractual adoption of the Uniform Rules for a Multimodal Transport Document prepared by the Internacional Chamber of Commerce. Likewise, the gap is covered by standard documents, mostly bills of lading, issued on the base of either various convention drafts on multimodal transport or the ICC Uniform Rules (Combiconbill, FIATA BL, Combidoc and others)*”.

²²² ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 63, defende que a adoção dos formulários não se traduz no melhor modo de lidar com o transporte multimodal na medida em que o uso dos formulários se baseia na vontade das partes e pelo facto de não criarem uniformidade em virtude das diferenças existentes entre os vários documentos.

²²³ “*The UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents have been incorporated in widely used multimodal transport documents such as the FIATA FBL 1992/19 and the “MULTIDOC 95” of the Baltic and International Maritime Council (BIMCO).*” Vide Relatório da UNCTAD/ICC, “Implementation of multimodal transport rules”, UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, p. 12.

²²⁴ A este propósito LIMA PINHEIRO afirma que “*a auto regulação pode desempenhar um papel de grande importância na disciplina das relações comerciais internacionais. (...) A disponibilidade de modelos contratuais elaborados por organizações não governamentais, bem como outros modelos de regulação e princípios dos contratos comerciais internacionais, oferecem uma regulação cuidadosa e equilibrada, e em certos casos sistemática da relação contratual. Os modelos contratuais, as cláusulas-modelo e as regras de integração têm em conta os problemas específicos de regulação desses ramos e oferecem soluções em princípio adequadas.*” – *Direito Comercial Internacional*, Almedina, 2005, p. 54.

As partes têm, assim, liberdade de escolha²²⁵, podendo ou não optar pela adesão a tais Regras²²⁶. Se porventura decidirem aplicar o regime previsto nas mesmas, ficarão vinculadas ao seu conteúdo, não podendo fazer estipulações em sentido contrário²²⁷. Podem, no entanto, acordar sobre os pontos não regulados pelas Regras²²⁸. Caso não sigam o regime das Regras, as cláusulas acordadas pelas partes assumirão grande importância para a regulação do contrato, sem prejuízo de limites que condicionam a autonomia privada.

Em suma, pode afirmar-se que hoje em dia o direito do transporte multimodal é essencialmente um direito de natureza convencional, o chamado “direito dos formulários”²²⁹.

Mais à frente, iremos proceder à descrição dos regimes de responsabilidade adotados i) na Convenção de Genebra de 1980; ii) nas Regras de Roterdão; iii) nas Regras UNCTAD; iv) no Multidoc 95 e na Fiata FBL 92; v) nos acordos entre blocos económicos; e, ainda vi) algumas soluções seguidas por ordenamentos jurídicos estrangeiros que tem lei própria sobre a matéria com o intuito de posteriormente se proceder à análise dos vários regimes.

4.3. Sistemas de responsabilidade

A inexistência de um regime próprio para o transporte multimodal e a necessidade de regulação desta matéria levou à consagração e construção doutrinária de uma diversidade de sistemas de responsabilidade do transportador

²²⁵ As Regras UNCTAD/ICC confirmam a importância do princípio da autonomia da vontade das partes.

²²⁶ Neste sentido, a regra 1.1 das Regras UNCTAD/ICC de 1992 estabelece o seguinte: “*These Rules apply when they are incorporated, however this is made, in writing, orally or otherwise, into a contract of carriage by reference to the “UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents”, irrespective of whether there is a unimodal or a multimodal transport contract involving one or several modes of transport or whether a document has been issued or not.*”

²²⁷ Sem prejuízo do exposto na parte final da regra 1.2 que dispõe o seguinte: “*Whenever such a reference is made, the parties agree that these Rules shall supersede any additional terms of the multimodal transport contract which are in conflict with these Rules, except insofar as they increase the responsibility or obligations of the multimodal transport operator.*”

²²⁸ As Regras têm um âmbito material de aplicação limitado, regulando essencialmente a responsabilidade civil do transportador multimodal.

²²⁹ Neste sentido, cf. GOMÉZ DE SEGURA, “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 597.

multimodal, mais concretamente, do sistema de rede, do sistema uniforme e do sistema modificado²³⁰. Debruçar-nos-emos de seguida sobre cada um deles.

4.3.1. *Network liability system*

No sistema de rede puro a responsabilidade do transportador multimodal é regulada pelo regime correspondente ao segmento de transporte em que se verificou o evento danoso.

A aplicação do regime de rede - “*pure network liability system*”²³¹ - encontra-se desde logo condicionada pela determinação do local em que ocorreu o evento danoso (i.e., o evento que criou o dano, perda ou atraso na entrega da mercadoria ²³²). Uma vez determinado, aplicar-se-á à responsabilidade do transportador multimodal o regime jurídico desse segmento específico²³³.

O processo de determinação constitui um dos inconvenientes deste sistema, levantando problemas probatórios e conflitos de interesses. Por um lado, o transportador multimodal procurará provar que o dano ocorreu no troço de

²³⁰ Cf., sobre estes sistemas, o relatório da UNTCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, cit.; JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “port do port” ao transporte “door to door””, cit., p. 392; ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 28; GOMÉZ DE SEGURA “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 595; OCTAVIO RAVINA, ARTUR/A. ZUCCHI, HÉCTOR, *Régimen Del Transporte Multimodal*, cit., p. 31; ALBERTO DÍAZ MORENO, “El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte terrestre”, cit., p. 327; FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, “Introducción a la jurisprudencia multimodal”, *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXV, 2008, p. 232; CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, cit., p. 201; FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, “El transporte multimodal internacional, La viabilidad de un regime jurídico uniforme”, cit., p. 366; IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta”, *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVIII, 2001, p. 443; MAURO CASANOVA/ MONICA BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, La disciplina contrattuale*, cit., p. 294; MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 20; AURA YOLIMA RODRIGUEZ BURBANO, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, cit., p. 231 e CHRISTINE BESONG, *Towards a modern role for liability in multimodal transport law*, cit., pp. 112 e 173.

²³¹ O transportador fica na mesma posição de que se tivesse realizado um contrato unimodal.

²³² Sobre as desvantagens do sistema de rede, cf. MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 22 e ss. e pp. 391 e ss.; AURA YOLIMA RODRIGUEZ BURBANO, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, cit., pp. 232 e ss.

²³³ Neste sentido afirma MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 22, o seguinte: “A network system is not a structure which provides substantive or ‘material’ rules of its own; it merely links existing sets of substantive rules. Under a network based regime the multimodal transport agreement is divided into parts, one part per transport mode incorporated in the contract. The law applicable to each separate stage is determined as if it were a separate contract, concerning only that type of transport. Thus the multimodal contract becomes a chain of different regimes. In other words, different regimes may apply to the separate parts of the journey as if the involved parties had drawn up separate contracts for each of them.”

transporte onde o regime lhe é mais favorável. Por outro lado, pretenderá a aplicação do regime de responsabilidade que lhe seja mais favorável, i.e., o regime de responsabilidade mais gravoso para o transportador, fomentando assim o surgimento de litígios judiciais.

Nesta sede assume, ainda, especial dificuldade estabelecer a correspondência entre o atraso e o segmento específico em que o mesmo se verificou, uma vez que no contrato de transporte multimodal o atraso consiste numa soma de pequenos atrasos das várias fases de transporte.

Outra das objeções apresentadas para este sistema consiste no facto da sua aplicação não permitir determinar antecipadamente o regime de responsabilidade aplicável ao transportador multimodal, na medida que existem vários regimes jurídicos distintos potencialmente aplicáveis^{234/235}. O regime de responsabilidade aplicável ao transportador multimodal dependerá, assim, da “sorte” do local em que tenha ocorrido o evento danoso. Por outras palavras, a determinação do regime aplicável será realizada *ex post*, i.e., depois do evento que causou o dano ter ocorrido, o que gera graves problemas de incerteza jurídica.

Mais: este sistema não oferece solução para um conjunto de situações, designadamente, quando o dano é oculto – i.e., quando o local do evento danoso seja insuscetível de ser localizado – deixando também por resolver os casos de danos que se tenham produzido de forma gradual e de danos que ocorram durante a operação de carga ou descarga, denominados pela doutrina como “*liability gaps*”²³⁶.

²³⁴ As soluções unimodais estão sujeitas a diferentes causas exoneratórias, limites de responsabilidade, e prazos para intentar ações. *Vide*, sobre este assunto, MARIA HOEKS, que afirma o seguinte: “*One of these drawbacks is the multicoloured and somewhat disordered image the variation of the applicable regimes engenders. Between the assorted unimodal regimes there are not only differences concerning the carrier’s liability or the extent thereof, but there is also differentiation between other issues such as the time bars for litigation, compensation for delay of the goods and so on. As a result it becomes quite important to determine during which stage of the carriage the loss has occurred, and who is burdened with the onus of proof in this matter. A pure network system is not equipped to regulate situations in which the transport stage where the loss of or damage to the goods occurred cannot be identified*” – cf. *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 22.

²³⁵ Suponhamos que o transporte multimodal integra um segmento marítimo, rodoviário e aéreo. São, aqui, potencialmente aplicáveis os seguintes instrumentos: CB de 1924, Regras de Haia-Visby, Regras de Hamburgo, CMR, Convenção de Varsóvia e respetivos protocolos.

²³⁶ Nestas situações, o sistema de rede deve ser integrado ou complementado pela previsão de uma disciplina residual de responsabilidade, “*when the stage in which the damage occurred is unknown or no specific regime is applicable, then the law to apply is determined by the court, following several views expressed by the doctrine*”. Foram adotadas soluções distintas por alguns ordenamentos jurídicos: por exemplo, a Alemanha aplica nos casos de dano oculto as regras gerais do contrato de transporte (antes, com a decisão BGH de 24 de julho de 1987, era aplicado o regime mais favorável ao lesado);

Por outro lado, uma das vantagens da aplicação deste sistema consiste no facto de ter em consideração os vínculos jurídicos independentes que se estabelecem no âmbito do transporte multimodal. Com efeito, será aplicado o mesmo regime jurídico ao contrato base (contrato de transporte multimodal) e ao contrato derivado (contrato celebrado entre o transportador multimodal e o transportador efetivo)²³⁷, possibilitando, deste modo, que o transportador multimodal recupere, através da ação de regresso, valores pagos ao lesado²³⁸.

Conforme melhor se explicitará *infra*, a maioria dos instrumentos internacionais acolheu esta solução – de modo modificado²³⁹ – merecendo especial destaque, pelo seu relevo prático, as Regras UNCTAD/ICC de 1992, que adotaram este sistema com o intuito de evitar conflitos com regimes unimodais²⁴⁰.

4.3.2. *Uniform liability system*

Outra solução apresentada pela doutrina é a do “*uniform liability system*” ou sistema de responsabilidade uniforme. Este sistema consiste na aplicação de um regime jurídico de responsabilidade único - do início ao fim do contrato - independentemente dos modos de transporte que tenham sido utilizados e dos danos serem localizados ou não. Este sistema soluciona, desde logo, os problemas

no Direito Holandês aplicar-se-á o regime relativo à fase em que provavelmente ocorreu o facto ilícito, no Direito Francês é utilizado o regime do contrato de comissão de transporte; na Grécia aplica-se o regime correspondente ao último segmento de transporte realizado, no Japão, Estados Unidos e Polónia se o transporte multimodal incluir uma fase marítima aplicam o regime do transporte marítimo a todo o contrato. Cf., sobre este assunto, ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal transport carrier liability and issues related to the bill of lading*, cit., pp. 23 e 24.

²³⁷ Seguimos, neste entendimento, a terminologia de ROMANO MARTINEZ, *O Subcontrato*, cit., pp. 119 a 124, afirmando que “o subcontrato é frequentemente designado por contrato derivado, porque porvém dum vínculo jurídico pré-existente: tem a sua origem num contrato prévio” (contrato base).

²³⁸ Sobre vantagens do sistema de rede vide MARIA HOEKS, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, cit., p. 22; GÓMEZ DE SEGURA, “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, cit., p. 596; ALBERTO DÍAZ MORENO, “El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte terrestre”, *Revista de derecho del transporte Rdt*, 2010, n.º6, cit., p. 327.

²³⁹ Este sistema só é aplicado pelas Regras UNCTAD/ICC (regra 6.4) e pela CG de 1980 (artigo 19.º) quando o local do dano for identificado. “A não ser assim, ambos os diplomas se preocupam em criar um regime de responsabilidade unitário para o operador de transporte multimodal” – cf. NUNO CASTELLO-BRANCO BASTOS BASTOS, *Direito dos transportes*, cit., p. 77.

²⁴⁰ Neste sentido, NUNO CASTELLO-BRANCO BASTOS afirma que “para o transporte combinado, vem-se convergindo num sistema de rede. Neste sentido vão as a Convenção das Nações Unidas, de 24 de Maio de 1980, sobre o transporte multimodal, as regras uniformes CNUCED/ICC e os documentos de transporte combinado que circulam contendo contratos tipificados – Multidoc 95, FIATA FBL.” – cf. *Direito dos transportes*, cit., p. 77. A CG de 1980 segue o regime das Regras de Hamburgo e as Regras UNCTAD/ICC de 1992 seguem o regime das Regras de Haia-Visby – cf. regra 5 das “Explanation of the Rules”.

levantados no âmbito do sistema de rede puro no que diz respeito às situações de danos ocultos.

Encontra-se, neste contexto, em consonância com o entendimento de que o contrato de transporte multimodal não consiste numa mera justaposição de modos de transporte individuais, constituindo, pelo contrário, uma realidade autónoma que carece de regime próprio. Os partidários desta doutrina costumam, a este respeito, afirmar que, tratando-se de uma modalidade independente, com objeto distinto, não pode encontrar-se dependente de soluções unimodais.

Por contraposição ao sistema de rede, este sistema trás simplicidade, transparência e segurança jurídica. As regras são previsíveis, não dependem da determinação do segmento específico em que ocorreu o evento danoso, permitindo, assim, determinar *ex ante* o regime de responsabilidade aplicável ao transportador multimodal, ultrapassando deste modo as dificuldades probatórias criadas pelo sistema de rede e contribuindo, ainda, para a diminuição da litigiosidade.

Como críticas podem apontar-se a possibilidade de aplicação do seu regime implicar uma disciplina mais gravosa da que resultaria da aplicação do regime do segmento específico em que ocorreu o evento danoso²⁴¹. Desde logo, porque o transportador multimodal deixaria de poder beneficiar de regimes de responsabilidade menos onerosos que poderiam ser potencialmente aplicáveis ao segmento durante o qual ocorreu o evento danoso. Além disso, com a aplicação de regimes distintos para o contrato base e para os contratos derivados o transportador multimodal corre o risco, no caso do local do dano ser conhecido, de intentar ação de regresso contra o transportador efetivo infrutiferamente²⁴².

²⁴¹ Sobre as desvantagens do sistema uniforme MARTIN CASTRO afirma que esta situação poderá ser resolvida mediante a celebração de um seguro contratado pelo transportador multimodal, sendo a seguradora que, em última instância, irá suportar as desvantagens do sistema de responsabilidade uniforme – cf. AURA YOLIMA RODRIGUEZ BURBANO, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, cit., p. 142, nota 25.

²⁴² A título de exemplo vejamos o caso “Rechtbank Arnhem in 1996” - Rb Arnhem 18 July 1996, S&S 1997, 33, no qual foi celebrado um contrato de transporte de animais desde a Holanda até à Irlanda. Os animais foram carregados num reboque específico e adequado para o transporte de animais, o reboque foi conduzido até à área do porto tendo sido carregado num navio com destino a Harwich no Reino Unido. Quando chegaram a Harwich verificou-se que um elevado número de animais tinha falecido. Consequentemente foi interposta ação contra o transportador multimodal, que por sua vez intentou ação contra o transportador de fato. Contudo em virtude da inclusão de cláusula exoneratória da responsabilidade relativa ao transporte de animais vivos no contrato de transporte marítimo, (Tal cláusula é permitida pela lei holandesa transporte marítimo – baseada Regras de Haia) transportador marítimo conseguiu afastar a sua responsabilidade. O transportador contratual (multimodal) ficou submetido ao regime do artigo 2.º da CMR, suportando todos os prejuízos.

4.3.3. *Modified liability system*

O *modified liability system* procura fornecer um compromisso ou meio termo entre o *uniform liability system* e o *network liability system*. Neste sistema, algumas regras aplicam-se independentemente da fase unimodal em que a perda, dano ou atraso tenha ocorrido, e outras regras aplicar-se-ão por referência à fase unimodal em que a perda, dano ou atraso ocorreram.

Como exemplos de sistemas de rede modificado vejamos o disposto na regra 6.4 das Regras UNCTAD/ICC e o artigo 19.º da CG de 1980²⁴³. Ambos os preceitos estabelecem que se o dano tiver ocorrido num segmento específico em relação ao qual teria aplicação uma convenção internacional ou lei nacional imperativa, se porventura tivesse sido celebrado um contrato de transporte separado para esse troço e se esse instrumento fornecer um limite de responsabilidade distinto do previsto pelos instrumentos multimodais, aquele será de aplicar. A adoção desta solução tem como fundamento a atenuação dos regimes impostos pelos regimes multimodais, que por regra são menos onerosos do que os estabelecidos nas convenções unimodais.

Atendo o conteúdo dos preceitos *supra* referidos, verificamos que é efetuada uma remissão para disposições específicas de outros instrumentos legais, mais concretamente para os limites de responsabilidade aplicáveis à responsabilidade do transportador – por contraposição ao que sucede no sistema de rede puro onde é feita uma remissão completa para o regime de outro instrumento.

Esta abordagem pode efetivamente fornecer consenso, uma vez que toma em consideração vários interesses. Contudo, a complexidade deste tipo de regras é evidente, constituindo um obstáculo à disciplina do transporte multimodal de modo claro. Enfim, pode afirmar-se que este sistema não fornece a totalidade dos benefícios do “*uniform system*” nem alivia as preocupações existentes relativamente ao “*network system*”²⁴⁴.

²⁴³ Cf. NUNO CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Direito dos transportes*, cit., pp. 76 e ss..

²⁴⁴ Vide ainda “Extracts from the UNCTAD Report on Multimodal Transport”, disponível em http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=68. Conforme se pode aqui verificar, foi dirigido um questionário a vários Estados questionando-se qual dos sistemas de responsabilidade seria o mais adequado para fazer parte de um instrumento multimodal “48% of all respondents (50% of Governments and 45% of others providing a response) expressed a preference for a uniform system. 28% of all respondents (24% of Governments and 34% of others providing a response) stated they would

4.3.4. Análise crítica

A determinação do regime jurídico aplicável ao contrato de transporte multimodal, mais concretamente do sistema de responsabilidade aplicável ao transportador multimodal, assume extrema importância. A escolha do regime de responsabilidade do transportador irá determinar a sua maior ou menor aceitação pelos operadores de transporte. Naturalmente que os transportadores multimodais tenderão a recusar um instrumento que agrave a sua responsabilidade (o que sucederá se por exemplo o transportador multimodal for também transportador marítimo).

Julgamos que para a determinação do regime jurídico aplicável à responsabilidade do transportador multimodal temos, antes de mais, de qualificar a natureza jurídica do contrato celebrado²⁴⁵. Como vimos, o contrato de transporte multimodal tem carácter autónomo – constitui uma modalidade nova de transporte, distinguindo-se nesta medida das outras modalidades de transporte existentes – e como tal carece de disciplina jurídica própria, que tenha em consideração as especificidades desta figura.

Existe autonomia de objeto entre modalidades, donde não se pode falar em conflitos entre disposições unimodais imperativas e um potencial regime próprio para o transporte multimodal.

Diga-se também que o fenómeno da contentorização, bem como as situações de atraso na entrega da mercadoria, têm de ser tomadas em consideração, que tornam extremamente difícil o processo de determinação da fase em que ocorreu o dano. O sistema uniforme resolveria estes problemas através de uma solução uniforme para toda a operação de transporte, agilizando deste modo o transporte.

prefer a network system. Among industry representatives in favour of the network system approach, different views appear to be held as regards the fall-back or default provisions to apply in cases where loss remains non-localized. For instance, the view was expressed by representatives of the freight forwarding industry that "where the loss or damage cannot be localized, the default rule should be that the transport segment with the highest limitation is applicable". 24% of all respondents (26% of Governments and 21% of others providing a response) stated they would prefer a modified system."

²⁴⁵ IGNACIO ARROYO, "Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta", cit., pp. 433 e 434, indica que para resolver os problemas de determinação do regime aplicável, nos casos de danos não localizados, deve começar-se pela qualificação do contrato em questão. Julgamos que esta qualificação deve ser feita tanto em caso de danos localizados como não localizados.

Em teoria, não há dúvidas de que solução que melhor se coaduna com a natureza jurídica desta modalidade contratual é o sistema uniforme, permitindo solucionar casos frequentemente ocorridos na prática, como as situações de danos ocultos, de danos ocorridos durante a operação de carga e descarga e de atrasos na entrega da mercadoria.

Não obstante, questiona-se se a adoção do sistema uniforme para reger as situações de danos localizados constituirá a melhor solução. Julgamos que não, na medida em que serão aplicados dois regimes distintos – o regime uniforme multimodal para o contrato de transporte multimodal e o regime jurídico unimodal para os contratos celebrados entre o transportador multimodal e transportadores de facto. Esta solução não é de acolher uma vez que estamos perante um único dano, não podendo ficar submetido a regimes distintos.

Tendo em consideração a natureza jurídica do transporte multimodal, não será de aplicar o regime jurídico do segmento em que ocorreu o dano, pelo menos de modo direto. Ao invés, a sua aplicação terá de fundamentar-se num raciocínio analógico. Esta solução não comprometerá a autonomia deste contrato. O transportador multimodal beneficiará do mesmo regime de responsabilidade do transportador de facto – das mesmas causas de exoneração, dos mesmos limites de responsabilidade – o que lhe permitirá interpor ações de regresso com sucesso.

4.4. Convenções internacionais multimodais. Tentativas de regulação

4.4.1. Convenção de Genebra de 1980

Na sequência do fracasso da TCM e em virtude do panorama existente de insegurança jurídica causada pela fragmentação legislativa, adveniente da existência de várias convenções unimodais, as necessidades sentidas de ultrapassar os problemas existentes levaram a que a comunidade internacional reunisse esforços para a elaboração de um instrumento que regulasse diretamente a multimodalidade, surgindo, neste contexto, a Convenção de Genebra de 1980 fruto do labor da UNCTAD.

A entrada em vigor da Convenção de Genebra de 1980 levaria a que passasse a existir um instrumento uniforme que regularia de modo direto o transporte

multimodal de mercadorias, o que, no entanto, não chegou a acontecer²⁴⁶. Ainda assim, a importância da CG de 1980 é incontestável²⁴⁷.

No que respeita à responsabilidade do transportador e ao respetivo período de responsabilidade, a Convenção de Genebra de 1980²⁴⁸ estabelece, no seu artigo 16.º, que o transportador multimodal deve ser considerado responsável pelo incumprimento da obrigação de deslocação das mercadorias, se o evento que causou a perda, avaria ou de atraso na entrega das mercadorias ocorreu durante o período de responsabilidade do transportador multimodal²⁴⁹.

Para afastar a responsabilidade, o transportador multimodal terá de provar que ele ou as pessoas por quem responde²⁵⁰ *“took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences”*²⁵¹. A Convenção contém apenas esta cláusula geral de exoneração da responsabilidade, não contém nenhuma causa específica de exoneração²⁵².

²⁴⁶ Sobre as razões de insucesso da CG de 1980 vide JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do Transporte *“Port do Port”* ao transporte *“door to door”*”, cit., p. 380; CASANOVA/BRIGNARDELLO, Transporte multimodale, in DDP-SCom., Aggiornamento II, 2003, p. 930, criticam o facto da CG ser demasiado respeitosa em relação às várias convenções unimodais; Relatório da UNCTAD/ICC, “Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument, UNCTAD/SDTE/TBL/2003/1, 13 de janeiro de 2003, pp. 11 e ss. e SÓNIA ISABEL CAETANO, “A Responsabilidade do Transportador nas Regras de Roterdão” in *Temas de Direito dos Transportes III*, Almedina, 2015. Grosso modo, a CG de 1980 foi alvo das mesmas críticas apresentadas para as Regras de Hamburgo. A CG veio, no mesmo sentido das Regras de Hamburgo, eliminar a exceção de falta náutica na responsabilidade do transportador, assim como, a longa lista dos “excepted perils” e outras vantagens gozadas pelo transportador marítimo, o que levou a uma forte oposição por parte deste sector, o que agravou a situação tendo em consideração que os transportadores marítimos têm um papel dominante no transporte multimodal.

²⁴⁷ “Além de ter constituído um modelo para vários regimes, essa convenção esteve presente nos trabalhos preparatórios do projeto de Convenção UNCITRAL/CMI” – cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte *“port do port”* ao transporte *“door to door”*”, cit., p. 380.

²⁴⁸ Nos termos do n.º 2 do artigo 2.º, a Convenção é aplicada a todos os contratos de transporte multimodal celebrados entre dois Estados desde que: a) o lugar que - conste no contrato de transporte multimodal para a receção das mercadorias - se situe num Estado contratante ou b) o lugar de entrega das mercadorias - que consta do contrato de transporte multimodal - se situe num Estado contraente.

²⁴⁹ Cf. n.º 1 do artigo 14.º: *“The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.”*

²⁵⁰ Cf. artigo 15.º. O transportador responde objetivamente pelos atos dos seus empregados/agentes ou terceiros a cujos serviços recorra.

²⁵¹ Cf. n.º 1 do artigo 16.º. A Convenção de Genebra de 1980 foi baseada, essencialmente, no conteúdo das disposições das Regras de Hamburgo, verificando-se, em ambos os instrumentos, a existência de um sistema de responsabilidade subjetiva com uma cláusula exoneratória, i.e., de possibilidade de prova de que todas as medidas razoáveis foram adotadas.

²⁵² Sobre a necessidade de inclusão de causas de exoneração específicas Vide JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 94. Em suma o autor afirma que o debate que se gerou em torno deste tema acabou por se resumir *“between those who follow the common-law tradition and those who follow civil-law tradition. In the common-law tradition, it is not unusual for legislation to list specific cases that will be governed by a particular rule. (...) In the civil-law tradition, on the other hand, it is more normal for*

A CG de 1980 distingue as situações em que o transporte multimodal integra uma fase marítima daquelas em que não envolve a fase marítima – através da atribuição de limites de responsabilidade distintos. Nos casos em que o transporte inclua uma fase marítima, estabelece-se um limite de responsabilidade mais reduzido. Concretamente, nestas situações *“his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher”*²⁵³. Para as situações em que o transporte multimodal não envolva uma fase marítima a responsabilidade é fixada *“to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.”*²⁵⁴

Esta Convenção atribui ainda um limite de responsabilidade específico para as situações de incumprimento contratual advenientes de atraso, prevendo-se, no n.º 4 do artigo 18.º, que é fixado um montante *“equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract.”*²⁵⁵

Quando seja possível localizar a fase em que ocorreu o dano, dispõe o artigo 19.º o seguinte: *“When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law”*.

legislation to declare a general principle and leave it to the courts to apply that principle in the context of specific cases.”

²⁵³ Fixando os mesmos limites, cf. cl. 8.3 FIATA/BL 1992; cl. 12 a) MULTIDOC 95.

²⁵⁴ Verifica-se um ligeiro aumento dos limites de responsabilidade do transportador comparativamente aos limites fixados pelas Regras de Hamburgo de 1978 – cf. al. a) do n.º 1 do artigo 6.º das Regras de Hamburgo de 1978. A CG adota a *“container clause”*, da qual resulta que quando no transportador multimodal exista um segmento marítimo, pode o carregador escolher entre limitar a responsabilidade do transportador com base no peso (*per kg*) ou com base na unidade ou volume (*units or package*)

²⁵⁵ A unidade de medida utilizada nas regras internacionais foi o Direito Especial de Saque do Fundo Monetário Internacional. Para os países que não são membros do FMI, ficou estabelecida uma limitação em Francos Poincaré, nos termos do artigo 31.º da Convenção de Genebra de 1980, ao contrário das Regras UNCTAD/CCI que não fazem menção aos Francos Poincaré. – cf. AURA YOLIMA RODRIGUEZ BURBANO, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, cit., p. 272.

Daqui resulta que a CG remete para a aplicação dos limites fixados noutra instrumento legal. Este artigo adotou a solução do sistema de rede modificado, na medida em que apenas remete para um ponto específico do regime unimodal correspondente à fase em que ocorreu o dano, por contraposição ao sistema de rede puro que quando adotado remete para o regime unimodal na sua globalidade.

No que respeita ao prazo para exercício de direitos, o artigo 25.º da Convenção estabelece que o lesado dispõe do período de dois anos para intentar ação contra o transportador multimodal²⁵⁶.

Compulsado o teor desta Convenção e à luz do seu artigo 3.º, verifica-se que a mesma é moldada pelo seu caráter imperativo. Nesta medida, se o contrato de transporte multimodal cair dentro do âmbito de aplicação da Convenção, nos termos do artigo 2.º, as suas normas serão aplicadas obrigatoriamente ao contrato²⁵⁷.

4.4.2. Regras de Roterdão: a Convenção marítima *plus*

A adoção da Convenção sobre o transporte internacional de mercadorias total ou parcialmente marítimo – também comumente designada por Regras de Roterdão – teve o propósito de por termo à fragmentação jurídica existente no que diz respeito à matéria do transporte marítimo e o intuito de acompanhar a evolução tecnológica verificada no mundo dos transportes constituindo, deste modo, uma alternativa moderna às Convenções marítimas anteriores²⁵⁸.

As Regras de Roterdão não constituem um instrumento que regule especificamente o transporte multimodal, i.e., as mesmas não têm vocação geral para a regulação do transporte multimodal. Não obstante, contemplam também situações em que a deslocação das mercadorias poderá ser efetuada por diversos modos de transporte – desde que, necessariamente, esteja num desses modos incluído o marítimo. Por isso, na prática, a sua entrada em vigor representará a

²⁵⁶ O n.º 4 do artigo 25.º autoriza que o operador de transporte multimodal intente ação contra subtransportador mesmo após período de dois anos ter expirado desde que seja admitido pela lei do Estado que a ação foi intentada e não contrarie as disposições de outra convenção internacional aplicável.

²⁵⁷ Sem prejuízo do disposto no artigo 30.º, são consideradas nulas as estipulações de sentido contrário às regras da convenção (artigo 28.º).

²⁵⁸ Sobre os objetivos das RR, vide o seguinte endereço: http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html.

regulação das situações de multimodalidade em que esteja incluído o modo marítimo, pelo que se assume da maior importância o seu estudo.

Começando pelo regime de responsabilidade do transportador, nos termos do n.º 1 do artigo 17.º das RR, o transportador é, *prima facie*²⁵⁹, responsável se o lesado fizer prova de que a perda, avaria ou atraso na entrega das mercadorias – ou o evento que as tenha originado – tenha ocorrido durante o período de responsabilidade do transportador²⁶⁰.

“No que diz respeito ao artigo 17.º das RR Os autores acentuam o facto de o artigo 17.º das RR consagrar um intrincado sistema de ónus da prova, processo esse que Sturley compara, com felicidade a um jogo de ténis, em quatro lances²⁶¹.”

A respeito das causas de exoneração, prevê-se no artigo 17.º das RR que o transportador pode optar por: i) ilidir a presunção de culpa, provando a ausência de culpa (n.º 2 do artigo 17.º); ou ii) provar que a causa do evento danoso se ficou a dever a um dos *excepted perils* do n.º 3 do artigo 17.º²⁶².

De acordo com a cláusula geral de exoneração do n.º 2 do artigo 17.º o transportador terá de provar *“that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18”* – i.e., a ausência de culpa sua ou das pessoas por quem responde²⁶³.

Alternativamente, de acordo com o n.º 3 do artigo 17.º das RR, o transportador poderá afastar a sua responsabilidade através da prova de uma das

²⁵⁹ Cf. MICHAEL F. STURLEY, TOMOKA FUJITA, GERTJAN VAN DER ZIEL, *The Rotterdam Rules - The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Thomson Reuters, 2010, pp. 98 e ss.; Cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Introdução às Regras de Roterdão: a Convenção “Marítima-Plus” sobre transporte internacional de mercadorias”, *Temas de direito dos transportes I*, 2010, p. 60.

²⁶⁰ Cf. artigo 12.º.

²⁶¹ Cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Introdução às Regras de Roterdão: a Convenção “Marítima-Plus” sobre transporte internacional de mercadorias”, *cit.*, p. 59; JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, *cit.*, p. 96

²⁶² JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Introdução às Regras de Roterdão: a Convenção “Marítima-Plus” sobre transporte internacional de mercadorias”, *cit.*, p. 60, afirma que o artigo 17.º (n.º 1 e 2) contempla no seu conjunto uma situação de responsabilidade subjetiva presumida e que se o transportador fizer prova da ausência de culpa nos termos do n.º 2, verificar-se-á a elisão da presunção de culpa que sobre ele recai. Se porventura conseguir fazer prova de uma das causas de exoneração do n.º 3 do artigo 17.º, afastará total ou parcial a sua responsabilidade.

²⁶³ Cf. artigo 15.º. Responde por atos de terceiros a quem tenha delegado funções no âmbito da obrigação de transporte contratualmente assumida.

causas de exoneração previstas neste preceito, que contempla, no essencial, casos fortuitos ou de força maior ou outras situações fora do alcance do transportador²⁶⁴.

O sistema de responsabilidade das Regras de Roterdão – assim como o da CG 1980 – adota um sistema de responsabilidade subjetiva para os atos/omissões do transportador²⁶⁵. O transportador responde ainda objetivamente pelas pessoas a cujos serviços tenha recorrido. As Regras de Roterdão procedem a uma listagem de causas de exoneração, contrariamente à CG de 1980 que apenas estabelece uma cláusula geral de exoneração da responsabilidade.

As RR estabelecem um inovação ao estabelecerem que o transportador poderá ser solidariamente responsável com a parte executante marítima, nos termos do seu artigo 20.º ²⁶⁶. Suponhamos que estamos perante um transporte multimodal que inclui um segmento marítimo. Nesta hipótese, a parte executante marítima responderá solidariamente com o transportador multimodal.

Os artigos 59.º e 60.º das RR estabelecem os “tetos indemnizatórios” da responsabilidade do transportador. Segundo o disposto no artigo 59.º, se o valor da mercadoria não tiver sido declarado, a responsabilidade do transportador é fixada no montante de “*875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods*” Por seu turno o artigo 60.º determina “*liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed.*”

²⁶⁴ Cf. JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on ontracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 102.

²⁶⁵ Todas as convenções marítimas que antecedem as Regras de Roterdão mantem o princípio básico de culpa presumida do transportador.

²⁶⁶ Vide CARLOS DE OLIVEIRA COELHO, “Em torno da responsabilidade civil das partes executantes”, *III Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, Almedina, 2014, pp. 167 e ss.; cf. n.º 2.º do artigo 19.º.

Tal como a CG de 1980, as Regras de Roterdão têm carácter imperativo, sendo consideradas nulas as disposições contratuais em sentido contrário, sem prejuízo do disposto nos artigos 26.^o²⁶⁷ ou 82.^o²⁶⁸.

Também na mesma linha da Convenção de Genebra de 1980, a parte lesada dispõe do período de dois anos para intentar a ação²⁶⁹.

4.5. Soft law

4.5.1. Regras UNCTAD/ICC de 1992

As Regras UNCTAD/ICC de 1992 resultaram dos esforços entre a UNCTAD e a ICC, foram elaboradas com o propósito de produzir um documento comercial aceitável baseado na prática corrente²⁷⁰. Estas regras constituem apenas um modelo cuja utilização depende de incorporação no contrato, tendo carácter meramente contratual²⁷¹.

Quanto ao seu âmbito material de aplicação, disciplinam essencialmente questões de responsabilidade e de documentação. De certa forma, atenuam o rigor imposto pela CG de 1980, recorrendo a alguns critérios estabelecidos pelas próprias Regras de Haia-Visby no que se refere ao transporte marítimo²⁷².

²⁶⁷ O artigo 26.^o das Regras de Roterdão rege as situações de transporte que antecedem ou sucedem a fase marítima, admitindo a aplicação parcial de outro instrumento internacional em detrimento das suas próprias disposições, desde que se encontram verificadas as seguintes condições: a) ocorrência de perda, dano ou atraso na entrega das mercadorias num segmento não marítimo ou quando não se consiga localizar a fase em que ocorreu o dano; b) existam disposições imperativas de outro instrumento internacional que tivessem aplicação, se tivesse sido celebrado um contrato de transporte para esse segmento específico não marítimo. A aplicação desse outro instrumento internacional encontra-se limitada às disposições que dizem respeito a limitação da responsabilidade e prazo para intentar ações, aplicando-se o regime das Regras de Roterdão para os restantes pontos do contrato – o que origina a confluência de dois instrumentos distintos para regular o contrato de transporte efetuado.

²⁶⁸ O artigo 82.^o cuja epígrafe é “internacional conventions governing the carriage of goods by other modes of transport”, com intuito de evitar conflitos potenciais que podem surgir entre as disposições de combinação de modos existentes nas convenções unimodais e as suas próprias normas prevê a aplicação preferencial daquelas.

²⁶⁹ Cf. artigo 62.^o.

²⁷⁰ Cf. ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 26.

²⁷¹ “These Rules apply when they are incorporated, however this is made, in writing, orally or otherwise, into a contract of carriage by reference to the “UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents” - Cf. regras 1.1 e 13.

²⁷² Cf. regra 5 das “Explanation of the rules”.

Estas regras foram seguidas pelas FIATA e pela BIMCO através da incorporação do seu conteúdo nos documentos de transporte destas associações.

Em termos de responsabilidade, a regra 5.1. dispõe que o transportador multimodal é responsável pela perda, avaria ou atraso na entrega das mercadorias se o evento que originou a perda, avaria ou atraso na entrega das mercadorias ocorreu durante o período de responsabilidade do transportador multimodal²⁷³.

A parte final da regra 5.1 prevê uma cláusula geral de exoneração de responsabilidade, tendo para o efeito o transportador multimodal de provar “*that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in Rule 4 has caused or contributed to the loss, damage or delay in delivery.*”²⁷⁴

A regra 5.4 das Regras UNCTAD/ICC estabelece duas causas de exoneração específicas de exoneração para as situações em que o dano tenha ocorrido na fase marítima. Neste sentido, o transportador multimodal terá de provar que o dano ocorreu na fase marítima e que o incumprimento da obrigação de deslocação das mercadorias de forma incólume – i.e. a perda, dano ou atraso na entrega – teve origem nalguma das seguintes circunstâncias: i) ato, negligência do piloto ou dos seus empregados na navegação ou manejo do navio ou ii) incêndio, a não ser que tenha sido causado por culpa do transportador. É, ainda, exigida a prova da *due diligence – maxime*, da navegabilidade do navio no início da viagem – sempre que o dano ou perda resulte de in navegabilidade do navio.

Na esteira da CG de 1980, o montante dos limites de responsabilidade do transportador multimodal variam consoante a inserção ou não de fase marítima no transporte multimodal. Se porventura o transporte multimodal integrar uma fase marítima, o operador de transporte multimodal vê a sua responsabilidade limitada ao montante de “*666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher*”²⁷⁵. Daqui resulta que,

²⁷³ Período de responsabilidade vem regido na regra 4.º, abrange o período de tempo que decorre entre a receção dos bens pelo transportador multimodal até ao momento da sua entrega.

²⁷⁴ A regra 5.1. das Regras UNCTAD/ICC de 1992 estabelece que o transportador multimodal só deverá ser responsável pelos danos que advenham de atraso na entrega se o expedidor tiver feito declaração de interesse, por escrito, na entrega atempada da mercadoria e esta tiver sido aceite pelo transportador multimodal. Divergindo assim das Regras de Haia-Visby, que não preveem responsabilidade por atrasos.

²⁷⁵ Cf. regra 6.1. das Regras UNCTAD/ICC; no mesmo sentido, cl. 8.3 FIATA/BL 1992, cl. 8.3 e al. a) da cl. 12 MULTIDOC 95. Vide a regra 6 das “Explanation of the rules”, que justifica a adoção deste limite na medida em que serve para aumentar a limitação de responsabilidade “*per kilogramme limitation but also to reduce the effect which the “container formula” might lead to.*”

comparativamente aos limites fixados pela CG de 1980 e às Regras de Roterdão para as situações que integrem transporte marítimo, as Regras UNCTAD/ICC fixam limites de responsabilidade mais reduzidos.

Se, pelo contrário, o transporte não envolver uma fase marítima, a responsabilidade do operador de transporte multimodal encontra-se limitada ao montante máximo de *“8,33 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged²⁷⁶”*.

No que concerne às situações de atraso na entrega das mercadorias, a regra 6.5 estipula que a responsabilidade do transportador multimodal é limitada *“to an amount not exceeding the equivalent of the freight under the multimodal transport contract for the multimodal transport.”*

Em sentido semelhante à CG de 1980, as Regras UNCTAD/ICC de 1992 contêm uma disposição específica para as situações em que o local do dano seja conhecido, estipulando que *“When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another²⁷⁷ limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the MTO’s liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national la.”²⁷⁸*

Esta regra adota o sistema de rede modificado, na medida em que perante uma situação de dano conhecido, apenas será aplicado o limite de responsabilidade correspondente a essa fase específica.

O lesado dispõe do período de 9 meses para intentar uma ação contra o transportador multimodal, que começa a contar da data de entrega da mercadoria ou da data em que a mercadoria devia ter sido entregue. Decorrido esse período de tempo, o transportador ficará livre de responsabilidade de acordo com o disposto na regra 10.

²⁷⁶ Cf. regra 6.3. As Regras UNCTAD/ICC de 1992 seguiram o limite de responsabilidade previsto para a CMR, com o intuito de aumentar os limites de responsabilidade e de diminuir os efeitos da “container clause” – cf. regra 6 das *“Explanation of the rules”*.

²⁷⁷ Como veremos a CG menciona o termo “limite superior” em detrimento de “outro limite”.

²⁷⁸ Cf. regra 6.4.

As Regras UNCTAD/ICC de 1992 dispõem, assim, de um prazo mais reduzido do que o existente na CG de 1980 e nas Regras de Roterdão. Tal prazo reduzido tem o intuito de garantir a possibilidade do transportador multimodal intentar a correspondente ação de regresso contra o transportador de facto²⁷⁹.

4.5.2. Formulários internacionais

4.5.2.1. FIATA 1992

Nos termos da cl. 6.2 do formulário FIATA FBL de 1992, o “*freight forwarder*”²⁸⁰, i.e., o transportador multimodal responderá pelas avarias, perdas e atrasos na entrega das mercadorias se o evento que causou a perda, avaria ou atraso tiver ocorrido durante o período de tempo em que as mercadorias se encontrem sob custódia do transportador multimodal²⁸¹.

Para se eximir de responsabilidade o transportador multimodal terá de provar “*that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in Clause 2.2. has caused or contributed to such loss, damage or delay.*”²⁸²

A cl. 6.5. prevê causas de exoneração específicas de responsabilidade, que podem ser provadas pelo transportador, a saber: a) ato ou omissão do “*Merchant*”²⁸³ ou de alguma pessoa que atue em seu nome; b) insuficiência do empacotamento da mercadoria; c) carregamento, descarga, estiva efetuada pelo “*Merchant*” ou de alguma pessoa que atue em seu nome; d) vício próprio da mercadoria; e) greve.

Se o transportador multimodal fizer prova de alguma das circunstâncias *supra* referidas “*it shall be presumed that it was so caused*”, sendo certo que o lesado

²⁷⁹ Cf. regra 10 das “*Explanation of the rules*”. O prazo para o exercício do direito de ação é reduzido com o propósito de conceder ao transportador multimodal oportunidade possa intentar ação contra o transportador de facto.

²⁸⁰ O conceito de “*freight forwarder*” vem definido no próprio formulário, “*freight forwarder means the multimodal transport operator who issues this FBL and is named on the face of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier*” (cl. 6.2).

²⁸¹ Cf. al. a) da cl. 2.1, O período de custódia, i.e. o período de responsabilidade do transportador multimodal compreende o lapso temporal que decorre entre a receção das mercadorias pelo operador de transporte multimodal, desde que foram “*taken in charge*”, i.e. as mercadorias foi entregue e aceite para transporte, o período de responsabilidade termina com a entrega ou “*delivery*”.

²⁸² Nos termos da cl. 6.2. “*the Freight Forwarder shall only be liable for loss following from delay in delivery if the Consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the Freight Forwarder and stated in this FBL*”.

²⁸³ Cf. definição de “*Merchant*” nas definições da FIATA FBL 1992, “*means and includes the shipper, the consignor, the consignee, the holder of this FBL, the receiver and the owner of the goods.*”

poderá provar que a causa da avaria ou perda não se ficou a dever a nenhuma dessas causas específicas de exoneração.

Se porventura o dano ocorrer em segmento marítimo, o transportador multimodal poderá ainda fazer uso das causas de exoneração previstas na cl. 6.6.º, isto é: i) culpa náutica e ii) incêndio “*provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the Freight Forwarder can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage*”. Esta cláusula segue o disposto na regra 5.4. das Regras UNCTAD/ICC de 1992.

Também no que concerne aos limites de responsabilidade aplicáveis ao transportador multimodal, este formulário segue – nas cl. 8.3 e 8.5 – o disposto nas Regras UNCTAD/ICC.

A parte lesada dispõe de 9 meses para exercer o direito de ação contra o transportador multimodal, começando o prazo a contar “*after the delivery of the goods, or the date when the goods should have been delivered, or the date when in accordance with clause 6.4. failure to deliver the goods would give the consignee the right to treat the goods as lost.*”²⁸⁴

4.5.2.2. MULTIDOC 95

No formulário MULTIDOC 95, a cl. 10, cuja epígrafe é “*basis of liability*”, é composta por cinco alíneas.

Aqui, o transportador multimodal é responsável pela perda, avaria ou atraso na entrega das mercadorias se o evento que tiver na origem da perda, avaria ou atraso tiver ocorrido durante o período de responsabilidade do transportador²⁸⁵.

Para se eximir da responsabilidade terá de provar ausência de culpa ou negligência “*of his own, his servants or agents or any other person referred to in sub-clause 10 c).*”²⁸⁶

²⁸⁴ Cf. cl. 17.º esta cláusula que corresponde à regra 10.º das Regras UNCTAD/ICC de 1992.

²⁸⁵ De acordo com a al. a) cl. 10.º, a responsabilidade do transportador multimodal pelas mercadorias inicia-se com a receção e aceitação das mercadorias e termina com a sua entrega. Durante este período o transportador responderá pelas alterações qualitativas ou quantitativas que ocorram nas mercadorias.

²⁸⁶ Cf. al. b) da cl. 10.º, que corresponde à regra 5.1. das Regras UNCTAD/ICC de 1992.

Se o transporte multimodal integrar um segmento marítimo e o dano ocorrer nesta fase, o transportador poderá fazer uso das causas de exoneração previstas da cl. 11.º. Para o efeito, terá de provar que a avaria, perda ou atraso tiveram origem em: i) culpa náutica; ii) incêndio; iii) alguma das causas referidas nas Regras de Haia Visby – artigo 4.2, als. c) a p)^{287/288}.

A responsabilidade do transportador multimodal é, também aqui, de base subjetiva, respondendo, também de forma idêntica ao que sucede nos restantes instrumentos multimodais, objetivamente pelos atos dos seus agentes ou empregados *“when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the Contract, as if such acts and omissions were his own.”*²⁸⁹

Seguindo a linha de raciocínio adotada nas Regras UNCTAD/ICC, os limites de responsabilidade atribuídos ao transportador multimodal variam em função da inclusão ou não de uma fase marítima. Se esta não existir aplicar-se-á o disposto na al. c) da cl. 12.º – 8,33 SDR/Kg. Por sua vez, se existir uma fase marítima, a a) da cl. 12.º mantém os limites fixados nas Regras UNCTAD/ICC²⁹⁰, i.e., *“2 SDR/Kg ou 666,67 SDR/package or unit.”* Se porventura a *“USA COGSA”*²⁹¹ tiver aplicação, o limite é de *“USD 500 per package or customary freight unit”*²⁹².

A al. e) da cl. 12.º rege que a responsabilidade do transportador multimodal não deverá exceder o limite do frete estabelecido no contrato de transporte multimodal quando o transportador seja responsável por danos que resultem de atraso na entrega *“or consequential loss or damage other than loss of or damage to the Goods”*²⁹³.

²⁸⁷ Cf. Cl. 11.º, i) e ii).

²⁸⁸ Cf. Cl. 11.º, iii). As *“Explanatory notes to the multidoc 95”* justificam a inclusão de uma referência geral na medida em que seria exaustivo transcrever todas as causas de exoneração. Por outro lado, nas Regras UNCTAD/ICC apenas são incluídas as causas de exoneração: de culpa náutica e de incêndio.

²⁸⁹ Cf. al. c) da cl. 10.º.

²⁹⁰ Que por sua vez segue os limites Regras Haia-Visby, cf. cl. 8.3. FIATA FBL 1992.

²⁹¹ *Carriage of Goods by Sea Act*.

²⁹² A al. i) cl. 12, constitui uma novidade do Multidoc 95 na medida em que não consta das Regras UNCTAD/ICC. A al. b) da cl. 12 por sua vez segue disposto nas Regras UNCTAD/ICC, prevendo a *“container formula”*.

²⁹³ De acordo com al. f) da cl. 10.º *“The aggregate liability of the MTO shall not exceed the limits of liability for total loss of the Goods.”*

A cl. 4.º prevê um prazo de 9 meses para o exercício do direito de ação²⁹⁴ – o mesmo prazo da regra 10.º das Regras UNCTAD/ICC – diferindo do prazo de 1 ano das Regras de Haia-Visby. A redução do prazo de 1 ano (que consta das Regras Haia-Visby) para o prazo 9 meses é razoável na medida em que concede ao transportador multimodal 3 meses para intentar ação de regresso contra o transportador de facto²⁹⁵.

4.6. Conclusões gerais

A análise comparativa da CG de 1980, das Regras UNCTAD/ICC de 1992 e das RR devem-se ao facto da importância destes instrumentos na regulação do transporte multimodal, ainda que o seu valor jurídico seja distinto.

Como vimos a CG de 1980 constitui o primeiro instrumento multimodal com carácter de convenção internacional a regular esta temática e as Regras UNCTAD/ICC de 1992 têm mero carácter contratual, assumindo, no entanto, grande importância no âmbito das relações comerciais. Por fim, temos as RR que – apesar de não constituírem uma convenção verdadeiramente multimodal, na medida em que exigem a existência de um segmento marítimo internacional para a sua aplicação – assume grande relevância, uma vez que com a sua entrada em vigor passará a existir uma convenção que regula o transporte multimodal, ainda que de forma parcelar – i.e., ainda que condicionado à existência de uma fase marítima.

Chegados a este ponto, cabe, fazer, agora, uma breve síntese conclusiva sobre estes regimes. Todos os instrumentos enunciados partilham da mesma base de responsabilidade – um sistema de responsabilidade subjetiva de culpa presumida. O lesado apenas tem de fazer prova de que o evento que causou a avaria, perda ou atraso na entrega da mercadoria ocorreu durante o período de responsabilidade do

²⁹⁴ De acordo com a cl. 4.º *“The MTO shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under this MT Bill of Lading unless suit is brought within nine months after: (i) the Delivery of the Goods; or (ii) the date when the Goods should have been delivered; or (iii) the date when, in accordance with sub-clause 10 (e) failure to deliver the Goods would give the Consignee the right to treat the Goods as lost.”*

²⁹⁵ De acordo com as *“Explanatory notes to Multidoc 95”*, tendo em atenção que foi estabelecido o prazo de 1 ano em vários instrumentos marítimos para o exercício do direito de ação, o prazo para o exercício do direito de ação no Multidoc 95 foi reduzido para 9 meses no sentido em que *“it has been felt that, as far as multimodal transport is concerned, it would be reasonable to cut the twelve months to nine months to enable the MTO to have three months in which he himself may lodge a counter-claim against the actual carrier without being ousted by the time bar.”*

transportador para que o transportador seja, *prima facie*, responsável. Como vimos, o período de responsabilidade do transportador corresponde ao período em que o transportador tem o controlo das mercadorias – denominado por “*door to door*”, na medida em que este período se estende desde a receção das mercadorias até à sua entrega. Neste âmbito, é de ressaltar a especificidade contida nas RR, na medida em que admite que as partes possam reduzir o período de responsabilidade, como sucede na CB de 1924 (“*tackle to tackle*”) ou nas Regras de Hamburgo (“*port to port*”). No entanto, é imperativo que os atos de carregamento e descarregamento se encontrem abrangidos pelo período de responsabilidade, não podendo fixar-se que a receção (ato jurídico) ocorre depois do carregamento (ato material).

No que diz respeito aos pressupostos da responsabilidade, de acordo com a regra 5.1. das Regras UNCTAD/ICC de 1992, o transportador multimodal “*shall not be liable for loss following from delay in delivery unless the consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the MTO*”. Esta disposição não encontra correspondência na CG de 1980²⁹⁶ nem nas RR.

Em todos os instrumentos, o transportador contratual responde objetivamente pelos atos dos seus agentes, empregados ou terceiros a cujos serviços recorra ²⁹⁷ – o que se compreende na medida em que estes vínculos são independentes ao contrato celebrado entre o carregador e o transportador multimodal, sendo que o transportador contratual poderá sempre intentar ação de regresso contra aquele a cujos serviços recorra.

As RR estabelecem, uma vez mais, uma especificidade comparativamente aos outros instrumentos, estabelecendo no artigo 20.º uma responsabilidade solidária entre o transportador e a “*maritime performing partie*” – esta disposição não se aplica às restantes partes executantes. Desde logo, esta regra de solidariedade vai contra a caracterização efetuada do contrato de transporte

²⁹⁶ A primeira vez que foi feita referência ao atraso enquanto pressuposto de responsabilidade foi nas Regras de Hamburgo, contrariamente as Regras de Haia-Visby – cf. JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 120.

²⁹⁷ Cf. 4.2.; artigo 18 RR; artigo 15.º da CG de 1980. É natural que o transportador responda pelos atos ou omissões daqueles a quem delegou funções, esta regra surge em diversos instrumentos que regulam o transporte de mercadorias. “*Carriers should not be permitted to escape their obligations simply by contracting with others to perform them*” – cf. JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 144. Nas Regras de Haia-Visby admite-se que o transportador afaste a sua responsabilidade por atos negligentes dos seus empregados, al. a), n.º 2 do artigo 4.º.

multimodal, onde existe um único responsável por toda a operação de transporte. Depois, afigura-se criticável na medida em que limita o regime de solidariedade à parte executante marítima²⁹⁸.

Apesar de todos os instrumentos terem a mesma base de responsabilidade subjetiva, são registadas diferenças no que concerne às causas exoneratórias da responsabilidade: enquanto a CG de 1980 (n.º 1 do artigo 16.º) estabelece apenas uma cláusula geral de exoneração de responsabilidade, as Regras UNCTAD/ICC de 1992 incluem duas causas específicas do transporte marítimo (culpa náutica e incêndio – para beneficiar destas terá de provar o exercício da “*due diligence*”²⁹⁹), sendo que as RR contêm uma vasta lista de causas de exoneração (n.º 3 do artigo 17.º) – procederam à exclusão da culpa náutica (o que é benéfico para o carregador) e incluíram novas causas (medidas que visam proteger o ambiente e tentativas para salvamento de bens no mar).

Não conseguindo afastar a sua responsabilidade, o transportador poderá ainda beneficiar da limitação de responsabilidade. Os instrumentos estabelecem “*tectos indemnizatórios*” para a responsabilidade do transportador – de modo a atenuar a rigidez do sistema de culpa presumida.

A CG de 1980 e as Regras UNCTAD/ICC de 1992 estabelecem os limites de responsabilidade distintos em função da existência ou não de segmento marítimo. Assim, se o transporte multimodal tiver um segmento marítimo, as Regras UNCTAD/ICC de 1992 (regra 6.1.) estabelecem limites de responsabilidade inferiores comparativamente aos da CG de 1980 (n.º 1 do artigo 18.º). Quando não exista um segmento marítimo, ambos os instrumentos (n.º 3 do artigo 18.º da CG de 1980 e regra 6.3 das Regras UNCTAD/ICC de 1992) estabelecem o mesmo valor, seguindo o limite de responsabilidade da CMR. No que diz respeito às RR, esta distinção não é feita, uma vez que a sua aplicação se encontra dependente da existência de um segmento marítimo. As RR fixam um limite de responsabilidade mais elevado (n.º 1 do artigo 59.º).

²⁹⁸ As partes executantes marítimas não beneficiam das exonerações nem da limitação da responsabilidade, ficando assim desprotegidos. É colocado em causa o regime uniforme, pretendido pela Convenção – cf. SÓNIA ISABEL CAETANO, “A responsabilidade do transportador nas Regras de Roterdão”, cit., p. 556, nota 230.

²⁹⁹ Como vimos, estas disposições têm o propósito de compatibilizar o regime das Regras UNCTAD/ICC com o regime das Regras de Haia-Visby.

Quando os danos sejam localizados, os instrumentos convergem num sistema de rede modificado (artigo 26.º das RR; artigo 19.º da CG de 1980 e regra 6.4 das Regras UNCTAD/ICC de 1992), i.e., admitem a aplicação dos limites de responsabilidade estabelecidos noutra instrumento – desde que se encontrem preenchidos um conjunto de pressupostos. A CG de 1980 (artigo 19.º) apenas admite a remissão para outro instrumento quando este preveja um limite de responsabilidade superior ao da Convenção, o que não sucede nas Regras UNCTAD/ICC (regra 6.4.), quando o dano seja localizado estas autorizam a aplicação do limite de responsabilidade correspondente à fase em que ocorreu o dano independentemente de este ser inferior ou superior ao das Regras UNCTAD/ICC de 1992. As RR admitem que a responsabilidade do transportador seja regida por outro instrumento quando verificados os seguintes requisitos³⁰⁰: i) o dano tem de ser localizado e ter ocorrido numa fase que anteceda ou suceda o troço marítimo; ii) esse outro instrumento tem de ser internacional; iii) as RR admitem a remissão para disposições de outro instrumento desde que essas sejam imperativas e digam respeito à responsabilidade do transportador.

Quanto ao prazo para intentar ação e limites de responsabilidade, verifica-se que tanto a solução das RR como a das Regras UNCTAD/ICC são suscetíveis de beneficiar o transportador na medida em que o dano ocorra num segmento em que se apliquem menores limites de responsabilidade, cabendo o ónus da prova ao transportador. A CG de 1980 (n.º 1 do artigo 25.º) e as RR (n.º 1 do artigo 62.º) estabelecem o prazo de dois anos para o exercício do direito de ação enquanto as Regras UNCTAD/ICC de 1992 fixam o prazo de 9 meses (regra 10.º)³⁰¹. Naturalmente que para o transportador multimodal será preferível o estabelecimento de prazos reduzidos, na medida em que se poderá ver isento de responsabilidade mais rapidamente, possibilitando-lhe, além disso, que intente ação contra transportador de fato.

³⁰⁰ Vide JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção Marítima-plus” cit., pp. 70 e ss. e JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 62.

³⁰¹ Vide SÓNIA ISABEL CAETANO, “A responsabilidade do transportador nas Regras de Roterdão”, cit., p. p. 564, afirmando que “são fixados prazos curtos em matérias de âmbito internacional, deve-se à necessidade de tornar célere a resolução dos litígios resultantes do incumprimento do contrato de transporte de mercadorias”, e HUGO RAMOS ALVES, *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, cit., p. 133.

De tudo o exposto, verifica-se que o regime das Regras UNCTAD/ICC de 1992 institui um tratamento mais favorável do transportador multimodal do que o da CG de 1920 e das RR. Verifica-se ainda que todos os instrumentos multimodais partem de regimes de transporte marítimo. As Regras UNCTAD/ICC têm a preocupação de compatibilizar as suas disposições com as das Regras de Haia-Visby, a CG de 1980 segue no essencial o regime das Regras de Hamburgo e as RR constituem uma convenção marítima *plus*. Questiona-se, porém, se estando perante um transporte multimodal se deverá partir de regimes unimodais.

4.7. Acordos sub-regionais

Com vista à harmonização das regras do transporte multimodal dentro da sub-região, a Comunidade Andina promulgou a Decisão 331 de 4 de março de 1993³⁰², que foi modificada substancialmente em 1996 pela Decisão 393³⁰³.

O transportador multimodal é responsável, nos termos do artigo 5.º da Decisão 393³⁰⁴, pelos prejuízos resultantes da perda ou deterioração das mercadorias, assim como pelo atraso na entrega das mercadorias se o evento que os originou tiver ocorrido durante o período de tempo em que as mercadorias estavam sob sua custódia³⁰⁵.

Se pretender afastar a responsabilidade, o transportador multimodal terá de provar que ele e os seus empregados, agentes ou qualquer pessoa a que se refere o artigo 7.º adotaram todas as medidas que podiam ser razoavelmente exigidas para evitar a ocorrência e as suas consequências.

³⁰² O âmbito de aplicação da Decisão vem previsto no artigo 2.º. A Decisão é aplicada a todos contratos de transporte multimodal quando o lugar estipulado no contrato de transporte multimodal para receção das mercadorias - por parte do operador - ou entrega das mesmas seja situado num País membro. "*The member States of the Andean Community in which these laws and regulations apply are Bolivia, Colombia, Ecuador, Peru and Venezuela. It is likewise applicable to all multimodal transportation operators operating between Member Countries or to or from a Member Country. Provisions are also included for regulation of MTOs, which apply not only to all MTOs operating between member States, but also to MTOs operating to or from a member State.*" Cf. relatório da UNCTAD, "Implementation of multimodal transport rules", UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, p. 18.

³⁰³ Algumas disposições da Decisão 331 foram alvo de objeto pela Decisão 393, grosso modo as normas relativas à responsabilidade do transportador multimodal por perda ou dano às mercadorias.

³⁰⁴ O artigo 5.º da Decisão segue o disposto no artigo 16.º da CG de 1980. (O artigo 5.º veio substituir o artigo 9.º) A redação do artigo 9.º da Decisão 331 seguia o disposto na regra 5.1. das Regras UNCTAD/ICC, i.e. para o transportador se exonerar de responsabilidade teria de fazer prova da ausência de culpa ou negligência da sua parte ou dos seus empregados, agentes ou terceiros a cujos serviços tenha recorrido.

³⁰⁵ Cf. artigo 6.º

O artigo 6.º da Decisão 393³⁰⁶ prevê, ainda, causas específicas de responsabilidade que, uma vez provadas, exoneram o transportador multimodal, a saber: i) ato ou omissão do expedidor ou agente; ii) empacotamento defeituoso; iii) manipulação da carga, descarga, estiva das mercadorias realizadas pelo expedidor ou seu agente; iv) vício próprio ou oculto das mercadorias; v) greve, circunstâncias fora do controlo do operador de transporte multimodal.

Estamos, uma vez mais, perante um sistema de culpa presumida, seguindo a decisão 393 o regime da CG de 1980.

Os artigos 13.º, 14.º e 15.º da Decisão 331 estabelecem os mesmos limites de responsabilidade das Regras UNCTAD/ICC de 1992³⁰⁷, para as quais aqui se remete³⁰⁸.

Também o artigo 7.º da Decisão 393³⁰⁹ reproduz o disposto no artigo 19.º da CG, para as quais, novamente, remetemos.

Foi estabelecido o prazo de 9 meses para o exercício do direito de ação, período que pode ser afastado mediante acordo, seguindo-se o disposto nas Regras UNCTAD/ICC.

4.7.1. Acordo Mercosul

O Acordo Mercosul consiste num acordo de alcance parcial para o transporte multimodal de mercadorias, aplicando-se especificamente entre vários Estados³¹⁰, com o objetivo de facilitar o transporte multimodal.

³⁰⁶ Substitui o artigo 11.º da Decisão 331. O artigo 11.º previa causas específicas de exoneração se o dano tivesse ocorrido no segmento marítimo, em concreto i) culpa náutica e ii) incêndio – seguindo deste modo o disposto na regra 5.4 das Regras UNCTAD/ICC.

³⁰⁷ Cf. regra 6.1. das Regras UNCTAD/ICC.

³⁰⁸ O benefício da limitação de responsabilidade é aplicado se não existir nenhuma declaração de interesse no valor das mercadorias redigida pelo expedidor antes do transportador multimodal ter as mercadorias em sua posse (e a declaração estar incluída no documento de transporte multimodal) e se não se verificar a exclusão do benefício da limitação da responsabilidade nos termos do artigo 19.º.

³⁰⁹ Substitui o artigo 16.º da Decisão 331 que seguia as Regras UNCTAD/ICC de 1992.

³¹⁰ *“The member States of MERCOSUR in which the Agreement is to apply are: Argentina; Brazil; Paraguay and Uruguay.”* Cf. *“The implementation of multimodal transport rules”*, UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, cit., p. 22. De acordo com o artigo 2.º o acordo será aplicado sempre que o lugar estipulado no contrato de transporte multimodal e indicado no documento ou conhecimento de transporte multimodal para receção das mercadorias (pelo OTM) ou entrega das mesmas (ao consignatário) se situe num Estado parte do acordo. Nos termos do artigo 4.º as disposições do Acordo só serão aplicáveis quando exista no documento de transporte multimodal expressa menção ao acordo, indicando *“Acordo de transporte multimodal – Mercosul”*. Existindo tal menção, as disposições prevalecerão sobre quaisquer das cláusulas adicionais do contrato de

O transportador multimodal será responsável pelas perdas, avarias ou atrasos na entrega das mercadorias se a circunstância que originou tais perdas, avarias ou atrasos tiver ocorrido durante o período de responsabilidade do transportador multimodal^{311/312}.

O artigo 9.º do Acordo Mercosul indica expressamente que a culpa do transportador se presume, por contraposição aos instrumentos *supra* mencionados. Mais: estipula que o transportador só será responsável pelos prejuízos resultantes do atraso na entrega da mercadoria se o expedidor tiver feito uma declaração de interesse na entrega dos bens em determinado prazo e a mesma tiver sido aceite pelo transportador multimodal, seguindo, aqui, a regra 5.1 das Regras UNCTAD/ICC.

O transportador multimodal para afastar a sua responsabilidade terá de provar que a perda, avaria ou atrasos na entrega das mercadorias teve na sua origem em alguma das situações previstas no artigo 10.º, a saber: a) ato imputável ao expedidor, destinatário ou ao expedidor da carga, ou dos seus agentes; b) vício próprio ou oculto da mercadoria; c) evento de força maior ou caso fortuito; d) greve; e) dificuldades impeditivas do transporte e outros atos fora do controlo do transportador multimodal, não existindo outra forma de cumprir o contrato.

Os limites de responsabilidade da responsabilidade do transportador, por perdas ou avarias da mercadoria, vêm previstos no artigo 13.º e no anexo I.

A limitação da responsabilidade por atraso vem prevista no artigo 16.º que estabelece que *“Si el Operador de Transporte Multimodal fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o de cualquier pérdida o daños indirectos distintos de la pérdida o el daño de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse por el Transporte Multimodal en virtud del contrato respectivo.”*³¹³

O artigo 15.º reproduz o disposto no artigo 6.4 das Regras UNCTAD/ICC quando aos danos localizados, para as quais remetemos.

transporte multimodal que lhe sejam contrárias, sem prejuízo da possibilidade da celebração de acordos para o aumento da responsabilidade do transportador multimodal.

³¹¹ Cf. artigo 9.º.

³¹² O período de responsabilidade vem regulado no artigo 6.º, em consonância com os instrumentos analisados anteriormente estabelece que este abarca o período compreendido entre o momento em que recebe as mercadorias sob sua custódia até ao momento da sua entrega ao destinatário.

³¹³ Este artigo segue o disposto na regra 6.5 das Regras UNCTAD/ICC de 1992.

O artigo 19.º inova, comparativamente aos restantes instrumentos multimodais, ao disciplinar uma responsabilidade solidária, estabelecendo que nos casos em que seja determinado o local em que ocorreu a perda, avaria ou atraso na entrega das mercadorias “*quien opere en dicho tramo será solidariamente responsable com el OTM*” – isto é, o transportador de facto, sem prejuízo da ação de regresso.

Quanto ao prazo para o exercício de direitos o lesado dispõe, nos termos do artigo 22.º, do prazo de 12 meses para agir contra o transportador multimodal.

4.7.2. Aladi

O artigo 9.º do acordo ³¹⁴ prevê a responsabilidade do transportador multimodal pelas perdas, avarias ou atrasos na entrega da mercadoria³¹⁵ se o evento – “*the occurrence*” – que as causou tiver ocorrido durante o período de responsabilidade do transportador³¹⁶.

Para afastar a responsabilidade terá de provar, na mesma linha da CG de 1980, que ele e os seus empregados tomaram todas as medidas que podiam ser razoavelmente requeridas para evitar o evento (“*the occurrence*”) e as suas consequências, e terá de provar ausência de culpa ou negligência, adotando, mais uma vez, o disposto nas Regras UNCTAD/ICC de 1992.

O transportador multimodal dispõe ainda da faculdade de utilização de causas de exoneração. Para o efeito terá de provar que a avaria, perda ou atraso na entrega das mercadorias teve origem numa das seguintes circunstâncias: i) *act or neglect of the consignor, consignee or their agents/representatives*; ii) *insufficiency or defective packaging of the goods, their marks or number*; iii) *handling, loading, unloading and stowage of the goods effected by the consignor/consignee or their*

³¹⁴ “*The member States of ALADI in which the Agreement is to apply are Argentina, Bolivia, Brazil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.*” Cf. “*The implementation of multimodal transport rules*”, UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, cit., p. 25. Sobre o âmbito de aplicação do acordo *vide* o disposto artigo 3.º, o acordo aplicar-se-á aos contratos de transporte multimodais internacionais quando o lugar da receção da mercadoria ou da entrega se situe num país que seja parte do acordo.

³¹⁵ De acordo com as Regras UNCTAD/ICC, o transportador multimodal apenas será responsável pelos atrasos na entrega das mercadorias se existir uma declaração de interesse por parte do carregador, atempada, que tenha sido aceite pelo transportador multimodal (artigo. 9.º). O acordo de Aladi prevê, nos artigos 23.º e 24.º, a possibilidade de conversão do atraso em perda final (no mesmo sentido das Regras UNCTAD/ICC – regras 5.2 e 5.3).

³¹⁶ Cf. artigo 6.º: “*The MTO is responsible for loss of, or damage to, goods from the time he takes the goods in his charge until the time of their delivery.*”

*agents; iv) inherent vice or defect of the goods; v) strike, lock-out, stoppage or restraint of labour beyond the control of the MTO*³¹⁷.

Os artigos 6.1. e 6.3 seguem os limites de responsabilidade das Regras UNCTAD/ICC de 1992, para as quais se remete.

Por fim, a responsabilidade “*for loss resulting from delay and consequential loss*»” é limitada a um montante “*not exceeding the equivalent of the freight under the MT contract*”, seguindo o disposto na regra 6.5. das Regras UNCTAD/ICC de 1992.

O lesado dispõe de um prazo de 9 meses para intentar uma ação contra o transportador multimodal, começando o prazo a contar a partir da data em que a mercadoria foi entregue (com danos); devia ter sido entregue (caso de perdas) ou da data em que o destinatário tenha o direito de considerar a mercadoria como perdida³¹⁸.

4.7.3. Asean framework agreement on multimodal transport³¹⁹

No preâmbulo do Acordo, as nações asiáticas reconheceram a necessidade de desenvolvimento e estimulação dos serviços de transporte multimodal, na medida em que o transporte multimodal consiste num meio de facilitação da expansão do comércio internacional.

O transportador multimodal é responsável, de acordo com o artigo 10.º, pelas perdas, avarias ou atrasos na entrega da mercadoria se o evento que deu origem a tais perdas, avarias ou danos tiver ocorrido durante o período de responsabilidade do transportador multimodal³²⁰.

O artigo 10.º segue o disposto no n.º 1 do artigo 16.º da CG de 1980, i.e., prevê uma cláusula geral de exoneração de responsabilidade.

No entanto, diversamente da CG de 1980, o artigo 12.º disciplina, ainda, causas de exoneração específicas da responsabilidade do transportador multimodal. O transportador não será responsável se provar que o evento que esteve na base perda, avaria ou atraso se ficou a dever a: i) motivo de força maior; ii) ato ou

³¹⁷ Cf. artigo 10.º.

³¹⁸ Cf. artigo 30.º.

³¹⁹ O âmbito de aplicação vem previsto no artigo 2.º. Este é de aplicação imperativa para: i) todos os OTM registados; e, ii) todos os contratos de transporte multimodal em que o local de receção ou entrega da mercadoria for situado num país membro.

³²⁰ Cf. artigo 7.º, que, de forma semelhante ao estatuído na CG de 1980 e nas Regras UNCTAD/ICC, cobre o período que vai desde a receção das mercadorias até ao momento da sua entrega.

negligência do expedidor, destinatário ou dos seus agentes; iii) embalagem deficiente; iv) carregamento efetuado pelo expedidor, destinatário ou seus agentes; v) vício próprio da mercadoria; vi) greve. Se ocorrência do dano se verificar durante o segmento marítimo, o transportador poderá fazer uso das seguintes causas de exoneração: i) ato do capitão ou piloto, empregado do transportador na navegação do navio; ii) incêndio – para beneficiar destas causas de exoneração terá de fazer prova do exercício da “*due diligence*”.

As disposições relativas aos limites de responsabilidade são idênticas às regras UNCTAD/ICC de 1992, que aqui se dão por reproduzidas.

O artigo 17.º segue a regra 6.4 das Regras UNCTAD/ICC de 1992 quando aos danos localizados.

Nos termos do artigo 23.º o prazo para exercer o direito de ação contra o transportador multimodal é de nove meses, seguindo-se, assim o disposto na regra 10 das Regras UNCTAD/ICC de 1992.

Em suma, verifica-se que as disposições do acordo são inspiradas na CG de 1980 e nas Regras UNCTAD/ICC de 1992.

4.8. Direito comparado

4.8.1. Alemanha

O sistema alemão, antes da reforma, era caracterizado pela ausência de uma lei específica aplicável ao transporte multimodal – o que ainda hoje se verifica na maioria dos países. Existiam apenas leis próprias para os modos de transporte individualmente considerados – como, de resto, se verifica no caso português³²¹.

Em 24 de Junho de 1987 foi criada pela primeira vez uma decisão orientadora – “*The Fundamental Decision of the BGH*”³²², com princípios sobre a responsabilidade do transportador multimodal. A decisão distinguia as situações de danos localizados das de danos não localizados: se, por um lado, o local em que ocorreu o dano for conhecido aplicar-se-á a lógica inerente ao sistema de rede,

³²¹ Cf. Cf. MARIAN PASCHKE, “Multimodal transport carrier liability and issues related to the bill of lading” *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit, pp.

³²² Cf. MARIAN PASCHKE, “Multimodal transport carrier liability and issues related to the bill of lading” *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit, pp. 115 e ss..

aplicando-se a lei do segmento em que ocorreu o dano³²³; se, por outro lado, não for identificado o troço em que ocorreu o evento danoso, aplicar-se-á a aplicação da lei mais favorável à parte prejudicada – havendo, aqui, a necessidade de determinar o que se deva entender por lei mais favorável.

O regime estabelecido para os casos de danos não localizados incentivará a identificação por parte do transportador multimodal do segmento em que ocorreu o dano, na medida em que só deste modo é que poderá usufruir de um limite de responsabilidade mais reduzido. Se o segmento em que ocorreu o dano ficar por determinar, o transportador terá de suportar as consequências da falta de prova.

A insatisfação sentida face à moldura legal existente levou a que o legislador reformasse a configuração da mesma, introduzindo uma legislação mais moderna.

A nova lei – “*Transportrechtsreformgesetz*” – foi inspirada no regime da CMR, entrando em vigor no dia 1 de julho de 1998³²⁴.

Depois da Reforma, passou então a preverem-se, na Secção 452, do subcapítulo 3, desta lei, disposições específicas sobre o transporte multimodal sob a epígrafe “*transporte que envolve vários modos de transporte*”³²⁵.

No que diz respeito à base da responsabilidade, as disposições que lidam com responsabilidade do transportador são basicamente as mesmas da CMR.

De acordo com o disposto na secção 425, o transportador será responsável por avarias, perdas ou atrasos na entrega das mercadorias quando o evento que esteja na sua origem tiver ocorrido durante o período de tempo em que a mercadoria se encontra sob a sua custódia do transportador.

No que respeita às causas de exoneração, o transportador pode afastar a sua responsabilidade desde que prove que “*the loss, damage or delay in delivery was*

³²³ Este sistema vê o contrato de transporte multimodal como uma justaposição de uma série de contratos separados.

³²⁴ A reforma alemã pretendeu pôr termo ao problema da dispersão e heterogeneidade da regulamentação do transporte, alterando substancialmente o panorama existente no direito dos transportes e tendo afetado três âmbitos negociais distintos (interrelacionados numa perspetiva funcional): i) transporte; ii) comissão de transporte; e, iii) depósito. Sendo certo que o transporte foi o negócio motor da reforma e o que sofreu alterações mais significantes. Vide sobre esta matéria GÓMEZ DE SEGURA, “La nueva regulación del contrato de transporte en Alemania *Transportrechtsreformgesetz*” in *Revista de derecho mercantil*, Madrid, n.234, Octubre-Diciembre, 1999, p. 1601 e ss..

³²⁵ Cf. Relatório da UNCTAD/ICC, “Implementation of multimodal transport rules” UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, cit., pp. 45 e ss..

caused by circumstances which the carrier could not avoid even by exercising the utmost diligence and the consequences of which he was unable to prevent”.

São identificadas seis causas de exoneração da responsabilidade do transportador, designadamente: i) Uso de veículo aberto, se tal modo de transporte tivesse sido acordado; ii) Empacotamento insuficiente pelo expedidor; iii) Manuseamento, carregamento, descarregamento dos bens pelo expedidor ou destinatário; iv) Natureza dos bens, cujas particularidades os expõe a danos, de quebra, ferrugem, vazamento, desperdícios; v) Rotulação insuficiente das embalagens/pacotes pelo expedidor; vi) Transporte de animais vivos. Se o transportador pretender afastar a sua responsabilidade, beneficiando destas exceções, terá de fazer prova da existência de um dessas causas de exoneração bem como do nexo causal entre a circunstância e o evento que originou a perda, avaria ou atraso na entrega das mercadorias.

No que concerne ao regime da responsabilidade, o legislador distingue consoante se trate de um dano cujo lugar é conhecido ou não.

Se porventura não for possível determinar o local em que ocorreu o dano, de acordo com a Seção 452 – que estabelece uma solução uniforme – aplicar-se-á o disposto nas regras gerais do transporte ao transporte multimodal³²⁶. Esta solução diverge da solução adotada na decisão de 24 de junho³²⁷.

Em princípio se o local em que ocorreu o dano for determinado ou localizado, aplicar-se-á o regime correspondente à fase específica em que ocorreu o dano na medida em que disponham de modo diverso da lei alemã – sistema de rede³²⁸. Sem prejuízo, a seção 452 concede às partes a faculdade de poderem acordar a aplicação das disposições de carácter geral ao transporte multimodal, mesmo nos casos em que o local do dano é conhecido³²⁹.

³²⁶ Deste modo o transportador poderá antever os riscos que irá suportar e cobri-los com um seguro adequado. A solução da nova lei alemã diverge dos princípios desenvolvidos pelo BGH relativamente ao ónus da prova – cf., sobre este assunto, ALIKI KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, cit., p. 125.

³²⁷ A qual previa a aplicação da lei mais favorável à parte prejudicada.

³²⁸ “*In cases of localized damage the liability of the carrier is to be governed by the legal provisions applicable to the specific mode of transport during which the damage occurred.*” – cf. Relatório da UNCTAD/ICC, “Implementation of multimodal transport rules”, UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, cit., p. 45.

³²⁹ As partes podem acordar regras diferentes de responsabilidade “na extensão” permitida pela lei aplicável. No entanto, os acordos que excluam a aplicação de disposições imperativas de convenções internacionais são inválidos – *Vide* o Relatório da UNCTAD/ICC, “Implementation of multimodal transport rules” UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, cit., p. 46.

A responsabilidade do transportador é limitada, em caso de dano ou perda a “8.33 SDR for each kilogram of gross weight of the goods lost or damaged”. Este montante pode, todavia, ser modificado por acordo, após as devidas negociações para o efeito³³⁰.

As partes estão também autorizadas a modificar o montante da indemnização mesmo através do uso da denominada “*standard form contractual conditions*” (condições contratuais gerais) se: i) o montante estiver entre 2 e 40 SDR “*and is given a prominent appearance by a special printing technique*”; ou ii) for menos favorável para o utilizador das “*standard form contractual conditions*” do que o montante previsto na secção 431, parágrafos 1 e 2.

Em caso de atraso na entrega da mercadoria “*the carrier’s limit of liability for delay is fixed at an amount equal to three times the freight*”³³¹.

É estabelecido prazo de um ano para o exercício do direito de ação, que começa a contar da data da entrega das mercadorias (se tiverem avariadas), se não tiverem sido recebidas (caso de perda total ou parcial ou atraso) o prazo começa a contar da data em que deviam ter sido entregues. O período de um ano estende-se a três anos nas situações em que a perda ou o dano tenham sido causados dolosamente.

Se o local do dano for localizado é, ainda, possível acordar a aplicação de uma solução de responsabilidade uniforme com base na lei geral (exceto quando a lei é cogente: acordo internacional); se o local em que ocorreu o dano for desconhecido e o contrato multimodal incluir troço marítimo é permitida a celebração de acordos que estabeleçam limites de responsabilidade mais baixos.

A nova lei representa um compromisso entre o sistema de rede e o sistema uniforme.

4.8.2. Holanda

³³⁰ Cf. Secção 449, parágrafo 2: “*The parties are, however, permitted to modify such amount even by use of standard form contractual conditions, if this amount: i) Is between 2 and 40 SDR and is given a prominent appearance by a special printing technique; or ii) “is less favourable to the user of the standard form contractual conditions than the amount provided for in section 431 paragraphs 1 and 2.” Vide o Relatório da UNCTAD/ICC, “Implementation of multimodal transport rules”, UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, cit., p. 47.*

³³¹ Segundo a secção 449, paragrafo 2 “*This amount may be modified only by an agreement reached after detailed negotiations*”.

Na Holanda, o transporte multimodal foi objeto de consideração por parte do legislador. Esta matéria vem regulada no Código Civil – “*articles 40 to 43 of the Civil Code provide the core provisions of Dutch legislation on multimodal transport.*”³³²

O artigo 41.º do Código Civil holandês adota o sistema de rede³³³, dispondo o seguinte: “*In a contract of combined carriage of goods³³⁴, each part of the carriage is governed by the judicial rules applicable to that part.*” A aplicação deste sistema depende da determinação da fase em que ocorreu o dano.

O artigo 40.º define contrato de transporte multimodal como “*The contract of combined carriage of goods whereby the carrier (combined transport operator) binds himself towards the consignor in one and the same contract, to the effect that carriage will take place in part by sea, inland waterway, road, rail, air, pipeline or by means of any other mode of transport.*” Após a determinação do segmento em que ocorreu o evento danoso aplicar-se-ão as regras correspondentes a essa fase.

Muitas vezes os bens são transportados por contentores, sendo impossível determinar onde e em que fase do transporte o dano foi causado (danos não localizados)³³⁵. Neste sentido, o artigo 42.º do Código Civil holandês estabelece o seguinte: “*If the combined transport operator does not deliver the goods to destination without delay and in the state in which he has received them, and if it has not been ascertained where the fact causing the loss, damage or delay has arisen, he is liable for the damage resulting therefrom, unless he proves that he is not liable therefore on any of the parts of the transport where the loss, damage or delay may have occurred.*”³³⁶

Ou seja, aplicar-se-á a lei correspondente ao local em que o dano provavelmente ocorreu e que tenha o limite mais elevado de indemnização. Podem, portanto, ser distinguidas três fases neste processo: uma primeira fase de seleção das fases em que o dano provavelmente ocorreu; uma segunda fase em que o transportador multimodal tenta libertar-se da responsabilidade; se estas duas fases se “frustrarem” e continuarem a subsistir vários regimes, passa-se a uma terceira

³³² Vide Relatório da UNCTAD/ICC “Implementation of multimodal transport rules” UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, cit., p. 51.

³³³ A secção 48, livro 8, disciplina as situações em que o local em que ocorreu o dano é conhecido, aplicando-se o sistema de rede.

³³⁴ Utilizada expressão “combined” em vez de “multimodal”.

³³⁵ O Livro 8, secção 42 e 43 rege as situações em que o local do dano não foi localizado.

³³⁶ Cf. Relatório da UNCTAD/ICC “Implementation of multimodal transport rules” UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, cit. p. 52.

fase, em que o transportador será responsável de acordo com o regime mais favorável ao carregador³³⁷.

Se o dano não for localizado aplica-se a disposição mais favorável à parte que vai intentar a ação: *“That is the longest time limit within the rules and regulations applicable to various modes of transport, will apply.”*³³⁸

4.8.3. Espanha

O transporte multimodal foi alvo de consideração por parte do legislador espanhol no capítulo VII da “ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías³³⁹”, mercê da importância que esta figura assume no setor dos transportes. Não obstante, *“El régimen del transporte multimodal ofrecido por la LCTTM no constituye una disciplina propia y específica de este tipo de transportes”*. Neste sentido, o artigo 1.º da LCTTM disciplina que o seu objeto reside na regulação do transporte terrestre de mercadorias (artigo 1º)³⁴⁰.

A LCTTM aplicar-se-á às situações de combinações de modos desde que um dos modos de transporte do contrato de transporte multimodal seja o terrestre³⁴¹.

³³⁷ Cf. ANNETT VAN BEELEN, “Multimodal transport”, *Multimodal Transport carrier liability and issues related to the bills of lading*, cit., p. 167. No que diz respeito ao terceiro passo: i.e. considerar o transportador responsável de acordo com o regime mais favorável ao expedidor, a autora afirma que secção 43 *“entails more than a mere comparison of the amounts to which liability is limited: the sum of sections 42 and 43 entails a comparison of the regimes as a whole”*.

³³⁸ Vide Relatório da UNCTAD/ICC “Implementation of multimodal transport rules” UNCTAD/SDTE/TLB/2 27 June 2001, cit., p. 51.

³³⁹ Este instrumento aplica-se a todo contrato de transporte terrestre de mercadorias cujo lugar de carga e descarga se realize em território espanhol.

³⁴⁰ Conforme referido no pontos I, II, IV do preâmbulo a LCTTM teve por objetivo atualizar o regime jurídico do contrato de transporte terrestre de mercadorias, tanto rodoviário como ferroviário, inspirou-se na CMR e CIM, no entanto uma das novidades introduzidas pela lei foi a regulação do transporte multimodal –até à data não existia solução, sendo os casos resolvidos pela jurisprudência espanhola. Entrou, ainda, em vigor a Lei 14/2014 de julho, sobre navegação marítima, que prevê no artigo 209.º uma disposição que à primeira vista poderia parecer multimodal *“Si el contrato de transporte comprendiera la utilización de medios de transporte distintos del marítimo, las normas de este capítulo se aplicarán sólo a la fase marítima del transporte, regulándose las demás fases por la normativa específica que les corresponda siempre que esta tenga carácter imperativo”* julgamos no entanto que não se trate disposição multimodal.

³⁴¹ Em sentido semelhante, as Regas de Roterdão só têm aplicação num contrato de transporte multimodal se um dos modos envolvidos for marítimo. O conceito de transporte multimodal vem definido no artigo 67.º da LCTTM como *“o transporte celebrado entre o carregador e o transportador para transporte de mercadorias por mais de um modo de transporte, sendo que um deles tem de ser terrestre, independentemente do número de transportadores que intervenham nesta execução”*.

O artigo 68.º da LCTTM adotou a filosofia do sistema de rede puro³⁴². Para os casos de danos localizados, dispõe-se que “*o contrato de transporte reger-se-á pelas normas aplicáveis a cada modo de transporte, como se o carregador e o transportador tivessem celebrado um contrato de transporte diferente para cada fase do trajeto*”.

Se o local em que ocorreu o dano não for conhecido aplicar-se-á, nos termos do n.º 3 do artigo 68.º, à responsabilidade do transportador o regime da LCTTM³⁴³, isto é, o regime de responsabilidade do transportador terrestre.

A aplicação deste regime pode resultar prejudicial para o transportador contratual na medida em que este pode ver o seu regime agravado. Se, por exemplo, o transportador provar que o dano ocorreu na fase marítima, aplicar-se-á o regime desta fase em detrimento do regime da LCTTM. Caberá ao interessado – transportador contratual – fazer prova do local em que ocorreu o dano, se pretender beneficiar do regime mais favorável de responsabilidade.

O regime de responsabilidade da LCTTM segue o regime da CMR (1956) e da CMI 1999. O transportador é responsável se o evento que causou a perda total ou parcial, avaria ou atraso na entrega das mercadorias tiver ocorrido durante o seu período de responsabilidade³⁴⁴.

O transportador não será responsabilizado pela perda, avaria ou atrasos na entrega das mercadorias se provar que a sua origem se ficou a dever a: i) culpa do carregador ou destinatário; ii) instrução do carregador ou destinatário – e que não existiu negligência do transportador; iii) vício próprio das mercadorias ou por outras circunstâncias que o transportador não pode evitar e cujas consequências não pode diminuir.

O n.º 2 do artigo 48.º dispõe que “*en ningún caso podrá alegar como causa de exoneración los defectos de los vehículos empleados para el transporte*”.

³⁴² Cf. DIAZ MORENO, “El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte terrestre”, cit., p. 328. O sistema de rede puro comporta a aplicação de todo o regime unimodal uniforme.

³⁴³ DIAZ MORENO “El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte terrestre”, cit., p. 332, critica o n.º 3 do artigo 68.º na medida em que não soluciona todos os problemas que se podem gerar, i.e. as situações em que os danos ocorram numa fase que não seja de transporte (no caso em que as mercadorias se encontrem depositadas a aguardar deslocação); situações de dano progressivo, o autor defende que nestes casos se deve aplicar o regime de responsabilidade do transportador terrestre, na medida em que os locais não se pode conhecer uma única fase.

³⁴⁴ Nos termos do n.º 3 do artigo 47.º o transportador será igualmente responsabilizado pelos atos ou omissões dos seus empregados. De acordo com o preceito “*El porteador responderá de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones.*”

Por sua vez, o artigo 49.º cuja epígrafe é “*presunciones de exoneración*” disciplina as situações em que o transportador ficará exonerado de responsabilidade se provar que, atentas as circunstâncias do caso concreto, a perda ou avaria provavelmente se ficaram a dever a algum dos riscos elencados no artigo referido³⁴⁵.

Se porventura o transportador não conseguir afastar a sua responsabilidade beneficiará em princípio da limitação de responsabilidade, que vêm previstos no artigo 76.º, sem prejuízo do disposto no artigo 62.º, cuja epígrafe é “*Pérdida del beneficio de limitación*”³⁴⁶.

O lesado dispõe do prazo de um ano para intentar a correspondente ação contra o transportador³⁴⁷. “*Sin embargo, en el caso de que tales acciones se deriven de una actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción, el plazo de prescripción será de dos años*”. O ónus da prova recai sobre a parte interessada.

4.8.4. China

Na China as leis e regulações que lidam com o transporte multimodal estão contidas nos seguintes instrumentos: i) The Maritime Code, 1993, Chapter IV, Section 8: Special Provisions Regarding Multimodal Transport Contract³⁴⁸; ii)

³⁴⁵ Neste sentido o artigo 49.º estabelece os seguintes riscos: “a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre; b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías, a causa de las cuales éstas quedan expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños; c) Manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga realizadas, respectivamente, por el cargador o por el destinatario, o personas que actúen por cuenta de uno u outro; d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a la misma a pérdida total o parcial o averías, debidas especialmente a rotura, moho, herrumbre, deterioro interno y espontáneo, merma, derrame, desecación, o acción de la polilla y roedores; e) Deficiente identificación o señalización de los bultos; f) Transporte de animales vivos en las condiciones previstas en el artículo siguiente.”

³⁴⁶ Artigo 62.º estabelece que “No se aplicarán las normas del presente capítulo que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.”

³⁴⁷ Cf. artigo 79.º.

³⁴⁸ “Regulations Governing International Multimodal Transport of Goods by Containers 1997 are merely rules and regulations issued by Ministries of Communication and of Railways, implementing laws promulgated by legislative bodies with a view to strengthening and controlling the international multimodal transport of goods by containers. They do not, therefore, fall within the ambit of “other laws” referred to in article 123 of the Contract Law.” – cf. Implementation of multimodal transport rules, comparative table, UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add. 1, 9 de outubro de 2001, cit., p. 37.

Regulations Governing International Multimodal Transport of Goods by Containers, 1997; iii) The Contract Law, 1999, Chapter 17, Section 4: Contracts for Multimodal Transportation.

As disposições da “*Contract Law de 1999*” são de aplicação geral a todos os contratos, incluindo aos contratos de transporte multimodal, sem prejuízo do disposto no artigo 123.º do capítulo 8 da lei: “*If there are provisions as otherwise stipulated in respect to contracts in other laws, such provisions shall be followed.*”

O Código marítimo de 1993 (“*The Maritime Code*”) estabelece que se o contrato de transporte multimodal incluir um segmento marítimo, o contrato de transporte multimodal será regido pelas disposições deste código³⁴⁹.

O Código marítimo dedica o seu capítulo IV ao transporte multimodal, mais concretamente na secção 8, inclui 5 artigos (102.º ao 106.º).

No artigo 102.º o contrato de transporte multimodal é definido como “*a contract under which the MTO undertakes to transport the goods, against the payment of freight for the entire transport, from the place where the goods were received in his charge to destination and to deliver them to the consignee by two or more different modes of transport, one of which being sea carriage*”. Assim como na LCTTM e nas RR, verifica-se a exigência de um modo específico de transporte para a aplicação do regime multimodal – neste caso, o modo de transporte marítimo.

O artigo 105.º do Código marítimo adota o sistema de rede, ao dispor que “*if loss of or damage to the goods has occurred in a certain section of the transport, the provisions of the relevant laws and regulations governing that specific section of the multimodal transport shall be applicable to matters concerning the liability of the MTO and the limitation thereof.*” Se porventura a fase em que ocorreu o dano for determinada aplicar-se-ão as normas de responsabilidade e limites correspondentes a essa fase ao transporte multimodal.

Para os casos de danos ocultos o artigo 106.º estabelece que a responsabilidade do transportador multimodal deverá ser determinada de acordo

³⁴⁹ “*As there are no provisions dealing with multimodal transport in rail, road or civil aviation laws, the multimodal transport without a sea leg will be subject to the provisions of the section 4, chapter 17 of the Contract Law, article 311 of which provides for a strict liability system for the MTO in case of concealed damage where the stage of transport in which the loss or damage took place cannot be ascertained.*” – cf. Implementation of multimodal transport rules, comparative table, UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add. 1, 9 de outubro de 2001, cit., p.37.

com as disposições que regem a responsabilidade do transportador marítimo. Assim, “*If the section of transport in which the loss of or damage to the goods occurred could not be ascertained, the MTO shall be liable for compensation in accordance with the stipulations regarding the carrier’s liability and the limitation thereof as set out in this chapter.*”

4.8.5. Apreciação das leis nacionais

No seio das diversas soluções nacionais adotadas acabadas de descrever, verificamos a adoção de diferentes soluções.

No que diz respeito a Espanha e à China, é verdade que estes países introduziram - através da criação de disciplina própria para o transporte multimodal - uniformidade numa aérea em que as disposições da lei estavam muitas das vezes desatualizadas e em clara contradição com as práticas comerciais modernas.

Sem prejuízo das boas intenções, questiona-se no entanto se as soluções adotadas terão sido as mais adequadas.

Ora, como vimos, o transporte multimodal é caracterizado pela combinação de dois ou mais modos de transporte distintos, não tendo os modos de transporte utilizados que ser especificados *ab initio* - o importante é que fique acordado que o transporte será multimodal, independentemente dos modos que venham a ser utilizados. É frequente que o carregador solicite o transporte de determinadas mercadorias sem ficar *a priori* definido quais os modos de transporte que serão utilizados na operação de transporte.

Em Espanha e na China, assim como nas Regras de Roterdão, a aplicação do regime de responsabilidade ao transporte multimodal encontra-se dependente da existência de um modo de transporte específico - em concreto, a fase terrestre ou a fase marítimo, consoante o caso - caso contrário não se aplicará o regime respetivo³⁵⁰.

³⁵⁰ A título de exemplo, vejamos o disposto no artigo 67.º da LCTTM: “*A efectos de esta ley, se denomina multimodal el contrato de transporte celebrado por el cargador y el porteador para trasladar mercancías por más de un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre, con independencia del número de porteadores que intervengan en su ejecución.*”

Ao estender-se a aplicação de um regime de responsabilidade específico aos restantes modos de transporte envolvidos, nos casos de danos ocultos, negam-se as especificidades inerentes ao transporte multimodal. Como veremos posteriormente, a teoria da absorção não se nos afigura uma boa solução para disciplinar o regime jurídico do transporte multimodal.

Quando o local do dano é conhecido, a solução adotada pelos vários ordenamentos jurídicos vai no sentido da aplicação do sistema de rede. Esta opção encontra-se sujeita às objeções apresentadas para este tipo de sistema. Em bom rigor, cria problemas de insegurança jurídica na medida em que o regime jurídico só será determinado *a posteriori*, atentando ainda contra a natureza uniforme do transporte multimodal, que não se coaduna com uma responsabilidade fragmentada por fases.

Das leis nacionais analisadas, resulta que a melhor solução parece-nos ser a alemã, que procede à aplicação de regras gerais nos casos em que não seja possível identificar o local em que ocorreu o dano. Esta linha de raciocínio afigura-se coerente com a natureza do contrato de transporte multimodal.

4.9. Análise comparativa dos instrumentos que regem a responsabilidade do transportador multimodal

Neste ponto iremos efetuar uma análise comparativa das várias soluções existentes para o transporte multimodal, partindo das Regras UNCTAD/ICC de 1992, em virtude do sucesso que estas alcançaram no comércio internacional. Em concreto, será efetuada uma análise transversal dos instrumentos *supra* mencionados com foco nos seguintes pontos: a) pressupostos de responsabilidade; b) período de responsabilidade c) base de responsabilidade; d) causas de exoneração; e) limites de responsabilidade; e, f) exclusão do benefício da limitação da responsabilidade.

4.9.1. Pressupostos de responsabilidade. Perda, avaria e atraso na entrega da mercadoria

O dano constitui pressuposto fundamental da responsabilidade civil. Para que exista responsabilidade do transportador constitui elemento essencial a

produção de um dano, sem este não haverá responsabilidade de qualquer espécie.

Na doutrina, MENEZES CORDEIRO³⁵¹ define o conceito como “a supressão ou diminuição de uma situação favorável reconhecida pelo Direito.”

Os danos podem advir do incumprimento contratual, em concreto, quando o transportador não cumpra ou cumpra defeituosamente a obrigação contratual a que se encontra adstrito – i.e, a obrigação de deslocação das mercadorias e entrega das mesmas no local de destino no mesmo estado de conservação em que as recebeu.

Nuns casos, o incumprimento contratual poder-se-á traduzir na perda – total ou parcial – das mercadorias (a perda pode ter origem em vários fatores³⁵²). Nestas situações, não será possível proceder à entrega conforme acordado. Noutras situações, a mercadoria é entregue mas não no estado de conservação em que deveria ter sido entregue – é entregue com “avarias”. Nos primeiros casos as mercadorias sofrem alterações quantitativas e nos segundos de alterações qualitativas.

Pode ainda suceder que a mercadoria seja entregue incólume mas fora do prazo em que devia ter sido efetuada a sua entrega. Esta situação é suscetível de criar prejuízos nos casos em que a entrega atempada é essencial para o cumprimento da obrigação.

Por fim, alertamos ainda para a possibilidade de cumulação de situações, podendo a mercadoria chegar fora de tempo e com avaria ou uma avaria na mercadoria levar ao seu perecimento total e com isto impossibilitar a entrega. São, pois, concebíveis vários cenários.

Em suma, uma análise comparativa dos diversos instrumentos multimodais concluir que para o transportador multimodal ser responsabilizado constitui condição essencial que tenha ocorrido (pelo menos) uma das seguintes situações: perda, avaria ou atraso³⁵³ na entrega da mercadoria.³⁵⁴ No entanto, nenhum destes

³⁵¹ Cf. MENEZES CORDEIRO, *Tratado de Direito Civil*, XVIII, Almedina, 2014, p. 511.

³⁵² A perda pode traduzir-se: no desaparecimento da mercadoria, entrega a 3.º, apreensão judicial.

³⁵³ As Regras UNCTAD/ICC de 1992 (regra 5.2); CG (n.º 2 do artigo 16.º) e RR (artigo 21.º) definem atraso, contrariamente a CB não faz referência às situações de atraso na mercadoria, o que pode gerar situações de conflitos nas relações estabelecidas entre o transportador multimodal e transportador de facto marítimo, como veremos de seguida.

³⁵⁴ As Regras UNCTAD/ICC de 1992 estabelecem que o transportador é responsável “for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery” (regra 5.1); a CG de 1980 estutem que o transportador sera responsabilizado “for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well

instrumentos procedeu à definição dos conceitos ficando, assim, a interpretação a cargo da doutrina e jurisprudência – em bom rigor, dependente da análise das circunstâncias do caso concreto.

4.9.2. Período de responsabilidade

É verdade que as situações de perda, avaria ou atraso na entrega das mercadorias são condição essencial para a responsabilização do transportador, no entanto por si só não levam à imputação de responsabilidade.

O transportador multimodal só responderá pelas perdas, avarias ou atrasos na entrega das mercadorias quando o evento as que as originou tiver ocorrido durante o período de responsabilidade do transportador, também designado por “período de custódia”. A demarcação deste período assume grande relevância prática resultando imperativo proceder à delimitação do mesmo³⁵⁵. Ora vejamos.

As Regras UNCTAD/ICC de 1992 estabelecem que o período de responsabilidade do transportador multimodal “*covers the period from the time the MTO has taken de goods in his charge to the time of their delivery*”³⁵⁶. O período de responsabilidade inicia-se, assim, quando o transportador multimodal “*has taken the goods in his charge*”. A regra 2.7 esclarece o que os bens são “*taken in charge*” quando tiverem sido entregues e aceites para transporte pelo transportador. Exige-

as from delay in delivery.” (n.º 1 do artigo 16.º) e de acordo com as Regras de Roterdão “is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery” (n.º 1 do artigo 17.º)

³⁵⁵ A delimitação deste período assume grande relevância. Fora do período de responsabilidade os danos que ocorram já não serão da sua responsabilidade. JOÃO RICARDO BRANCO “A responsabilidade civil do transportador”, cit., p. 143, afirma que “*o período de responsabilidade inicia-se, em termos tendenciais, com a receção pelo transportador das coisas a transportar*” o autor define a receção como “*o ato jurídico pelo qual o transportador adquire conscientemente o controlo sobre as coisas com vista à execução do transporte. Esta asserção permite entrecruzar três elementos nucleares: elemento material, cognitivo-volitivo e elemento finalístico.*” Com a receção inicia-se o período de responsabilidade – custódia – que termina quando o transportador perde o controlo sobre as coisas transportadas, i.e., a partir do momento da entrega. O autor refere, ainda, a existência de três elementos essenciais no conceito de entrega, em bom rigor: o elemento volitivo (transportador), o elemento material e o elemento volitivo (destinatário).

³⁵⁶ Cf. regra 4, em sentido semelhante ao disposto no artigo 14.º da CG. A CG de 1980 segue a estrutura adotada pelas Regras de Hamburgo. No entanto, existem diferenças práticas entre os períodos de responsabilidade (cf. arts. 14.º CG e 4.º RH). Nas Regras de Hamburgo o transporte do lugar da tomada das mercadorias está limitado ao porto de carregamento e de descarga, enquanto que no transportador multimodal o lugar da tomada das mercadorias pode ir além do porto de carregamento e descarga, por ex., na estação de carga dos contentores ou fábrica/armazém do expedidor e destinatário. Os sistemas de receção e entrega das mercadorias pelo OTM têm influência no período de responsabilidade, existindo a possibilidade da entrega de um contentor que contenha já as mercadorias (FCL – full container load) ou vazio, em que o transportador terá de ir ao armazém da (LCL – less than container load)

se a verificação do elemento volitivo, i.e., a vontade do transportador em transportar as mercadorias.

Neste sentido LOPEZ RUEDA³⁵⁷ afirma que “*El porteador toma a su cargo las mercancías, salvo cláusula en contrario, cuando acepta las mercancías para el transporte. Presupone poder ejercer su derecho de verificación y establecer las oportunas reservas*”. Se o carregador tiver simplesmente colocado as mercadorias à disposição do transportador e este não tenha podido examiná-las, não se poderá dizer que as tenha tomado a seu cargo ou “*taken in charge*”, não se tendo portanto iniciado, nestas situações, o período de responsabilidade. O autor afirma, ainda, que para determinar a receção das mercadorias dever-se-á, nestas situações, utilizar o critério do artigo 4.º das Regras de Hamburgo.

Diversamente às Regras UNCTAD/ICC, a CG de 1980 não procede à definição do termo “*taken in charge*”, mas no artigo 2.º descreve um conjunto de situações que quando verificadas o transportador multimodal considera-se “*to be in charge of the goods*.” Em concreto, a mercadoria considera-se sob a custódia do transportador multimodal desde o momento em que as receba, a saber, do carregador ou de outra pessoa que atue em seu nome³⁵⁸; de uma autoridade governamental³⁵⁹ ou terceira parte a quem – por lei aplicável no local de receção dos bens – os bens devam ser entregues.

As Regras de Roterdão, no n.º 1 do artigo 12.º, estabelecem que o período de responsabilidade do transportador “*begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered*³⁶⁰.” O n.º 2 do

³⁵⁷ FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 520.

³⁵⁸ Esta constitui a prática mais utilizada.

³⁵⁹ O transportador não é responsável pela perda da mercadoria se ocorrer durante o período de tempo em que está sob o cuidado da autoridade.

³⁶⁰ As Regras de Roterdão estendem o período de responsabilidade do transportador comparativamente ao regime das anteriores convenções marítimas – que se encontravam restritas às operações marítimas. Na CB de 1924, a responsabilidade do transportador inicia-se com o carregamento da mercadoria bordo do navio e termina com o descarregamento – esta regra tem a denominação de “*tackle-to-tackle*”. O período de responsabilidade do transportador foi estendido nas Regras de Hamburgo, passando a abranger as situações em que as mercadorias se encontram sob custódia do transportador no porto de carga, “*port to port*”. Nas RR o transportador assume a responsabilidade desde a receção das mercadorias até à entrega, podendo a receção ocorrer antes da chegada da mercadoria ao porto – esta extensão da responsabilidade é denominada de “*door to door*”. A aplicação da regra “*tackle-to-tackle*” ou “*port to port*” nas RR “*would artificially separate the transport into covered and excluded periods, a single coherent liability regime that covers the entire period of transport without the “tackle to tackle” or “port to port” limitation is both more logical from a legal perspective and more efficient from a practical perspective.*” – cf. JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*,

mesmo artigo – no mesmo sentido da CG de 1980 – dispõe que se a lei do local de receção exigir que o transportador levante as mercadorias “*from an authority or other third party*” ou se a lei do local de entrega exigir que as mercadorias sejam entregues “*to an authority or other third party*” o período de responsabilidade só terá início ou terminará após essa receção ou entrega³⁶¹.

As Regras de Roterdão conferem certa liberdade contratual às partes – o que não se verifica nas Regras UNCTAD/ICC nem na CG de 1980 – autorizando que estas estipulem a hora e o lugar de receção e entrega das mercadorias, sendo possível introduzir a regra “*tackle to tackle*” ou “*port to port*” no contrato, desde que o momento de receção (ato jurídico) seja anterior ao de carregamento (ato material) ou que o momento de entrega (ato jurídico) seja posterior ao de descarregamento (ato material). É imperativo que as operações de carregamento e descarregamento se encontrem compreendidas no período de responsabilidade³⁶².

Relativamente ao *terminus* do período de responsabilidade é consensual o entendimento de que esta termina com a entrega das mercadorias – “*ends when the goods are delivered*”³⁶³.

À luz das Regras UNCTAD/ICC, a entrega das mercadorias - “*delivery*”³⁶⁴ - é efetuada assim que: i) as mercadorias são entregues ao destinatário; ii) colocadas à disposição do destinatário - de acordo com o contrato, lei ou usos do comércio aplicáveis no lugar de entrega; iii) entregues a uma autoridade ou terceiro - a quem as mercadorias tenham de ser entregues de acordo com a lei aplicável no local de

cit., p. 59. Vide ainda JASENKO MARIN, “The harmonization of liability regimes concerning loss of goods during multimodal transport”, cit., p. 4.

³⁶¹ De acordo com o n.º 2 do artigo 12.º “*if the law or regulation of the place of receipt or the place of destination requires that the goods be handed over to an authority or other third party, the period of responsibility shall only begin and end with the actual custody of the carrier. Therefore, the risk during the compulsory periods in which the goods remain in the custody of those authorities lies with the cargo interests.*”

³⁶² Cf. al) a) e b) do n.º 3 do artigo 12.º. Vide JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 62.

³⁶³ Cf. regra 4.1 das Regras UNCTAD/ICC, artigo 14.º da CG e artigo 12.º das RR.

³⁶⁴ O critério acolhido pelas Regras UNCTAD/ICC de 1992 é mais amplo do que o fixado pelas Regras de 75.

entrega.³⁶⁵ Note-se, ainda, que a obrigação de entrega se encontra condicionada pela forma em que o documento de transporte foi emitido³⁶⁶.

Após a entrega da mercadoria o período de responsabilidade cessa – uma vez que o transportador multimodal deixa de ter controlo sobre as mercadorias – e inicia-se o prazo para intentar ações contra o transportador multimodal³⁶⁷.

Em suma, para identificar o período de responsabilidade do transportador multimodal é necessário determinar o período de tempo em que o transportador se encontra – do ponto de vista operacional – com domínio real ou potencial sobre as coisas transportadas. Este período de “custódia” vai desde o momento da receção das mercadorias até à sua entrega, ou seja, até ao momento em que deixa de ter controlo/domínio sobre a mercadoria³⁶⁸.

4.9.3. Base da responsabilidade

O incumprimento da obrigação contratualmente assumida pelo transportador para com o carregador – i.e. a obrigação de deslocação das mercadorias e de entrega ao destinatário no mesmo estado de conservação em que as recebeu – constitui fundamento da responsabilidade civil do transportador multimodal – *“el incumplimiento en cualquier forma de esta obligación fundamenta su responsabilidad.”*³⁶⁹

Como vimos, o incumprimento contratual pode assumir várias formas, podendo em bom rigor traduzir-se em perdas – totais ou parciais – avarias ou atrasos na entrega das mercadorias. A violação dos deveres contratualmente assumidos gera a obrigação de indemnizar os prejuízos sofridos pela parte lesada.

³⁶⁵ FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 522, afirma o seguinte: *“Situación que se produce, habitual en la práctica, en aquellos puertos donde no se puede hacer la entrega directamente al consignatario o a sus agentes porque la ley local exige que la entrega sea realizada a la aduana o a estibadores nacionales.”* Vide também a CG na al. b) do art. 2.º, a cl. 2 do MULTIDOC 95 e MULTIWAYBILL 95.

³⁶⁶ Cf. 4.3 das Regras UNCTAD/ICC, e artigos 6.º e 7.º da CG de 1980.

³⁶⁷ Cf. regra 10.

³⁶⁸ Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 523 e JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 88.

³⁶⁹ Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 547.

4.9.3.1. Sistema subjetivo de culpa presumida. Distribuição do ónus da prova

A CG de 1980³⁷⁰ – que, como vimos, constitui a primeira convenção sobre o transporte multimodal –, as Regras UNCTAD/ICC³⁷¹, os formulários FIATA FBL e Multidoc 95, assim como as Regras de Roterdão³⁷², seguiram um sistema de responsabilidade de base subjetiva, com culpa ou negligência presumida³⁷³. Aderem, assim, ao sistema tradicionalmente adotado pelas convenções unimodais³⁷⁴.

Segundo este sistema de responsabilidade, o lesado terá de provar que as mercadorias sofreram uma alteração quantitativa ou qualitativa e que o evento que originou tais mudanças ocorreu durante o período de responsabilidade do transportador.

Se o evento que causou a perda, avaria ou atraso na entrega da mercadoria tiver, efetivamente, ocorrido durante o período de custódia, o transportador é *prima facie* responsável e a sua culpa é presumida. Isto sem prejuízo de o transportador poder afastar a presepção de culpa através da prova de ausência de culpa ou negligência (sua e das pessoas por quem responda), poderá ainda afastar a sua responsabilidade tendo de provar para os devidos efeitos que o evento danoso se encontra justificado, na medida em que teve origem num “*excepted peril*”³⁷⁵

³⁷⁰ O transportador, para afastar responsabilidade, terá de provar nos termos do artigo 16.º que tomou todos os cuidados que razoavelmente podiam ser exigidos. A solução do artigo 16.º da CG foi alvo de discussão. No processo de elaboração da CG de 1980 considerou-se a adoção de um sistema de responsabilidade objetiva – devido à dificuldade de prova da culpa ou de diligência devida –, mas foi adotado o sistema subjetivo de responsabilidade porque oferece mais segurança ao utilizador de transporte multimodal. *Vide* a este propósito, UNCTAD Secretariat, International Intermodal Transport Operation, U N Doc. TD/B/AC.15/7, at 17-19.

³⁷¹ No mesmo sentido, as Regras UNCTAD/ICC adotaram um sistema de responsabilidade subjetiva, prevendo-se na regra 5 um regime de culpa ou negligência presumida em que para afastar a responsabilidade o transportador terá de provar a ausência de culpa ou de negligência própria ou dos seus empregados ou agentes.

³⁷² Cf. n.º 2 do artigo 17.º das RR.

³⁷³ Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 558.

³⁷⁴ Neste sentido, FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p.557, afirma o seguinte: “*Todos los Convenios internacionales unimodales establecen un sistema de responsabilidad por culpa*” Sem prejuízo das disposições específicas de cada convenção “*producto de una evolución inspirada em principios heterogéneos que se suponían adecuados al medio físico en que se desarrollaba la actividad. La heterogeneidad se predica no sólo respecto de los principios de responsabilidad y las causas de exoneración, sino también respecto de temas más concretos como los límites monetarios de responsabilidad, los plazos de prescripción de la acción o la jurisdicción.*”

³⁷⁵ Nas Regras de Roterdão é feita uma exposição clara da distribuição do ónus da prova, o que não se verifica na CG nem nas Regras.

4.9.3.2. Exoneração da responsabilidade

A CG de 1980 contém uma cláusula geral de exoneração da responsabilidade. Nesta medida, o transportador multimodal terá de fazer prova – nos termos do n.º 1 do artigo 16.º – de que ele “*and his servants or agents or any other person referred to in article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences*”. A Convenção não contém causas específicas de exoneração da responsabilidade.

Nas Regras UNCTAD/ICC – regra 5.1 – e nas Regras de Roterdão – n.º 2 do artigo 17.º – a exoneração da responsabilidade encontra-se condicionada pela prova da ausência de culpa. Para o efeito, o transportador multimodal terá de provar “*that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person has caused or contributed to the loss, damage or delay in delivery.*”

As Regras UNCTAD/ICC (regra 5.4), incluem duas causas específicas de exoneração do transporte marítimo, a saber: “culpa náutica” e “incêndio”³⁷⁶. A sua inclusão tem o propósito de compatibilizar o regime das Regras UNCTAD/ICC com as Regras de Haia-Visby³⁷⁷.

Existem, ainda, duas situações que aconselham a manutenção das exceções típicas do transporte marítimo: primeiro, se o transportador multimodal for um transportador marítimo que execute a fase marítima de um transportador multimodal – para que a sua responsabilidade seja semelhante àquela que teria se o transporte fosse exclusivamente marítimo, pois caso contrário não se inclinaria a oferecer serviços multimodais; segundo, se o transportador multimodal for comissário de transporte ou transportador/terrestre ou aéreo, deverá poder prevalecer-se das mesmas regras do transportador marítimo se o dano ocorreu durante a fase marítima³⁷⁸.

³⁷⁶ Cf. regra 5 das “*Explanation of the rules*” “*In the view of the fact that the carrier’s liability is based upon the principle of presumed fault – and not on the strict “commom carrier” liability – it has been deemed unnecessary to burden the text with specific exceptions from liability of the kind mentioned in the Hague Rules (art. IV (4) (c-p)).*”

³⁷⁷ Cf. regra 5 das “*Explanation of the rules*”.

³⁷⁸ Sobre a justificação da inclusão das causas de exoneração específicas do transporte marítimo vide “*Explanation of the rules*” onde é afirmado o seguinte “*The Rules would have to ensure that the vessel-operating MTO would have benefit from the same defences which would have applied to a contract for a unimodal sea transport and that a non-vessel operationg MTO (NVO-MTO) would have the possibility of instituting recourse actions against the actual (performing) carrier basically according to Rules which are compatible with the Rules determining his own liability. These objectives would - although*

“Las razones del manenimiento de las defesas de culpa náutica y fuego en las Reglas UNCTAD/ICC tienen que ver con la imposibilidad de desconocer o desatender las consecuencias prácticas que para el transporte multimodal tiene la específica regulación de los modos que lo componen.”³⁷⁹

Por outro lado as Regras de Roterdão contêm um vasto catálogo de causas de exoneração no n.º 3 do artigo 17º, no entanto eliminaram a causa de exoneração de culpa náutica³⁸⁰.

4.9.3.3. Dificuldades probatórias

O transportador multimodal terá – antes de fazer prova que tomou todas as medidas que se encontravam ao seu alcance para evitar os danos ou da existência de causa exonerativa – de determinar a fase em que ocorreu o dano e a origem deste. Neste sentido, *“(…) if the damage is enterely unexplained, it is difficult to see how the onus can be discharged”³⁸¹.*

No âmbito do transporte multimodal, é frequente a utilização de contentores para a deslocação de mercadorias, o que dificulta a identificação da fase em que um potencial dano venha a ocorrer ³⁸². Desconhecendo a origem do dano, o transportador não poderá apresentar provas que justifiquem a sua causa, nem conseguirá fazer prova da sua ausência de culpa. Será, conseqüentemente, responsabilizado. Apenas lhe restará limitar a sua responsabilidade. Verifica-se, deste modo, que no âmbito do transporte multimodal o sistema de culpa presumida se encontra “desvirtuado”, uma vez que na maioria das vezes o transportador será responsabilizado independentemente de culpa.

not exactly but still for all practical purposes - be reached if the defences of nautical fault and of fire are clearly mentioned combined with a liability based upon presumed fault or neglect.”

³⁷⁹ Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 561.

³⁸⁰ Cf. JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on ontracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 103; SÓNIA ISABEL CAETANO, “A responsabilidade do transportador nas Regras de Roterdão”, cit., p. 557.

³⁸¹ CHRISTINE BESONG, *Towards a modern role for liability in multimodal transport law*, cit., p. 155; FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 559, nota 95, e JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on ontracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 104.

³⁸² Este problema não se coloca no âmbito do transporte unimodal onde não existe dúvida do local em que ocorreu o dano.

O transportador poderá tentar exonerar-se de responsabilidade nas situações de danos localizados, na medida em que só nestes casos pode apresentar provas.

Estamos assim, na prática, perante um sistema de culpa presumida para os casos de dano localizado e um sistema de responsabilidade objetiva para os casos de danos ocultos – estes últimos constituem a regra mercê do fenómeno da contentorização.

4.9.3.4. Sistema de responsabilidade objetiva

Em virtude dos custos probatórios associados à responsabilidade subjetiva, muitas vezes manifestaram-se a favor de responsabilidade objetiva do transportador multimodal, tendo em vista o incremento da segurança contratual, da equidade, da simplificação e do interesse público. A adoção de um sistema de responsabilidade objetiva erradicaria as dificuldades de prova da culpa ou da apreciação da adoção de diligência devida, diminuindo deste modo conflitos judiciais³⁸³.

No plano económico, deve estudar-se a viabilidade de um seguro para todos os riscos. Os danos poderão, por esta via, ser ressarcidos através do seguro, que substituirá a responsabilidade como mecanismo de ressarcimento de danos.

4.9.3.5. Limitação da responsabilidade

Assim que a responsabilidade seja imputada a título definitivo ao transportador, este poderá ainda limitar a sua responsabilidade, desde que não se verifique nenhuma circunstância impeditiva da atribuição do benefício da limitação, ponto que será objeto de desenvolvimentos posteriores.

A limitação da responsabilidade constitui a regra geral, transversal a todas as convenções internacionais e leis internas que regulam o direito dos transportes³⁸⁴. Neste sentido, seguindo JOÃO RICARDO BRANCO “*Pode mesmo vislumbrar-se a existência de um princípio fundamental de limitação da responsabilidade do transportador.*”³⁸⁵

³⁸³Cf. FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 557.

³⁸⁴ A título de exemplo veja-se o disposto no artigo 25.º da CMR; n.º 5 do artigo 4.º da CB de 1924; artigo 6.º das Regras de Hamburgo; al. b) do n.º 2 do artigo 22.º da Convenção de Montreal.

³⁸⁵ Cf. JOÃO RICARDO BRANCO, “A responsabilidade civil do transportador”, cit., p. 297.

A fixação de limites de responsabilidade inviabiliza o ressarcimento total dos danos sofridos pelo lesado³⁸⁶, donde a sua consagração impõe uma justificação³⁸⁷. As razões apresentadas são de ordem variada. Desde logo, o estabelecimento de limites de responsabilidade suaviza o regime de responsabilidade (severo) do transportador (responsabilidade subjetiva) – que caso contrário teria de ressarcir o lesado na íntegra.

A limitação da responsabilidade contribui também para a distribuição dos riscos – não tendo de ficar todos a cargo do transportador. A não fixação de limites dissuadiria, ainda, o recurso à atividade transportadora, uma vez que a suportação de todos os riscos pelo transportador traduzir-se-ia no aumento do preço dos transportes afetando, deste modo, o carregador³⁸⁸. Uma responsabilidade ilimitada do transportador, sem qualquer teto indemnizatório, redundaria num transporte com custos elevados.

Os limites de responsabilidade fixados não lei são imperativos, mas não são absolutos, na medida em que podem ser afastados nas seguintes situações: i) se existir acordo que estabeleça limites superiores³⁸⁹; ii) se a convenção remeter para

³⁸⁶ Trata-se de um privilegio comparativamente ao regime de responsabilidade civil em geral, que impõe que o devedor responda na íntegra pelos prejuízos causados. Cf. JOÃO RICARDO BRANCO, “A conduta antijurídica do transportador e a preclusão da limitação da responsabilidade”, cit., p. 298.

³⁸⁷ A busca das razões afigura-se complexa, Cf. JOÃO RICARDO BRANCO, “A conduta antijurídica do transportador e a preclusão da limitação da responsabilidade”, cit., p. 299, afirma “*estamos perante um instituto utilizado de forma intermitente e heterogénea ao longo da história sendo, portanto, essencial determinar, em cada momento quais são os fundamentos da sua consagração*”, apresenta ainda razões de vária ordem para justificar a atribuição de limites de responsabilidade, nomeadamente, razões jurídicas: o transportador está tradicionalmente sujeito a um regime de responsabilidade especialmente severo, atenta a própria natureza e lógica do transporte. A responsabilidade civil do transportador é especialmente agravada e a limitação visa atenuar esse peso, reequilibrando o sistema; razões de ordem económica ou comercial: a limitação visa proteger e fomentar a atividade dos transportes, o pagamento de indemnizações muito elevadas desencorajaria a prática da atividade e razões de ordem natural: a limitação visa distribuir os riscos criados pela própria atividade de transportar – mais especificamente a limitação surge como modo de libertar o transportador da assunção total dos riscos naturais de transporte. FRANCISCO CARLOS LOPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 596, afirma “*La limitación de responsabilidad del porteador es una de las instituciones más clásicas y peculiares del Derecho del transporte, fundamentada en la existencia de especiales y más graves riesgos en la actividad transportadora que en las demás actividades mercantiles.*”

³⁸⁸ “*Shippers bears all of the risks of carriage either directly (by bearing the risk themselves) or indirectly (by paying higher rates to cover the carrier’s cost of bearing the risks)*”. Para o transportador, torna-se preferível celebrar um seguro do que pagar um frete mais elevado ao transportador.

³⁸⁹ Cf. n.º 6 do artigo 18.º da Convenção de Genebra, artigo 59.º das Regras de Roterdão.

outro instrumento que fixe limites diferentes³⁹⁰ ou superiores³⁹¹; iii) se tiver sido emitida declaração de valor ou declaração de interesse especial na entrega³⁹².

Os seguros assumem uma enorme importância como meio para cobrir as situações de perdas e avarias das mercadorias num setor como o de transporte que apresenta muitos riscos.

As diferentes convenções internacionais adotam critérios e limites diferentes. Vejamos a seguinte tabela comparativa:

Convenções unimodais		Limites
Marítima	CB de 1924	100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency: n.º 5 do art. 4.º
	Regras Haia-Visby	666.67 units of account per package or unit or units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher: al) a art. 5.º
	Regras de Hamburgo	835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher: al. a) n.º 1 do art. 6.º

³⁹⁰ Cf. regra 6.4 das Regras UNCTAD/ICC.

³⁹¹ Cf. artigo 19.º da Convenção de Genebra de 1980.

³⁹² Cf. regra 6.1 das Regras UNCTAD/ICCC; artigo 59.º das Regras de Roterdão. Sobre a definição de declaração de valor e de declaração de interesse especial na entrega vide JOÃO RICARDO BRANCO, "A conduta antijurídica do transportador e a preclusão da limitação da responsabilidade" *Temas de direito dos transportes*, vol. I, Almedina, 2010, pp. 304 e ss.. O autor afirma que a declaração de valor tem caráter objetivo, consiste numa declaração efetuada pelo interessado onde este declara antes do início da operação de transporte o valor da coisa transportada substituindo esse valor para todos os efeitos o limite indemnizatório legal. Por outro lado a declaração de interesse especial na entrega tem caráter subjetivo, aqui está em causa uma declaração por parte do interessado em que é especificamente quantificado o interesse patrimonial efetivo na entrega da mercadoria. Mais, afirma que em contrapartida da admissão deste tipo de declarações é frequente a lei permitir a cobrança pelo transportador de um suplemento de preço.

	Regras de Roterdão ³⁹³	875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods: art. 59. ^o
Rodoviária	CMR	25 francs per kilogram of gross weight short: art. 23. ^o
Ferroviária	CIM	17 units of account per kilogramme of gross mass short: n. ^o 2 art. 30. ^o
Aérea	Varsóvia	250 francs per kilogram: n. ^o 2 art. 22. ^o
	Montreal	17 Special Drawing Rights per kilogram: n. ^o 3 art. 22. ^o

Convenções/Regras multimodais	Limites
Convenção de Genebra de 1980	<p>Danos não localizados:</p> <p>a) Transporte multimodal integra fase marítima: 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher: n.^o 1 art. 18.^o</p> <p>b) Não integra fase marítima: 8.33 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged: n.^o 3 art. 18.^o</p> <p>Atraso na entrega da mercadoria:</p>

³⁹³ As RR não constituem uma convenção verdadeiramente multimodal, pois não têm vocação geral para regular todo o transporte multimodal, circunscrevendo-se àqueles em que seja utilizado o modo de transporte marítimo. Por isso, incluímos estas Regras na tabela correspondente às convenções unimodais – as RR são, pois, uma convenção “marítima *plus*”.

	<p>Two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract: n.º 4 art. 18.º</p>
	<p>Danos localizados:</p> <p>When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law. art. 19.º</p>
<p>Regras UNCTAD/ICC</p>	<p>Danos não localizados:</p> <p>a) Transporte multimodal integra fase marítima: 666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher: art. 6.1</p> <p>b) Não integra fase marítima: 8,33 SDR per kilogramme of gross</p>

	<p>weight of the goods lost or damaged: art. 6.3</p> <p>Atrasos na entrega da mercadoria: An amount not exceeding the equivalent of the freight under the multimodal transport contract for the multimodal transport: art. 6.5</p>
	<p>Danos localizados:</p> <p>When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the MTO's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law: art. 6.4</p>

A análise do quadro precedente merece algumas considerações.

Desde logo, é evidente o estabelecimento de limites de responsabilidade não homogêneos ao longo das convenções unimodais. Os montantes de responsabilidade oscilam entre os 2 SDR e 17 SDR³⁹⁴, em função do modo de

³⁹⁴ A unidade de conta atualmente em vigor é o Special Drawing Right (SDR ou DEG – derechos especiais de giro) esta serve, apenas, como base para calcular o montante máximo de compensação nos termos da moeda corrente reconhecida pela taxa de conversão. Para carga mais pesada será mais

transporte utilizado. Mais, as responsabilidades são limitadas com base em critérios distintos: por vezes a responsabilidade do transportador unimodal é limitada com base no peso³⁹⁵, outras vezes com base na unidade³⁹⁶ e outras vezes o lesado terá a faculdade de escolher entre a unidade ou peso – esta opção é denominada por “fórmula dual”³⁹⁷, e foi adotada pelas convenções multimodais e regras de *soft law*, nos casos em que o transporte multimodal integre uma fase marítima, com fundamento de que o segmento marítimo é muitas das vezes o de maior relevo³⁹⁸.

A comparação entre “fórmula dual” – utilizada para transporte marítimo – e do sistema de peso – utilizado para outros modos de transporte, não se afigura fácil. É indiscutível que os limites de responsabilidade de 8,33 SDR/Kg da CMR e de 17 SDR/Kg da CIM/COTIF são mais elevados do que o limite fixado para o transporte marítimo, que varia entre 2 a 3 SDR/Kg. Contudo, na prática, a limitação por pacote pode traduzir-se em maiores ressarcimentos³⁹⁹.

Ainda no que concerne aos limites de responsabilidade, há ainda que ter em conta que o incremento da utilização de contentores levantou a questão de se saber se o contentor pode ser considerado como pacote ou unidade (“*as a package or unit*”) para efeitos de limitação da responsabilidade. O Protocolo de Visby veio apresentar uma solução para esta questão – na al. c) do n.º 5 do art. 4.º – e que

benéfico para o carregador obter ressarcimento com base no peso, nos casos em que a mercadoria seja leve será preferível recorrer ao sistema de pacote/unidade.

³⁹⁵ O que se verifica no transporte aéreo e terrestre.

³⁹⁶ Cf. CB de 1924.

³⁹⁷ É utilizado o “dual standard limitation of liability” no artigo 6.º das Regras de Hamburgo; artigo 18.º da Convenção de Genebra; artigo 59.º das Regras de Roterdão, e regra 6.1. e Regras UNCTAD/ICC.

³⁹⁸ “*Las disposiciones especiales frente al limite de responsabilidade en el tramo marítimo que ha establecido el Convenio de Ginebra de 1980, no presentan utilidad alguna frente a la preocupación común de crear una disciplina uniforme para el contrato de transporte. En otras palabras, no creemos que este tratamiento especial para el tramo marítimo esté fundamentado en argumentos concretos ajustados al objetivo señalado, sino que más bien aumentan la proliferación normativa*” AURA YOLIMA RODRIGUEZ BURBANO, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, *El régimen*, cit., p. 274.

³⁹⁹ Vide a este propósito o exemplo apresentado: “*a laptop computer would typically be only one package, and its gross weight could be as little as 1.0 Kg. Under the CMR the limitation amount would be 8.33 SDR, while under CIM-COTIF it would be 17 SDR. But under the Rotterdam Rules the limitation for the package would be 875 SDR – more than 105 times as much as the CMR limitation and more than 50 times as much as the CIM-COTIF limitation.*” “*Determining which limitation provision will be more advantageous for the cargo interest in a particular case requires more detailed information about the cargo. As a general rule, the limitation amount is the same over the CMR or the Rotterdam Rules when a package weighs just over 105Kg. For lighter packages, the limitation amount is higher under the Rotterdam Rules. For heavier packages, the limitation amount is higher under CMR.*” – Cf. JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 94.

consiste na análise das estipulações efetuadas no conhecimento de carga – em bom rigor, deve aferir-se se foi feita menção ao número de pacotes e, em caso afirmativo, estes servem para propósitos de cálculo. Se, ao invés, no “*bill of lading*”, não tiver sido feita qualquer referência ao número de pacotes o contentor será considerado um pacote ou unidade para efeitos de limitação de responsabilidade^{400/401}.

Os instrumentos legais multimodais tiveram em atenção os diferentes limites de responsabilidade fixados nas convenções unimodais e a natureza distinta dos modos de transporte.

Os limites estabelecidos na CG de 1980, nas Regras UNCTAD/ICC, nos formulários internacionais e nos acordos regionais variam em função da localização do dano ser conhecida ou não. Se o local em que ocorreu o dano for conhecido estes instrumentos remetem para a aplicação do regime jurídico aplicável àquele segmento; se porventura o dano for oculto estabelecem-se limites fixos de aplicação à responsabilidade do transportador multimodal, que variam em função da integração ou não de uma fase marítima no transporte multimodal.

4.9.3.5.1. Danos não localizados

O aumento exponencial do recurso aos contentores de modo a facilitar a deslocação da mercadoria fomenta a produção de danos ocultos. Seguindo LOPEZ RUEDA⁴⁰², temos que “*por daños no localizados se entendem aquellos que no pueden ser atribuídos a un modo de transporte en particular dentro del transporte multimodal.*”

A CG de 1980, as Regras UNCTAD/ICC e os formulários internacionais⁴⁰³, apresentam soluções para as situações em que os danos ou perdas nas mercadorias não sejam localizados. Seguindo a mesma linha de raciocínio, atribuem limites de

⁴⁰⁰ No mesmo sentido: Regras de Hamburgo: na al. a) do art. 2.º; Regras de Roterdão: n.º 2 do art. 59.º (substitui termo “*bill of lading*” por “*contract particulars*”; CG de 1980 na al. a) e b) do n.º 2 do art 18 e Regras UNCTAD/ICC art. 6.2.

Sobre interpretação jurisprudencial da formula contentor vide Lopez Rueda

⁴⁰¹ A regra para calcular o montante de responsabilidade é aplicada sem ter em consideração as diferenças fundamentais entre FCL e LCL. Full container load.: Usualmente é entregue um contentor livre às instalações do expedidor, onde efetua o carregamento da mercadoria, sendo contentor recolhido desse local pelo MTO (ou entregue ao MTO). O expedidor garante o “enchimento” do contentor. Less than container load - LCL A mercadoria é entregue na estação de carga de contentores, onde o MTO ou os seus agentes vão arrumar as mercadorias dentro do contentor.

⁴⁰² Cf. FRANCISCO CARLOS LOPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 605.

⁴⁰³ Multidoc 95 cl. 12, al. a) e c) e FIATA FBL cl. 8.3. e 8.5.

responsabilidade distintos em função do transporte multimodal envolver ou não uma fase marítima.

Se porventura o transporte integrar uma fase marítima a Convenção de Genebra disciplina o seguinte “*his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher*⁴⁰⁴”; por sua vez, as Regras UNCTAD estabelecem como limite máximo de responsabilidade o montante de “*666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.*⁴⁰⁵” Na circunstância do transporte multimodal não integrar uma fase marítima, ambos os instrumentos adotam o limite de 8,33 SDR estabelecido para o transporte rodoviário.

Salvo melhor opinião, não nos parece que esta solução seja a mais adequada, na medida em que o contrato de transporte multimodal se encontra condicionado a disposições provenientes de instrumentos unimodais. Os limites variam em função da inclusão ou não de uma fase marítima; o método de combinação de limites alternativos “fórmula dual” varia consoante a integração ou não de um troço marítimo⁴⁰⁶.

Por seu turno, as Regras de Roterdão estabelecem limites distintos, por um lado, para as situações de danos ou avaria nas mercadorias e, por outro, para os casos de danos na entrega da mercadoria. O artigo 59.º fixa o limite máximo de “*875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher.*”

4.9.3.5.2. Danos localizados

No que diz respeito às situações de danos localizados, as Regras UNCTAD/ICC estabelecem que se a fase em que ocorreu o evento danoso – i.e, se a avaria ou perda – for conhecida e se hipoteticamente tivesse sido celebrado um contrato de

⁴⁰⁴ Cf. n.º 1 do artigo 18.º

⁴⁰⁵ Cf. regra 6.1. Fixando os mesmos limites: FIATA/BL 1992, cl. 8.3; MULTIDOC 95, cl. 12 a).

⁴⁰⁶ Cf. AURA YOLIMA RODRIGUEZ BURBANO, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, cit., p. 234, reconhecendo o papel importante que o transporte marítimo desempenhou para o desenvolvimento económico dos países marítimos e do sector dos transportes em geral, este não pode contudo constituir um obstáculo para a criação de uma disciplina uniforme do transporte multimodal, diferente e autónoma das diversas regras unimodais.

transporte para esse segmento específico⁴⁰⁷ no qual tivesse aplicação a convenção internacional ou lei nacional imperativa respectiva que estipula um limite de responsabilidade diferente ao limite estabelecido por estas Regras, então estes limites deverão prevalecer relativamente aos das Regras⁴⁰⁸.

Daqui resulta a admissibilidade de fixação de um limite inferior ao estipulado pelas Regras se o transportador multimodal fizer prova dos requisitos *supra* referidos. Trata-se de “*assegurar que ambas as partes contratantes tenham acesso a tal limite más alto, pero también más bajo de responsabilidade que les corresponderia si hubieran concluído un contrato de transporte para el tramo del transporte en que tuvo lugar la perdida*”⁴⁰⁹.

Tanto a Convenção de Genebra de 1980⁴¹⁰ como as Regras UNCTAD/ICC de 1992 permitem a aplicação dos limites de responsabilidade correspondentes à fase em que ocorreu o dano – em detrimento das suas disposições - no entanto a Convenção de Genebra faz depender essa remissão da existência de um limite superior de responsabilidade no instrumento aplicável ao segmento em que ocorreu o dano⁴¹¹.

Ambos os instrumentos referidos adotam o sistema de rede modificado – na medida em que remetem para a aplicação disposições próprias de outros diplomas – em bom rigor, para os limites de responsabilidade.

4.9.3.6. Atraso na entrega das mercadorias

⁴⁰⁷A exigência de contrato para segmento específico não vai contra a lógica subjacente do transporte multimodal, i.e. único contrato, única prestação.

⁴⁰⁸ Cf. regra 6.4. esta disposição tem em consideração as relações que se estabelecem entre o transportador multimodal e terceiros, assegurando assim o direito da ação de regresso do transportador multimodal perante aqueles

⁴⁰⁹ Vide regra 6 “*Explanation of the rules.*”

⁴¹⁰ Cf. artigo 19.º.

⁴¹¹ No mesmo sentido RR, al. b) n.º 1 art. 6.º, desde que se reúnam os seguintes pressupostos: a) dano tem de ser conhecido, b) o regime alternativo de responsabilidade tem de provir de instrumento internacional, c) só se aplicam disposições imperativas que correspondam aos limites de responsabilidade e tempo para intentar ação. Reunidos todos os pressupostos os limites das RR não terão aplicação, aplicando-se os limites do segmento em que ocorreu o dano. “*Because the limitation amounts are in some circumstances higher under de Rotterdam Rules and in other circumstances higher under other conventions such as CMR or CIM-COTIF, the limited network system sometimes benefits the carrier and sometimes benefits the cargo claimant*”. Cf. JERNEJ SEKOLEC, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on ontracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., p. 62.

É frequente a ocorrência de atrasos –“*el retraso supone una entrega efectivamente realizada pero, evidentemente, fuera de plazo*”⁴¹² – no âmbito do transporte multimodal⁴¹³. Uma vez que esta modalidade de transporte é composta por várias fases, é natural que a aplicação das regras de atraso resultem mais complexas do que nas situações de transporte unimodal. Nesta sede, “*El retraso se computa en relación a la duración del transporte multimodal en conjunto, y no respecto de cada fase*”⁴¹⁴.

Da análise comparativa das disposições dos instrumentos multimodais, verifica-se que constitui prática comum o estabelecimento de limites de responsabilidade específicos para as situações de atraso na entrega das mercadorias distintos dos limites estabelecidos para os casos de perda ou avaria das mercadorias. Não obstante, é possível que o atraso resulte em perda⁴¹⁵ ou dano. Neste contexto, “*Cuando el retraso de las mercancías conduce a la pérdida o daño de las mercancías el propietario puede dirigirse contra el porteador de acuerdo com las reglas que rigen la responsabilidad por pérdida o daño. Pero si las mercancías se entregan tardíamente, pero en buen estado, surge propiamente la responsabilidad por retraso*”⁴¹⁶.

No que diz respeito às situações de atraso as Regras UNCTAD/ICC de 1992, a Convenção de Genebra de 1980 e as Regras de Roterdão estabelecem limites de responsabilidade do transportador com base no preço de transporte⁴¹⁷.

De acordo com a regra 5.1 das Regras UNCTAD/ICC de 1992, o transportador multimodal só terá de indemnizar o lesado por dano que advenha de atraso quando

⁴¹² Cf. FRANCISCO CARLOS LOPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 592. O prazo de entrega pode ter sido expressamente acordado pelas partes ou não. Quando não seja acordado tem de se ter em consideração um prazo razoável, de acordo com a regra 5.2 “*in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent MTO, having regard to the circumstances of the case.*”

⁴¹³ Vide o documento da Comissão Europeia intitulado *Intermodal transportation and carrier liability* European Commission. Intermodal transportation and carrier liability.

⁴¹⁴ Cf. FRANCISCO CARLOS LOPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 584.

⁴¹⁵ Nos termos da regra 5.3 das Regras UNCTAD/ICC de 1992, a mercadoria considera-se perdida se após o período de 90 dias a contar da data em que as mercadorias deviam ter sido entregues não aparecerem.

⁴¹⁶ Cf. FRANCISCO CARLOS LOPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 588.

⁴¹⁷ A responsabilidade foi limitada ao valor do frete, deste modo o transportador pode conhecer antecipadamente o montante a sua responsabilidade. Cf. regra 6.5 das Regras UNCTAD/ICC, vide Report of last joint UNCTAD/ICC Working Group.. 17 october, 1990, anexo II, p.3; Vide FRANCISCO CARLOS LOPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 617. No mesmo sentido das regras veja-se a al. e) cl. 12 Multidoc 95; cl. 8.7 FIATA FBL 1992. Cf, ainda o n.º 4 do artigo 18.º da CG de 1980 e artigo 59.º das RR.

o carregador tiver feito uma declaração de interesse na entrega das mercadorias num prazo específico e esta tenha sido aceite pelo transportador⁴¹⁸. Resulta do exposto que o transportador multimodal poderá decidir a sua responsabilidade⁴¹⁹. Apesar do transportador ter possibilidade de escolha, as Regras UNCTAD/ICC de 1992 preveem a responsabilidade do transportador por atraso na entrega, o mesmo não se verificando com as Regras de Haia-Visby – estas não preveem a responsabilidade do transportador marítimo por casos de atraso na entrega da mercadoria.

Por isso, se porventura o atraso na entrega das mercadorias ocorrer numa fase marítima que esteja submetida às Regras de Haia-Visby, aplicando o regime de responsabilidade do sistema uniforme (i.e. aplicando as Regras UNCTAD/ICC de 1992 ao contrato de transporte multimodal), o transportador multimodal teria de suportar o prejuízo sozinho, sem possibilidades de ser ressarcido pelo transportador efetivo. Mais: a aplicação do regime uniforme implicaria a coexistência de dois regimes aplicáveis distintos – o regime das Regras UNCTAD/ICC de 1992 (aplicável ao contrato de transporte multimodal) e o regime das Regras de Haia-Visby (aplicável ao contrato unimodal celebrado entre o transportador multimodal e o transportador marítimo). Para evitar esse tipo de resultados defendemos para este tipo de situações uma aplicação analógica⁴²⁰ do regime aplicável ao segmento em que ocorreu o dano, o que significa que o transportador multimodal beneficiária das mesmas possibilidades de defesa do transportador unimodal.

⁴¹⁸ Nas Regras de 1975 o transportador não tinha de responder em caso de atraso se o dano fosse oculto. “*La Reglas del 75 dejaban la responsabilidad del OTM por atraso en la entrega al arbitrio de la normativa unimodal aplicable a la fase en que se produjo aquella*”, esta solução era inadequada para a proteção dos interesses dos carregadores como dos transportadores, não permitindo determinar com antecedência o montante de limitação aplicável. Nas Regras de 1992 “*La internción inicial del Grupo de Trabajo era no someter la responsabilidad del OTM a la condición de que así lo dispusiera la normativa modal, pues el retraso sólo podría establecerse en el momento en que el transporte multimodal hubiese finalizado.*” Contudo o grupo de trabalho UNCTAD/ICC considerou que uma responsabilidade segmentada em fases e dependente da localização do sítio em que ocorreu o dano não é adequada ao transporte multimodal “*cuyo promitente lo es por el conjunto del transporte, cualesquiera fases lo puedan constituir y una vez que há sido totalmente ejecutado*” Cf. FRANCISCO CARLOS LOPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 589 e Report of last joint UNCTAD/ICC Working Group.. 17 october, 1990, anexo II, p.3; UNCTAD/ICC draft rules.. doc. n.º 321-34/1 p.5

⁴¹⁹ Vide FRANCISCO CARLOS LOPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 590

⁴²⁰ Dado que o transporte multimodal constitui uma realidade diferente, com objeto distinto do previsto no âmbito de aplicação das Convenções unimodais.

A Convenção de Genebra de 1980⁴²¹ e as Regras de Roterdão⁴²² – por contraposição às Regras UNCTAD/ICC – estabelecem a obrigação do lesado avisar o transportador multimodal se pretender ver-se ressarcido dos prejuízos. O aviso constitui um requisito de exigibilidade da indenização, sem o qual a mesma não será devida.

Cabe, ainda, referir que o desenvolvimento tecnológico – na medida em que altera as circunstâncias que rodeiam a segurança dos transportes (permitindo diminuição dos riscos naturais do transporte) - poderá influir nos limites de responsabilidade do transportador.⁴²³

4.9.3.7. Exclusão do benefício da limitação da responsabilidade

O benefício da limitação da responsabilidade do transportador multimodal pode ser afastado se for provado que existiu “*ato ou omissão do transportador com a intenção de provocar o dano ou temerariamente e com a consciência da probabilidade da ocorrência desse dano*”⁴²⁴.”

De acordo com o artigo 7.º das Regras UNCTAD/ICC de 1992, o transportador multimodal não poderá usufruir do benefício de limitação da responsabilidade, se for efetuada prova de que a perda, avaria ou atraso na entrega resultou de “*personal*”⁴²⁵ *act or omission of the MTO done with the intent to cause such loss,*

⁴²¹ Cf. N.º 5 do artigo 24.º “*No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless notice has been given in writing to the multimodal transport operator within 60 consecutive days after the day when the goods were delivered by handing over to the consignee or when the consignee has been notified that the goods have been delivered in accordance with paragraph 2 Cb) Cii) or (iii) of article 14.*”

⁴²² Cf. n.º 4 do artigo 23.º “*No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.*”

No mesmo sentido n.º 3 do artigo 30.º da CMR

⁴²³ Na medida em que a limitação surge como modo de libertar o transportador da assunção total dos riscos naturais do transporte é natural que a diminuição destes riscos – com o desenvolvimento tecnológico – se traduza na alteração dos limites de responsabilidade, - Neste sentido *Vide* JOÃO RICARDO BRANCO, “A conduta antijurídica do transportador e a preclusão da limitação da responsabilidade”, cit., p. 302; AURA YOLIMA RODRIGUEZ BURBANO, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, cit., p. 271 e NUNO CASTELLO-BRANCO, *Direito dos transportes*, cit., p. 33.

⁴²⁴ JOAO RICARDO BRANCO, “A conduta antijurídica do transportador e a preclusão da limitação da responsabilidade” cit., p. 330 e ss.. afirma que o benefício de limitação da responsabilidade constitui uma exceção ao princípio do integral ressarcimento dos prejuízos sendo necessário que este benefício devidamente justificado, o que não sucede claramente se o transportador o tiver causado intencionalmente ou sem cuidado danos, avarias ou atrasos na entrega das mercadorias.

⁴²⁵ O termo “*personal*” foi incluído na regra 7.º das Regras UNCTAD/ICC de 1992, e no artigo 61.º das RR, contrariamente o artigo 21.º da CG de 1980 não faz qualquer referência a esse termo. A inclusão desse termo é justificada pela na regra 7 das “*Explanation of the rules*” das Regras UNCTAD/ICC de

damage or delay, or recklessly and with the knowledge that such loss, damage or delay would probably result”.

A CG de 1980 (n.º 2 do artigo 21.º) e as RR (artigo 61.º) – ao contrário das Regras UNCTAD/ICC de 1992 – fazem referência expressa aos empregados, agentes ou terceiros a cujos serviços o transportador tenha recorrido. Estatuindo que quando a avaria, perda ou atraso na entrega das mercadorias tenha tido origem em ato doloso ou descuidado dos empregados, agentes ou terceiros a quem o transportador tenha recorrido, estes, não poderam beneficiar dos limites de responsabilidade previstos naqueles instrumentos. As RR, contrariamente aos outros instrumentos, fazem distinção entre situações de avaria e perdas (n.º 1 do artigo 61.º) dos casos de atraso na entrega da mercadoria (n.º 2 do artigo 61.º).

Para que o direito à limitação da responsabilidade seja eliminado, o lesado terá de efetuar prova de vários pressupostos⁴²⁶, designadamente: 1) ato ou omissão do transportador multimodal ou do seu “*alter ego*” que se traduza na perda, avaria ou ao atraso na entrega da mercadoria; 2) existência de dolo ou conhecimento, por parte do transportador, de que o resultado danoso seria provável; 3) nexo de causalidade entre o ato ou omissão que originaram a perda, avaria ou atraso e o dolo ou culpa grave.

O transportador perde o direito de limitar a responsabilidade: 1) por atos ou omissões próprias – intencionais ou negligentes que causem a avaria, perda ou atraso na entrega da mercadoria; e, 2) por atos ou omissões – intencionais ou negligentes que causem o dano, perda ou atraso na entrega da mercadoria – dos seus empregados que tenham autoridade para controlar as ações do transportador. O transportador não perde o benefício à limitação por atos ou omissões dolosos ou imprudentes dos seus agentes ou empregados.

1992. A integração do termo “personal” foi efetuada com o intuito de assegurar que o transportador manterá o benefício da limitação da responsabilidade se o comportamento inadequado tiver resultado por parte dos seus empregados ou agentes. O transportador multimodal só perderá o direito ao benefício da limitação quando comportamento reprovável ocorrer «*on the managerial level*». A corroborar esta afirmação FRANCISCO CARLOS LOPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 623, afirma que o direito de limitação da responsabilidade do transportador multimodal mantém-se se conduta reprovável “ *no ha tenido lugar en el ámbito de la dirección, sino unicamente en el ejecución por parte de sus empleados o agentes*”.

⁴²⁶ Ónus da prova recai sobre o lesado, neste sentido cf. artigo 61.º das RR, prevê expressamente que se o lesado pretender que o transportador não beneficie da limitação terá de suportar o encargo da prova. Mesmo sentido pronuncia-se FRANCISCO CARLOS LOPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, cit., p. 625.

Para que o transportador perca o benefício da limitação da responsabilidade, o lesado terá de fazer prova de que a conduta (ação ou omissão) do transportador foi intencional ou negligente. Terá de provar a “*intentional or reckless conduct*”, o que não se afigura uma tarefa fácil.

4.10. Direito interno

O transporte multimodal não foi objeto de regulação pelo legislador no nosso ordenamento jurídico⁴²⁷. Não obstante, constitui uma realidade e, como tal, levantam-se problemas que carecem de uma solução de regime. Há, então, que partir na busca de soluções que permitam alcançar o regime jurídico aplicável a esta modalidade de transporte. É o que nos propomos de seguida.

Poder-se-ia, ainda, cogitar pela aplicação do regime geral do contrato de transporte ao contrato de transporte multimodal⁴²⁸. Atendendo à natureza jurídica do contrato de transporte multimodal – que se apresenta como um tipo social, mais concretamente como um sub-tipo do tipo geral do contrato de transporte, o qual se apresenta com autonomia face aos diversos transportes unimodais⁴²⁹ – esta solução é, pelo menos em termos teóricos, defensável. Cabe, então, indagar da exequibilidade prática desta solução.

A este respeito, JANUÁRIO COSTA GOMES⁴³⁰ afirma precisamente que a aplicação do regime geral do tipo, face ao nosso Código Comercial, não suscita à partida “*dificuldades estruturais de rejeição*” - considerando que, apesar do Código Comercial não se encontrar gizado numa lógica multimodal devido à sua provetividade, este não exclui a sua aplicação às situações de combinações de modos.

Aponta, contudo, a dificuldade de aplicação do regime geral do contrato de transporte ao contrato de transporte multimodal em virtude das especificidades que

⁴²⁷ Encontramos meras referências dispersas na lei ao transporte multimodal conforme afirma JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*” cit., p. 395 e ss..

⁴²⁸ Cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*” cit., p. 394; IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta” cit, p. 444. Esta solução foi adotada pela Alemanha após a reforma, para os casos de danos não localizados, podendo ser também aplicada em casos de danos localizados se houver acordo nesse sentido.

⁴²⁹ Cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*” cit., p. 388.

⁴³⁰ Cf. JANUÁRIO COSTA GOMES “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*” cit., pp. 394 e ss..

caracterizam esta modalidade de transporte, acabando por afirmar que uma solução equacionável seria seguir os trilhos da sentença do BGH de 24.06.1987, aplicando numa lógica de rede o regime do segmento e modo no qual tal dano foi identificado, e, não sendo conhecido o local do dano, aplicar-se-ia, dentro dos regimes candidatos, o mais favorável ao expedidor.

4.11. O regime aplicável à responsabilidade do transportador multimodal: por uma tomada de posição

A prática corrente, em conformidade com o regime internacional, vai no sentido da aplicação dos limites de responsabilidade correspondente à fase de transporte em que ocorreu o dano⁴³¹, i.e., segue a lógica do sistema de rede – que mais não é do que uma concretização da teoria da combinação⁴³². IGNACIO ARROYO⁴³³ pronunciou-se contra esta solução, afirmando que a lógica subjacente ao sistema de rede é adequada no transporte segmentado – em que existem tantos regimes quantos as fases existentes – mas não ao transporte multimodal, que, como vimos, não se confunde com aquele ou, se se preferir, não constitui um somatório das vários segmentos.

Outra via possível seria a absorção do regime de um modo de transporte por o de outro⁴³⁴, ao ponto de dever apenas aplicar-se o regime da fase principal a toda a operação de transporte (teoria da absorção). Esta opção não se encontra isenta de críticas encontrando, desde logo, dificuldades aquando da determinação da fase principal, mais concretamente, na identificação de critérios para determinar qual a fase principal. Mais, a aplicação da fase principal aos restantes modos pode mostrar-se artificial porque não foi pensada para essas situações⁴³⁵.

Outra hipótese sugerida pela doutrina e jurisprudência consiste na aplicação de princípios de direito uniforme do direito dos transportes.⁴³⁶ Segundo esta teoria,

⁴³¹ Na jurisprudência espanhola *vide* STS de 16 de julio de 2008, (RJ 2008/4381); de forma explícita, SSAP de Madrid (Sección 28.ª) de 26 de octubre de 2006 (JUR 2008/96283).

⁴³² Cf. MENEZES CORDEIRO, “O Transporte Multimodal”, cit., p. 61, afirma que na teoria da combinação o “*intérprete-aplicador recorre a uma articulação dos vários elementos presentes*”.

⁴³³ Cf. IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta” cit., p. 444.

⁴³⁴ Cf. MENEZES CORDEIRO, “O Transporte Multimodal”, cit., p. 61, aplicando a teoria da absorção o autor afirma que “*o contrato seguiria o regime da parcela dominante, esta como que absorveria as demais*”.

⁴³⁵ Neste sentido JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*” cit., p. 388.

⁴³⁶ Cf. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*” cit., p.394;

a determinação de tais princípios comuns aplicáveis ao transporte multimodal pressupõe um estudo comparativo entre os vários regimes unimodais existentes. IGNACIO ARROYO⁴³⁷ apresenta objeções a esta via de solução mercê das diferenças existentes entre regimes unimodais uniformes, desde logo quanto ao regime de exoneração de responsabilidade do transportador, aos limites indemnizatórios distintos, assim como ao prazo para o exercício do direito de ação.

GÓRRIZ LOPEZ⁴³⁸ afirmava – antes da entrada em vigor da lei de transporte terrestre espanhola que disciplina o transporte multimodal - que a natureza jurídica do contrato de transporte multimodal justificaria a adoção da teoria da unidade. Na medida em que o transporte multimodal é caracterizado pela sua autonomia face às restantes modalidades de transporte existentes mercê da integração de diversos modos de transporte numa prestação única, a aplicação das disposições gerais do contrato de transporte ao transporte multimodal coadunaria-se com tal entendimento. No entanto os problemas práticos⁴³⁹ gerados por esta teoria forçam a procura de nova solução, pronunciando-se a favor do recurso à analogia na medida em que proporciona uma resposta aceitável. O autor⁴⁴⁰ sustenta que virtude da *“similitud de las normas internacionales sobre los diferentes contratos de transporte”* é defensável a extração de princípios gerais aplicáveis ao contrato de transporte multimodal. Dá como exemplo de princípio geral: *“la prohibición y nulidad de las cláusulas restrictivas de la responsabilidad del porteador. Igual sucede com la determinación de los daños y perjuicios derivados de la perdida y avería de las mercancías”* proibição de cláusulas que excluam ou restrinjam a responsabilidade. Quando não seja possível identificar princípios comuns (o que sucede por exemplo em matéria de limites de responsabilidade), sustenta o recurso à analogia *legis*, aplicando-se, deste modo, as disposições correspondentes à fase em que ocorreu o dano.

⁴³⁷ Cf. IGNACIO ARROYO, “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta” cit, p. 446.

⁴³⁸ Cf. CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, cit., pp. 205 e ss..

⁴³⁹ O autor afirma que em Espanha as normas gerais do contrato transporte não tem em consideração as especificidades do transporte multimodal, além do mais as regras gerais tem carácter dispositivo, se fossem aplicáveis o transportador poderia, facilmente, afastar a sua responsabilidade.

⁴⁴⁰ Cf. CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, cit., p. 207

Em suma propôs uma solução mista que consiste no recurso do regime geral do transporte complementado por analogia *iuris* (extração de princípios comuns que resultem aplicáveis) e analogia *legis* (aplicação da normativa correspondente à fase em que se produziu o dano).

Para uma correta tomada de posição, diga-se, desde já, que a escolha de um critério normativo para solucionar o problema que temos em mãos encontra-se, condicionada pela posição que se adote relativamente à natureza jurídica do contrato de transporte multimodal. É com base nesta premissa que iremos explicar o nosso raciocínio para, por fim, concluir por uma tomada de posição.

Qualificámos o contrato de transporte multimodal como um contrato misto. Cabe, nesta fase, aferir qual o modo mais adequado para a regulação deste tipo de contratos⁴⁴¹. A doutrina⁴⁴² apresenta três teorias básicas para a regulação de contratos mistos, a saber: teoria da combinação, da absorção e da analogia. Aplicando-se a teoria da absorção teria de determinar-se o elemento tipicamente prevalente, esse elemento ditaria, depois, o regime do conjunto; na teoria da combinação *“impor-se-ia uma dosagem entre os regimes jurídicos próprios dos diversos tipos contratuais em presença, todos eles contribuiriam para fixar o regime*

⁴⁴¹ Na Holanda e na Alemanha, o contrato de transporte multimodal tem sido geralmente considerado como um “mixed contract” MARIA HOEKS define “mixed contract” como *“a contract that incorporates the characteristic features of more than one special type of agreement designated by written or unwritten law”* esta definição é a que consta da lei holandesa *“Article 6:215 BW178: When an agreement fulfils the conditions of two or more agreements of a special kind which are regulated by law, the provisions relating to each of these special agreements apply alongside each other, but only insofar as these provisions are compatible and their.”* A teoria da combinação foi adotada no *“Article 6:215 BW”* da lei holandesa. Sendo que existiam outras duas opções: *“the absorption approach”* e *“sui generis approach”*. Para mais desenvolvimento cf. MARIA HOEKS *“Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods”*, cit., pp. 56 e ss.

⁴⁴² RUI PINTO, *Tipicidade e atipicidade dos contratos*, cit., p.49, manifesta-se contra a teoria da combinação *“dizer que há contrato misto não é dizer que há concurso de normas, de qualificações.”* O autor recusa a recondução dos contratos mistos a cada um dos tipos legais envolvidos. Reconhece que *“Os contratos mistos são caracterizados pela proximidade a dois ou mais tipos contratuais”* não obstante, afirma que *“esta proximidade só por si não determina o regime aplicável”* concluindo que *“o contrato misto não corresponde a nenhum dos tipos de que é misto: tem aspectos deles.”* MENEZES LEITÃO, *Direito das obrigações*, cit., p. 189, e SANTOS JÚNIOR, SANTOS JUNIOR, *Direitos das Obrigações I, Sinopse explicativa e ilustrativa*, cit. p. 192, rejeitam liminarmente a teoria da aplicação analógica em virtude de não existir lacuna legal, uma vez que o n.º 2 do artigo 405.º prevê a celebração de contratos mistos *“Parece que, antes de mais, o problema deverá ser resolvido caso a caso, não se impondo prévia e necessariamente qualquer solução em abstracto. Apenas tendencialmente poderá defender-se que aos contratos mistos múltiplos ou combinados e aos contratos de tipo duplo ou geminado será de aplicar a teoria da combinação e aos contratos complementares e aos contratos indirectos a teoria da absorção”* MENEZES CORDEIRO, *“Empréstimos «Cristal»: Natureza e regime”*, cit., p. 494, afirma que resultará essencial para a regulação do contrato celebrado a autonomia das partes. Se porventura a vontade das partes for omissa dever-se-á recorrer a princípios gerais, com relevo para a vontade hipotética e à boa fé.

final do contrato misto considerado”; analogia “*considerar-se-ia que o contrato misto por definição seria um contrato não regulado na lei, assim sendo, lidar-se-ia com uma lacuna que não poderia deixar de ser integrada nos termos gerais*”⁴⁴³.

Ora, partindo do conceito de transporte multimodal como modalidade de transporte que integra vários modos de transporte distintos, poder-se-ia cogitar pela aplicação conjunta das regras correspondentes aos vários contratos – teoria da combinação.

No entanto, vimos que a essência do contrato de transporte multimodal reside na unicidade da prestação de deslocação das mercadorias, sendo por isso de rejeitar a aplicação da teoria da fragmentação, i.e., de regimes distintos – próprios de cada fase do transporte – ao contrato de transporte multimodal, que não se coaduna com a unitária natureza desta figura. Na esteira de IGNACIO ARROYO, entendemos que este raciocínio faz sentido para o transporte segmentado, mas não para o transporte multimodal, que não se confunde com aquele. Rejeitamos, assim, a solução da segmentação absoluta de regimes jurídicos aplicáveis ao contrato de transporte multimodal⁴⁴⁴.

Relativamente à teoria da absorção, parece-nos que peca pela incerteza e falta de segurança jurídica. As dificuldades suscitadas para a determinação da fase principal podem criar litígios e conseqüentemente custos, o que vai contra os interesses comerciais das partes. Mais, a aplicação do regime da fase principal a toda a operação de transporte colide com a natureza jurídica desta figura, na medida em que privilegia uma fase relativamente às outras. Diga-se, ainda, que a aplicação de um regime de um modo a outra fase distinta pode não ser propriamente adequada, donde rejeitamos igualmente esta teoria.

Poder-se-á, ainda, pugnar, ao nível do transporte multimodal interno, pela aplicação das normas gerais do contrato de transporte previstas no Código Comercial – dado que este contrato é classificado como um tipo social, mais concretamente um subtipo do tipo geral de transporte. Para aferir da bondade e praticabilidade desta solução, há que recorrer aos elementos gerais de interpretação

⁴⁴³ Cf. SANTOS JÚNIOR, *Direito das Obrigações I*, cit., p. 192

⁴⁴⁴ Neste sentido, JANUÁRIO COSTA GOMES “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*”, cit., p. 388.

por forma a aferir da *ratio* das normas aplicáveis ao regime geral do transporte e confrontá-las com as especificidades do transporte multimodal.

Diga-se, desde logo, a este respeito que nos Códigos Comerciais de Veiga Beirão e de Ferreira Borges não é feita qualquer referência ao transporte multimodal. Por outro lado, o Código Comercial não é exaustivo mesmo em relação à regulação do contrato de transporte em geral, circunscrevendo-se aos seguintes temas: i) a escrituração do transportador (artigo 368.º); ii) a guia de transporte (artigos 369.º a 375.º); iii) a execução do transporte (artigos 378.º a 382.º); iv) a responsabilidade do transportador (artigos 376.º, 377.º e 383.º a 386.º); v) a entrega e as garantias do transportador (artigos 387.º a 392.º).

É certo que estes factos não constituem, por si só, uma objeção à aplicação do Código Comercial às situações de transporte multimodal⁴⁴⁵. Mas as especificidades do transporte multimodal mostram-se incompatíveis com as disposições gerais do contrato de transporte aqui previstas e, diríamos até, incipientes, desde logo quanto ao regime de responsabilidade, que se mostra desajustado dos princípios gerais de direito dos transportes atualmente vigentes, tais como a limitação da responsabilidade do transportador, que, como vimos, constitui um princípio geral de direito dos transportes.

Desde logo, o Código Comercial não prevê nenhuma regra geral de limitação de responsabilidade, apenas fazendo uma referência a um caso muito específico de limitação de responsabilidade no artigo 383.º, n.º 1, onde pode ler-se que “*O transportador pode, com respeito a objectos sujeitos por natureza a diminuição de peso ou medida durante o transporte, limitar a sua responsabilidade a uns tanto por cento ou a uma quota parte por volume*”. Ora, esta regra, por um lado, apenas prevê a possibilidade de limitação especificamente quanto a “*objectos sujeitos por natureza a diminuição de peso ou medida durante o transporte*” e, por outro lado, não oferece quaisquer critérios quantitativos para a sua concretização.

Do exposto, julgamos que o regime do Código Comercial não deverá ser de aplicar ao contrato de transporte multimodal interno, pois não foi pensado para regular este tipo de situações e não oferece resposta às especificidades do transporte multimodal.

⁴⁴⁵ Cf. JANUÁRIO COSTA GOMES “Do transporte “*port do port*” ao transporte “*door to door*”, cit., p. 394.

Parece-nos que a melhor solução para a regulação do transporte multimodal residiria na criação de um regime próprio internacional – com soluções semelhantes às da prática internacional – uma vez que o transporte multimodal consiste numa modalidade de transporte autónoma das modalidades de transporte existentes carecendo de disciplina própria. Mas, perante ausência de um regime próprio, há que adotar critérios de regime.

A este respeito, quando for celebrado um contrato de transporte multimodal deve em primeiro lugar ter-se em atenção a vontade das partes vertida no conteúdo contratual. Sucede, porém, que em termos de responsabilidade o direito dos transportes estabelece commummente regimes imperativos, como tivemos ocasião de ver, pelo que a vontade das partes deverá ter, também no transporte multimodal, limites.

Neste sentido, dever-se-ão aplicar ao contrato de transporte multimodal analogicamente os princípios gerais (analogia *iuris*) transversais ao universo jurídico do direito do transporte, a saber: i) a base da responsabilidade reside na perda, dano ou atraso na entrega da mercadoria; ii) a culpa presumida; iii) a responsabilidade do transportador por atos de terceiros; iv) o benefício da limitação da responsabilidade do transportador; v) a preclusão do benefício da limitação da responsabilidade do transportador se este tiver criado/contribuído para a circunstância que originou o dano/perda/atraso na entrega.

A aplicação destes princípios não se mostra suficiente, pois são formulados em termos benéficos, havendo que concretizá-los. É o que fazem os diversos instrumentos unimodais. Para o efeito, há que distinguir entre danos localizáveis e danos não localizáveis.

Se o local do dano for conhecido, deverá ser aplicado analogicamente o regime desse segmento específico – i.e., o regime unimodal respetivo⁴⁴⁶. A aplicação analógica do regime correspondente à fase em que ocorreu o dano afigura-se uma solução adequada à natureza jurídica do transporte, pois se o transporte multimodal constitui uma modalidade autónoma das fases que integra não se pode aplicar

⁴⁴⁶ Para mais desenvolvimentos sobre a matéria *Vide* FRANCISCO PEREIRA COELHO, *Contratos complexos e complexos contratuais*, 2014, Coimbra Editora, pp. 239 e ss..

diretamente um regime de um tipo a outro tipo. Na ausência de disciplina própria para o transporte multimodal a aplicação analógica é adequada⁴⁴⁷.

Porém, como vimos, mercê do fenómeno da contentorização, é frequente a ocorrência de danos ocultos, assumindo, neste âmbito, elevada importância a construção de uma solução para este tipo de situações – na medida que inexistente uma solução globalmente aplicável.

Parece-nos que a melhor solução a adotar passará pela aplicação da lei mais favorável à parte prejudicada⁴⁴⁸, pelas seguintes ordens de razões: i) regras gerais da responsabilidade civil, na medida a *ratio* da responsabilidade consiste no ressarcimento dos prejuízos sofridos pelo lesado por parte do agente causador do dano dano – neste caso, aquele que incumpriu a prestação contratualmente assumida; e ii) existência de um disposições imperativas, transversais a vários instrumentos que regulam o transporte de mercadorias, que concedem uma maior proteção ao carregador – fala-se, então, em imperatividade a favor do carregador.

Quanto ao primeiro argumento, achamos que, estando em causa a violação de uma obrigação por parte do transportador, da qual emergem prejuízos para o lesado, seria contrário ao espírito e à *ratio* do instituto da responsabilidade civil fazer recair o “risco” do desconhecimento do local em que ocorreu o dano do lado do lesado. É, pois, o transportador que deve assumir o risco de desconhecimento de tal dano, pois é este que comete um ato ilícito. Tudo funcionaria, aqui, e na posição por nós seguida, como se existisse uma presunção de que o dano ocorreu no local em relação ao qual vigore um regime mais favorável ao carregador.

Em relação ao segundo argumento apontado, da análise de vários instrumentos que regem o transporte de mercadorias, verifica-se a existência de disposições que favorecem a posição do carregador traduzidas no estabelecimento de regimes imperativos a favor deste, i.e., possibilitando-se a sua derrogação se a

⁴⁴⁷ Neste sentido pronunciou-se alguma parte da jurisprudência espanhola, Vide a este propósito, Audiencia Provincial de Madrid (Sección 25ª) Sentencia núm, 221/2005 de 12 abril; Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 14ª). Sentencia núm. 247/2004 de 16 abril; disponível em: https://rodas5.us.es/file/a7dfe1b3-738b-3524-9b16-b54e7f1d1987/1/sentencias_derecho_transporte_scorm.zip/pagina_04.htm na doutrina é de destacar CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, cit, p. 475.

⁴⁴⁸ No mesmo sentido da Decisão do BGH de 24 de junho de 1987 (“*The Fundamental Decision of the BGH*”).

mesma lhe for mais favorável, e já não no caso de o vir a prejudicar em benefício do transportador.

A título de exemplo, e no que concerne especificamente aos instrumentos multimodais, veja-se o disposto no n.º 6 do artigo 18.º da CG de 1980 ou o n.º 1 do artigo 59.º das RR. Estes preceitos permitem a derrogação das normas da Convenção ou das Regras através de acordos que excedam os limites de responsabilidade daqueles instrumentos⁴⁴⁹. Veja-se também o artigo 27.º do acordo aseático “*Asean agreement Framework*”, o qual estabelece que “*Any stipulation in the multimodal transport document shall be null and void and shall produce no effect if it either directly or indirectly departs from the provisions of this Agreement and, specifically if stipulations are made that are prejudicial to the consignor or the consignee. This shall not affect the other stipulations contained in the document*”; no mesmo sentido, vide o artigo 26.º da Decisão 331; o artigo 32.º do Mercosul; o artigo 26.º Aladi e o artigo 29.º das RR.

Ainda a respeito deste segundo argumento, pensamos ser também decisivo o facto de as convenções unimodais estabelecerem, também, regras imperativas a favor do carregador⁴⁵⁰. Vimos que a aplicação das regras imperativas unimodais sobre responsabilidade ao transportador multimodal, quando o dano seja localizável, se impõe tendo por base um raciocínio analógico, ainda que sejam normas imperativas⁴⁵¹. Ora, se assim é, na hipótese de ser desconhecido o local do dano, e por forma a não pôr em causa nenhuma destas disposições imperativas, dever-se-á aplicar o regime unimodal que seja mais favorável – esta é, pois, a única forma de salvaguardar que não será, *in concreto*, violada nenhuma disposição imperativa, pois que é admissível a derrogação a favor do carregador, mas já não do transportador.

Há ainda que ter em consideração o regime das cláusulas contratuais quando o transporte multimodal seja interno, mercê da frequente utilização de formulários⁴⁵².

⁴⁴⁹ Neste sentido, SÓNIA ISABEL CAETANO, referindo-se às RR afirma que “*A responsabilidade imposta pela convenção ao transportador e às partes executantes marítimas tem carácter imperativo, uma vez que as cláusulas incluídas no contrato que visem excluir ou reduzir a responsabilidade destes durante o arco temporal são nulas.*” – cf. “*A responsabilidade do transportador nas Regras de Roterdão*”, cit., p. 566.

⁴⁵⁰ Vide por exemplo: n.º 8 do artigo 3.º da CB de 1924; artigo 26.º da Convenção de Montreal.

⁴⁵¹ Tal não impede, como vimos, a analogia.

⁴⁵² Cf. CARLOS LACERDA BARATA, “*Contratos de transporte terrestre: formação e conclusão*”, cit., p. 634.

§ 5.º Conclusões

- 1ª O transporte multimodal teve as suas origens nos usos comerciais, constituindo uma atividade que se encontra sedimentada na prática e de grande relevo no âmbito do comércio internacional, tendo o fenómeno da contentorização assumido um papel essencial no seu desenvolvimento, facilitando o manuseamento das mercadorias entre modos de transporte distintos.
- 2ª O contrato de transporte multimodal é um contrato legalmente atípico, mas socialmente típico. Este tipo social é caracterizado pela combinação de dois ou mais modos de transporte distintos numa prestação única, com um único responsável por toda a operação de transporte, independentemente do local em que o dano tenha ocorrido.
- 3ª Não obstante a utilização da expressão “operador de transporte multimodal” em diversos instrumentos normativos, parece-nos preferível a utilização do termo “transportador multimodal”, na medida em que a obrigação contratualmente assumida consiste na deslocação das mercadorias. É verdade que o transportador multimodal exerce funções de planeamento e de organização de toda a operação de transporte, mas a obrigação de transporte constitui o cerne do contrato, assumindo aqui a verdadeira função de transportador.
- 4ª O contrato de transporte multimodal não se confunde com o contrato de trânsito, na medida em que os seus objetos são distintos – no primeiro caso a prestação principal consiste na deslocação das mercadorias; no segundo passa pela obrigação da celebração de um contrato de transporte.
- 5ª Sendo certo que muitas vezes o transitário assume a posição de transportador multimodal, nestas situações a obrigação contratualmente assumida pelo transitário consiste na deslocação das mercadorias, e,

consequentemente ser-lhe-á aplicável o mesmo regime de responsabilidade do transportador multimodal, porque está a agir nessa qualidade. O problema – não isento de controvérsia – residirá, então, na determinação do regime aplicável ao transportador multimodal.

- 6^a Por outro lado, o papel do transitário desempenhado *in concreto* só poderá ser rigorosamente identificado atendendo ao conteúdo das obrigações que contratualmente tenha assumido, ainda que profissionalmente se assuma como transitário.
- 7^a O recurso à combinação de modos de transporte é de frequente utilização internacional, facilitando a deslocação de mercadorias e reduzindo os custos de transporte, o que se reflete naturalmente nas relações comerciais internacionais.
- 8^a No entanto, inexistente um regime jurídico internacional uniforme com carácter imperativo e de aplicação global que discipline esta modalidade de transporte. Existem apenas convenções internacionais que disciplinam os modos de transporte individualmente considerados – estas não contêm disposições relativas ao transporte multimodal, apenas fazem referência às situações de combinações de modos de transporte.
- 9^a Não obstante, esta atividade constitui uma realidade da *praxis* comercial, pelo que os eventuais problemas que se levantam no seu âmbito não podem ficar à mercê de um “vazio normativo”. A determinação do regime jurídico aplicável ao contrato de transporte multimodal, bem como do regime de responsabilidade do transportador multimodal, carecem de solução.
- 10^a Este panorama de incerteza jurídica instigou a cooperação entre várias organizações internacionais com o propósito de criação de uma convenção internacional sobre o transporte multimodal de mercadorias. Os esforços culminaram com aprovação da Convenção de Genebra de 1980, que nunca chegou a entrar em vigor mercê da existência de interesses conflitantes.

- 11^a A Convenção de Genebra de 1980 adota o sistema das Regras de Hamburgo, tendo sido alvo das mesmas críticas apresentadas para aquela. Esta Convenção encontrou fortes objeções por parte dos transportadores marítimos, que se manifestaram contra o regime de responsabilidade consagrado na Convenção.
- 12^a O facto de a Convenção de Genebra de 1980 não constituir direito material vigente não retira, porém, a sua importância prática no seio do comércio internacional, tendo servido de base para várias soluções multimodais que se sucederam.
- 13^a A ausência de uma convenção internacional sobre o transporte multimodal e os problemas existentes aquando da determinação do regime jurídico aplicável ao contrato de transporte multimodal resultou na proliferação de soluções de âmbito circunscrito, traduzidas, *grosso modo*, na celebração de acordos regionais e sub-regionais, na criação de leis nacionais e na adoção de formulários internacionais. Esta panóplia de regimes segue, no essencial, as disposições das Regras UNCTAD/ICC de 1992 e da Convenção de Genebra de 1980.
- 14^a Na maioria das legislações nacionais inexistente igualmente um regime específico para o transporte multimodal, pelo que constitui prática corrente a adoção de formulários internacionais (Multidoc 95, FIATA FBL 1992) cujo conteúdo é, na sua maioria, coincidente com o regime das Regras UNCTAD/ICC.
- 15^a As Regras UNCTAD/ICC sobre os documentos de transporte multimodal alcançaram um enorme sucesso na prática comercial enquanto modo de regulação do regime de responsabilidade do transportador multimodal, ainda que assumam a natureza de *soft law* – aspeto este que tem sido alvo de críticas, devido à necessidade de uma solução internacional imperativa com âmbito de aplicação global.

- 16^a Uma análise transversal dos vários instrumentos multimodais em vigor permite concluir que a base de responsabilidade do transportador multimodal é subjetiva, i.e., baseada na culpa, sendo, ademais, uma culpa presumida.
- 17^a O transportador multimodal será responsabilizado pela perda, avaria ou atraso na entrega das mercadorias se o evento que originou a avaria, dano ou atraso na entrega das mercadorias tiver ocorrido durante o período de responsabilidade do transportador, i.e., durante o lapso temporal em que este controla as mercadorias. Se for efetuada prova nesse sentido o transportador é *prima facie* responsável.
- 18^a Para se exonerar terá de provar a ausência de culpa ou que tomou todas as medidas que podiam ter sido razoavelmente exigidas. Poderá, ainda, alegar causas de exoneração específicas, que variam de instrumento para instrumento.
- 19^a O transporte multimodal é caracterizado pela integração de vários modos de transporte e por múltiplas operações, sendo frequente, neste âmbito, o recurso aos serviços de terceiros para a execução material da prestação de transporte.
- 20^a Os instrumentos multimodais preveem a responsabilidade objetiva pelos atos destes terceiros – i.e., o transportador responderá pelos atos dos seus empregados, agentes ou terceiros independentemente de culpa própria. A sua responsabilidade só será, aqui, afastada, na medida que prove a ausência de culpa dos terceiros a quem recorra.
- 21^a O lesado poderá intentar ação extracontratual contra os agentes, empregados ou terceiros a que o transportador multimodal recorra com a particularidade da extensão do regime multimodal - aplicável ao transportador multimodal – a essas agentes, empregados ou terceiros.

- 22^a Apesar de teoricamente a base da responsabilidade do transportador multimodal assentar na culpa, na prática o transportador acaba por ser responsabilizado independentemente de culpa.
- 23^a Com efeito, a mercadoria é frequentemente transportada em contentores, o que impossibilita a determinação da identificação do local em que ocorreu o dano, o mesmo se verificando em relação às situações de atraso ou de danos progressivos – que se proletam e agravam ao longo da operação de transporte que percorre vários segmentos. Nestes casos, o transportador vê-se impossibilitado de afastar a culpa ou provar que tomou todas as medidas que podiam ser razoavelmente exigíveis, uma vez que o local em que ocorreu o dano é desconhecido, sendo, na prática, responsabilizado objetivamente.
- 24^a As possibilidades de afastamento da presunção de culpa acabam, assim, por ficar muito reduzidas. A sua utilidade prática ficará circunscrita às situações em que é possível proceder à identificação do local em que ocorreu o dano mas, mesmo aqui, as dificuldades de prova fazem-se sentir com muita acuidade. Numa palavra, vigorando embora um sistema de culpa presumida, não raras vezes ocorrerão situações de uma verdadeira *diabolica probatio*.
- 25^a Concluímos assim pela coexistência de um regime de culpa presumida para as situações de danos localizados, um regime de responsabilidade objetiva para os casos de danos ocultos e um regime de responsabilidade objetiva perante atos de terceiros.
- 26^a As dificuldades probatórias dificultam que o transportador faça uso das causas de exoneração de modo a afastar a culpa. Neste sentido, há quem se pronuncie a favor de uma responsabilidade objetiva do transportador, argumentado que em última *ratio* seriam as seguradoras a suportar os prejuízos advenientes da avaria, perda ou atrasos na entrega das mercadorias.

- 27^a Se o transportador não conseguir provar que o dano se encontra justificado pelo preenchimento de uma causa específica ou geral de exoneração, e a responsabilidade pelas perdas, avarias ou atrasos na entrega das mercadorias for imputada definitivamente ao transportador multimodal, este poderá ainda beneficiar da limitação da sua responsabilidade, sendo possível afirmar, neste âmbito, a existência de um princípio geral de limitação da responsabilidade transversal ao direito dos transportes.
- 28^a Este princípio admite exceções, podendo ser afastado em algumas situações, tais como por acordo das partes, por inserção de uma declaração de interesse na mercadoria ou se na origem do dano esteve um ato ou omissão doloso ou negligente do transportador multimodal.
- 29^a A CG de 1980 e as Regras UNCTAD/ICC de 1992 estabelecem um regime de responsabilidade unitário para o transportador multimodal quando o local em que ocorreu o dano for desconhecido. Os limites de responsabilidade aplicáveis variam consoante a inserção ou não de um segmento marítimo. Quando o local em que ocorreu a avaria ou perda/destruição for localizado, aplicar-se-á o limite de responsabilidade corresponde a esse segmento específico, convergindo assim ambos os instrumentos na adoção do sistema de rede modificado (e não de rede puro, que remete para o regime jurídico integral da fase em que ocorreu o dano).
- 30^a É, no entanto, de realçar que os pressupostos das Regras UNCTAD/ICC e da CG de 1980 diferem: a CG de 1980 só remete para a aplicação de um limite de outro instrumento na medida em que esse outro limite seja superior ao nela previsto; as Regras UNCTAD/ICC de 1992 remetem para o limite de responsabilidade aplicável ao segmento em que ocorreu o dano independentemente de ser superior ou inferior ao nelas previsto.
- 31^a Verificamos assim, no âmbito da limitação da responsabilidade, um tratamento diferenciado do modo de transporte marítimo comparativamente aos restantes modos de transporte, através da “*container clause*” que permite que a limitação da responsabilidade seja efetuada com

base “*package/unit ou per Kg*” – o que não sucede nos restantes modos de transporte –, e ainda a fixação de limites distintos para o contrato de transporte multimodal em função da integração ou não de fase marítima.

- 32^a Parece-nos que estas opções vão contra a natureza do contrato de transporte multimodal na medida em que este consiste na integração de modos de transporte numa prestação única, devendo todos os modos ter o mesmo tratamento (temos dúvidas se esse tratamento especial para o transporte marítimo se encontra justificado).
- 33^a No que diz respeito aos prazos para o exercício de ações, verifica-se uma diversidade de soluções entre os vários instrumentos multimodais, optando uns por consagrar um prazo de dois anos, outros optando pelos doze meses e, por fim, adotando outros o prazo de nove meses.
- 34^a A existência de um prazo reduzido para o exercício de ações nas Regras UNCTAD/ICC de 1992 tem consideração as relações existentes entre o transportador multimodal e os transportadores unimodais (que executam materialmente a operação de transporte). Estas relações são regidas (se os âmbitos das convenções se encontrarem preenchidos) pelas convenções unimodais, que preveem prazos para o exercício do direito de ação superiores àquelas Regras.
- 35^a A efetividade da ação de regresso do transportador multimodal contra os transportadores efetivos dependerá do estabelecimento de prazos inferiores para o exercício de ação nos instrumentos multimodais em relação aos existentes nas convenções unimodais.
- 36^a A presente moldura legal é fragmentada e complexa, não sendo possível antever com segurança o regime de responsabilidade que será aplicado ao transportador multimodal.
- 37^a A solução ideal passaria pela criação de um regime uniforme aplicável a toda a operação de transporte, mediante a adoção e uma convenção internacional

sobre a matéria que tivesse em consideração a prática comercial corrente, bem como as situações de contentorização e as relações que se estabelecem entre o transportador e os terceiros.

38^a Tendo em consideração as dificuldades de implementação de uma solução global e uniforme, algumas vezes manifestam-se no sentido de adoção de uma solução à escala europeia.

39^a O contrato de transporte multimodal não foi alvo de consagração legal pelo nosso ordenamento jurídico. Nesta medida, a determinação do regime aplicável dependerá da qualificação que se faça da natureza do contrato.

40^a A este respeito, o contrato de transporte multimodal pode ser configurado como um contrato misto, uma vez que o mesmo é caracterizado pela integração de, pelo menos, dois modos transporte diferentes. Sendo certo que cada modo individualmente encontra disciplina na lei, o contrato de transporte multimodal, ao incluir elementos próprios de vários tipos contratuais, deve ser qualificar-se como misto.

41^a É verdade que a especificação dos modos não tem de ser feita *a priori*. Contudo, a combinação de modos é essencial para a caracterização deste tipo contratual. Saber se o transporte multimodal constitui uma realidade autónoma das suas fases individualmente consideradas é uma questão que terá de ser debatida aquando da regulação do contrato misto.

42^a Uma hipótese possível de regulação deste tipo contratual passaria pela combinação de regimes, i.e., por aplicar o regime correspondente a cada fase de transporte ao transporte multimodal. Esta teoria, é, no entanto, fragmentária, pelo que não se coaduna com a natureza unitária do transporte multimodal.

43^a Outra solução residiria na aplicação de uma fase principal a toda a operação de transporte. Sucede, no entanto, que para além dos problemas probatórios suscitados e da indefinição de critérios para a determinação da fase principal,

parece-nos que a aplicação do regime de um modo de transporte específico a outro modo de transporte distinto podia resultar numa aplicação artificial de um modo a outro, na medida em que não considera as especificades desse outro modo.

44^a Julgamos, pois, que as especificades do transporte multimodal exigem a distinção de duas situações, i.e., daquelas em que o local do dano pode ser conhecido e daquelas em que o local do dano é insuscetível de ser identificado (danos ocultos).

45^a Com efeito, quando o dano é localizado, a solução mais adequada passará pela aplicação analógica do regime jurídico correspondente à fase em que ocorreu o dano (*analogia legis*).

46^a A este respeito, o transporte multimodal constitui uma modalidade autónoma que não se confunde com as fases que dela fazem parte, não coincidindo o objeto do transporte multimodal com o objeto dos transportes unimodais, pelo que a aplicação do regime jurídico correspondente à fase em que ocorreu o dano terá de fundamentar-se num raciocínio analógico – e não direto.

47^a Ademais, a aplicação do regime correspondente à fase em que ocorreu o dano, ao permitir que a responsabilidade do transportador multimodal seja regida pelas mesmas disposições aplicáveis ao contrato de transporte unimodal celebrado entre o transportador multimodal e os transportadores unimodais, permitirá assegurar o direito de regresso.

48^a Para os danos não localizados, e perante a ausência de regulação, o regime da responsabilidade do transportador multimodal deverá corresponder ao previsto no regime uniforme mais favorável ao lesado: por um lado porque é o transportador que comete um ilícito traduzido no incumprimento de uma obrigação, não devendo o risco de não ser possível identificar o local do dano correr por conta do lesado; por outro lado porque esta é a solução que melhor se coaduna com o carácter imperativo das convenções e leis unimodais que

estabelecem uma imperatividade a favor do carregador, evitando a consequente violação (ainda que indiretamente com recurso à analogia legis) de tais regimes uniformes.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, HUGO RAMOS,

- “Em torno do contrato de transporte marítimo de mercadorias”, in *Temas de Direito dos Transportes*, volume III, Almedina, 2015;

- *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, Almedina, 2008.

ARROYO, IGNACIO,

- “La responsabilidad del porteador en las reglas de Rotterdam”, in *III Jornadas de Lisboa de direito marítimo*, Almedina, 2014;

- “Âmbito de aplicación de la normativa uniforme”, in *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVIII, 2001.

BAPTISTA, JOÃO VALBOM, “O contrato de expedição” in *Temas de Direito dos Transportes - Volume II*, Almedina, 2013

BARATA, CARLOS LACERDA, “Contratos de transporte terrestre: formação e conclusão”, Separata da Revista da Ordem dos Advogados, Ano 73, II/III – Lisboa, Abr.-Set. 2013.

BASTOS, NUNO MANUEL CASTELLO-BRANCO,

- *Direito dos transportes*, Almedina, Instituto de Direito das Empresas e do Trabalho, cadernos, n.º 2 2004.

- *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*, Almedina, 2004.

BESONG, CHRISTINE, *Towards a modern role for liability in multimodal transport law*, Londres, 2004, disponível em <http://discovery.ucl.ac.uk/1444542/1/U591848.pdf>.

BERLINGIERI, FRANCESCO,

- “The Uncitral Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or partly) (by sea) in *Zbornik Praunog Fakulteta u Zagrebu*, 2008, volume 58, número 1-2;

- “A new convention on the carriage of goods by sea: port-to-port or door-to-door?” In *Revue de droit uniforme*, Rome, 2003, volume 8, número 1-2.

BLANCO-MORALES LIMONES, PILAR: coordenadora, **CARAVACA, ALFONSO L. CALVO,** e **GÁNDACA, Luis FERNÁNDEZ DE LA:** diretores, *Contratos internacionales*, Tecnos, 1997.

BRANCO, JOÃO RICARDO,

- “A conduta antijurídica do transportador e a preclusão da limitação da responsabilidade” in *Temas de Direitos dos Transportes, Volume I*, Almedina, 2010.

- “A responsabilidade civil do transportador”, Tese de mestrado.

- BRITO, MARIA HELENA**, “Direito do comércio internacional”, Almedina, 2004.
- BURBANO, AURA YOLIMA RODRIGUEZ**, “Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador”, Castellón De La Plana, 2010, disponível em <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/108928/aurarodbur.pdf?sequence=1>.
- CAETANO, SÓNIA ISABEL**, “A Responsabilidade do Transportador nas Regras de Roterdão” in *Temas de Direito dos Transportes III*, Almedina, 2015.
- CASANOVA, MAURO/ BRIGNARDELLO, MONICA**, *Diritto dei trasporti, La disciplina contrattuale*, Giuffrè Editore, 2007.
- CARBONE, SERGIO M.**,
- “Autonomia privata e contratti internazionali” in *La nueva jurisprudencia civil commentata*, ano 8 nº 4, Padora, 1992.
 - *Le regole di responsabilità del vettore marittimo: dall’Aja ad Amburgo attraverso la giurisprudenza italiana*, Milano, Giuffrè, 1984
- COELHO, CARLOS DE OLIVEIRA**, “Em torno da responsabilidade civil das partes executantes face às Regras de Roterdão” in *III Jornadas de Lisboa de direito marítimo*, Almedina, 2014
- COELHO, FRANCISCO MANUEL DE BRITO PEREIRA**, *Contratos Complexos e Complexos Contratuais*, Coimbra Editora, 2014.
- CORDEIRO, ANTÓNIO MENEZES**,
- “O Transporte Multimodal” in *III Jornadas de Direito Marítimo*, Almedina, 2014;
 - *Tratado de Direito Civil*, XVIII, Almedina, 2014
 - “O costume e os usos no século XXI” in *Revista de direito das sociedades*, ano III, 2011, 3;
 - “Eficácia externa: novas reflexões”, *O direito*, A. 141, n.º 4, 2009;
 - “Introdução ao direito dos transportes” in *I Jornadas de Direito Marítimo*, Almedina, 2008;
 - “Empréstimos cristal : natureza e regime” in *O direito/prop. Sociedade Internacional de Promoção de Ensino e Cultura*. - Lisboa, 1995. - A. 127, nº 3-4 (Jul.-Dez.).
- COSTA, MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA**, “A eficácia externa das obrigações: entendimento da doutrina clássica”, *Estudos em homenagem ao Prof. Doutor Manuel Henrique Mesquita*, Vol. I, Coimbra Editora, 2010.

COSTEIRA DA ROCHA, FRANCISCO, *O contrato de transporte de mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, Almedina, 2000.

D'ALMEIDA, JORGE P., “Portos e transportes marítimos”, disponível em: <https://infoeuropa.euroid.pt/files/database/000038001000039000/000038454.pdf>.

DIAS, MATEUS ANDRADE, “Regras de Roterdão, alguns comentários na perspetiva dos interesses dos transportadores de linha regular” in *III Jornadas de Lisboa de direito marítimo*, Almedina, 2014.

DI FAZIO, CÁTIA, “Multimodal Transport in Italy”, in *L'évolution du droit des transports en Europe: Marseille, 12 octobre 2007, Evolution of transport and travel law in Europe/ UAE - Union des Avocats Européens*, Bruxelles, Bruylant, 2008.

DELEBECQUE, PHILIPPE, “Le transport multimodal” in *Revue Internationale de Droit Comparé*, ano 50, n.º 2, 1998.

DUARTE, RUI PINTO, *Tipicidade e Atipicidade dos Contratos*, Almedina, 2000.

EFTESTOL-WILHELMSSON, ELLEN, *The Rotterdam Rules in a European multimodal context*, disponível em: http://www.helsinki.fi/katti/english/EE-W_Publications/RotterdamRules_in_a_European_multimodal_context.pdf.

F. STURLEY, MICHAEL/FUJITA, TOMOTAKA/ZIEL, GERTJAN VAN DER, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, Thomson Reuters, 2010.

FARIA, DUARTE LYNCE, “As Regras de Roterdão – As Alterações mais Significativas”, in *III Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo – Das Regras da Haia às Regras de Roterdão*, Almedina, 2014.

FERREIRA, VÍTOR HUGO MONTEIRO “O setor dos transportes em Portugal: a intermodalidade fator dinamizador das empresas exportadoras”, tese de mestrado, 2013

GALVÃO, PEDRO VIEGAS, “Sim ou não às Regras de Roterdão?” in *III Jornadas de Lisboa de direito marítimo*, Almedina, 2014.

GLASS, DAVID A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, London Singapore, 2004.

GODINHO, ADRIANO MARTELETO, “A transferência do risco na venda marítima” in *Temas de Direito dos Transportes I*, Almedina, 2010.

GOMES, MANUEL JANUÁRIO DA COSTA,

- *Contratos Comerciais*, Almedina, 2012;
- “Sobre a responsabilidade do transportador nas Regras de Roterdão, Breves novas”, in *Estudios de Derecho Marítimo*, Arandazi, 2012;
- “Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção “Marítima-Plus” sobre transporte internacional de mercadorias”, in *Temas de Direito dos Transportes I*, Almedina, 2010;
- “Sobre a vinculação del credere”, in *Estudos em homenagem ao Prof. Doutor Martim de Albuquerque*, Vol. 2, 2010;
- “Do transporte “port do port” ao transporte “door to door”, in *Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo – O contrato de transporte marítimo de mercadorias*, Almedina, 2008.

GÓMEZ DE SEGURA, CARLOS LLORENTE,

- “La nueva regulación del contrato de transporte en Alemania Transportrechtsreformgesetz” in *Revista de derecho mercantil*, Madrid, n. 234, Octubre-Diciembre, 1999.
- “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, in *Contratos Internacionales*, 1997, Editorial Tecnos.

HOEKS, MARIA, *Multimodal transport law, the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, disponível em <http://repub.eur.nl>.

JÚNIOR, EDUARDO DOS SANTOS,

- *Direitos das Obrigações I, Sinopse explicativa e ilustrativa*, AAFDL, 2012;
- “Sobre o conceito de contrato internacional” in *Estudos em memória do Professor Doutor António Marques dos Santos*, Vol. 1, Coimbra, 2005;
- *Da responsabilidade civil de terceiro por lesão do direito de crédito*, Almedina, Coimbra, 2003.

KIANTOU-PAMPOUKI, ALIKI, *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading, XV Congrès International de Droit Comparé XVth International Congress of Comparative Law Bristol, 26 July – 1 August 1998*, Bruylant, Bruxelles, 2000.

LEITÃO, MENEZES, *Direito das obrigações*, Vol. I, Almedina, 2014.

LÓPEZ, CARLOS GÓRRIZ, “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo” in *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXI.

MARIN, JASENKO, “The harmonization of liability regimes concerning loss of goods during multimodal transport”, disponível em: <https://bib.irb.hr/datoteka/658575.Marin.pdf>.

MATINNA, ANDREA LA, “*La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*”, in *Il diritto marittimo*, 2005.

MARTINEZ, PEDRO ROMANO, *O Subcontrato*, Almedina, 2006.

MARTINS, ALEXANDRE DE SOVERAL, “Os documentos de transporte nas Regras da Haia e nas Regras de Roterdão” in *III Jornadas de Lisboa de direito marítimo*, Almedina, 2014.

MARTINS, ELIANE M. OCTAVIANO, “Luzes e sombras sobre as Regras de Rotterdam: a posição do Brasil e da América Latina”, in *III Jornadas de Lisboa de direito marítimo*, Almedina, 2014.

MERCADAL, BARTHÉLEMY, “Regards sur le droit des transports”, in *Études offerts à René Rodière : le droit international : unité et diversité*, Dalloz, 1981.

MORENO, ALBERTO DIAZ, “El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte de mercancías” in *Revista de derecho del transporte, rdt*, 2010, n.º 6.

MURTA, DANIEL, *Quilómetros, euros e pouca terra*, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2010.

OCTAVIO RAVINA, ARTUR/A. ZUCCHI, HÉCTOR, *Régimen Del Transporte Multimodal en Apéndice Tratados Y Acuerdos Internacionales*, Abeledo-Perrot, 1999.

PEYREFITTE, LÉOPOLD, “Quelques aspects de la jurisprudence en matière de transport” in *Études offerts à René Rodière : le droit international : unité et diversité.*, Dalloz, 1981.

PINHEIRO, LUÍS DE LIMA,

- “Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias” in *I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, Almedina, 2008;

- *A passagem do risco do preço na venda internacional de mercadorias*, Separata da Revista *O Direito*, IV, Almedina, 2007;

- “O direito autónomo do comércio internacional em transição: a adolescência de uma nova lex mercatoria” in *Estudos jurídicos e económicos em homenagem ao Prof. Doutor António de Sousa Franco*, vol II, 2006

- *Direito Comercial Internacional*, Almedina, 2005.

RAMBERG, JAN, “Multimodal transport a new dimension of the law of carriage of goods?” in *Études offerts à René Rodière: le droit international: unité et diversité*, Dalloz, 1981.

RAPOSO, MÁRIO,

- “Transporte Marítimo de Mercadorias: Hoje e Amanhã”, in *III Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo – Das Regras da Haia às Regras de Roterdão*, Almedina, 2014;

- “Transporte marítimo de mercadorias, os problemas”, in *I Jornadas de Lisboa de direito marítimo*, Almedina, 2008;

- “Do contrato de transporte internacional de mercadorias por mar” in *Temas de Direito Marítimo II*, Almedina, 2004.

RIBEIRO, JOAQUIM DE SOUSA, *O Problema do Contrato – As cláusulas contratuais gerais e o princípio da liberdade contratual*, Almedina, 1999.

RICHTER-HANNES, DOLLY, “Possibility and Necessity of the Unification of International Transports Law”, in *Études offertes à René Rodière*, Jurisprudence Générale Dalloz, 1981.

RODRIGUES, LUÍS BARBOSA, *A Interpretação de Tratados Internacionais*, AAFDL, 2002.

RODRIGUEZ BURBANO, AURA YOLIMA, *Transporte multimodal: régimen jurídico y responsabilidad del porteador*, Castellón De La Plana, 2010, disponível em <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/108928/aurarodbur.pdf?sequence=1>.

RUEDA, FRANCISCO CARLOS LÓPEZ,

- “Introducción a la jurisprudencia multimodal”, *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXV, 2008;

- “El transporte multimodal internacional, La viabilidade de un regime jurídico uniforme”, in *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXI, 2004.

- “El régimen jurídico del transporte multimodal”, *La ley*, 1ª ed, Setembro, 2000

SARAGOÇA, JOSÉ LUÍS, “A Responsabilidade do Transportador Rodoviário de Mercadorias e o Dolo ou Falta Equivalente ao Dolo” in *Temas de Direito dos Transportes III*, Almedina, 2015.

VASCONCELOS, PEDRO PAIS DE, *Contratos Atípicos*, 2ª ed., Almedina, 2009.

VILAS, RAMÓN LÓPEZ, *El Subcontrato*, Editorial Tecnos, 1973.

VÖLKER, CHRISTIAN, “L`évolution du droit de transport en Allemagne coup d`oeil sur une série d`arrêts récents sur la question: mais où la mer s`arrête-t-elle donc?” in

L'évolution du droit des transports en Europe: Marseille, 12 octobre 2007, Evolution of transport and travel law in Europe / UAE - Union des Avocats Européens, Bruxelles, Bruylant, 2008.

WINTER, LUÍS ALEXANDRE CARTA/ BOTELHO, MARTINHO MARTINS, *O Regime Jurídico Internacional do Transporte Multimodal de Mercadorias: Um Comparativo Entre a Convenção de Genebra de 1980 e as Regras de CNUCED/CCI* disponível em: <https://digitalis.uc.pt/pt-pt/node/106201?hdl=33942>

Referências institucionais:

UNCTAD Secretariat: Multimodal transport: Carrier liability and freedom of contract under the uncitral draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], UNCTAD/SDTE/TLB/2004/2 24 de novembro de 2004, disponível em: http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20042_en.pdf

UNCTAD Secretariat: Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument. UNCTAD/SDTE/TBL/2003/1, 13 de janeiro de 2003, disponível em: http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf

UNCTAD Secretariat: Implementation of multimodal transport rules, comparative table, UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add. 1, 9 de outubro de 2001, disponível em: <http://unctad.org/en/docs/posdtetlbd2.en.pdf>

UNCTAD Secretariat: Implementation of multimodal transport rules, UNCTAD/SDTE/TLB/2, 27 de junho de 2001, disponível em: <http://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd2a1.en.pdf>

UN/ECE Secretariat: Possibilities for reconciliation and harmonization of civil liability regimes governing combined transport, TRANS/WP.24/2000/3, 3 de julho de 2000, disponível em: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/0000-3e.pdf>

UNCTAD Secretariat: Facing the challenge of integrated transport services, UNCTAD/SDD/MT/7 28 de abril 1995, disponível em: <http://unctad.org/en/Docs/posddmtd7.en.pdf>

European Commission: Intermodal transportation and carrier liability, junho de 1999, disponível em: [file:///C:/Windows/system32/config/systemprofile/Documents/Downloads/C32599285ENC_001%20\(2\).pdf](file:///C:/Windows/system32/config/systemprofile/Documents/Downloads/C32599285ENC_001%20(2).pdf)