



**FACULDADE DE DIREITO**  
Universidade de Lisboa

Pedro Gustavo Esteves de Oliveira Hipólito

**O CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE  
MERCADORIAS PERIGOSAS**

Mestrado em Direito e Prática Jurídica  
Especialidade de Direito dos Transportes

Orientador: Professor Doutor Manuel Januário da Costa Gomes

Lisboa, 2023

## **Agradecimentos:**

*In memoriam:* de meus avós maternos Rita e Joaquim, eternas referências no meu percurso académico; de meu irmão Nuno, pelo profissionalismo e entrega que dedicava à atividade de transportes rodoviários de mercadorias e com quem partilhei muitas horas e experiências inigualáveis, enquanto foi possível o nosso convívio no “mundo dos vivos”; de meu pai José, que desde cedo me “apresentou” ao meio dos transportes rodoviários de mercadorias e a quem devo muito do meu conhecimento deste setor de atividade económica; e, *last but not least*, de minha mãe Jocelina, minha eterna referência intelectual e académica, pela partilha do seu saber e pelo permanente incentivo para que prosseguisse os objetivos a que me fui propondo ao longo da minha vida académica.

À minha esposa Mónica, e aos meus filhos Tiago, Rita e Marta, pela compreensão das minhas longas ausências derivadas à vida académica e pelo constante incentivo para que prossiga com a minha procura do saber.

Às minhas Ilustres Colegas Dra. Helena Fonseca (minha eterna estagiária) por ter assumido o meu legado forense, sem o qual nunca teria tido disponibilidade para me dedicar a estes estudos, e aos meus/minhas Ilustres colegas de mestrado, em especial à Dra. Maria do Rosário Costa, pela partilha de conhecimentos e pelos incentivos na prossecução deste trabalho.

Aos Sábios docentes do Mestrado em Direito e Prática Jurídica, Especialidade de Direito dos Transportes, Professor Doutor Hugo Ramos Alves e Professora Doutora Catarina Salgado, e em especial ao Professor Doutor Januário da Costa Gomes, pela partilha do seu imenso saber e por ter aceitado ser orientador desta dissertação.

A todos estarei eternamente grato!

Setúbal, 2023

## **Resumo**

A presente dissertação tem como objetivo proceder à análise jurídica e comparativa da regulamentação dos contratos de transporte de mercadorias perigosas efetuados por via terrestre, nos modos rodoviário e ferroviário, tanto a nível nacional como internacional. Será feita uma análise ao nível dos direitos e obrigações dos diversos intervenientes, com enfoque no transportador, procurando enquadrá-la com a respetiva responsabilidade civil.

Nesse sentido proceder-se-á à análise dos diversos diplomas legais aplicáveis quer ao contrato de transporte em geral, quer aos aplicáveis especificamente aos transportes terrestres de mercadorias perigosas, tanto nos modos rodoviário como ferroviário, a nível nacional e internacional. Assim, passaremos a analisar a legislação em vigor, de âmbito nacional, o Código Comercial de 1888, o Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro, que estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias e das operações de carga e descarga de mercadorias realizadas em território nacional, incluindo dos tempos de espera, sejam elas relacionadas com transportes nacionais ou internacionais, o Decreto-Lei nº 41-A/2010, de 29 de abril, que regula o transporte terrestre de mercadorias perigosas, a Portaria nº 309-A/2021, de 17 de dezembro, que aprova os anexos da Diretiva Delegada (UE) 2020/1833, da Comissão, de 2 de outubro de 2020, adaptando ao progresso científico e técnico os anexos da Diretiva 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas e a legislação de âmbito internacional como a Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR) e o Acordo Relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR). Relativamente ao transporte ferroviário, especificamente, a Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários Internacionais (COTIF), o Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID) e o Decreto nº 39780, de 21 de agosto de 1954.

**Palavras-chave:** contrato de transporte, transporte terrestre, transporte rodoviário, transporte ferroviário, mercadorias perigosas

## **Abstract**

This dissertation aims to carry out a legal and comparative analysis of the regulation of contracts that include the transport of dangerous goods done by land, either by road and rail modes, in a national and international levels. There is also an analysis to what concerns the rights and duties of the several intervening parties, focusing on the carrier, trying to frame it with the respective civil responsibility.

Therefore, we will proceed to the analysis of the several legal diplomas applicable to transport contracts in general, as well as of those diplomas applicable specifically to land transport of dangerous goods, both by road and rail modes, in a national and international level. Thus, we analyse the current legislation in force, at a national scope,, namely, in the “Código Comercial de 1888”, the Law Decree nr. 239/2003, of October 4th, that establishes the juridical regimen of the contract of national road transport of goods and of the operations of loading and unloading of goods carried out in national territory, including waiting times, whether they are related to national or international transport, the Law Decree nr. 41-A/2010, of April 29th, that regulates the land transport of dangerous goods, the Ordinance nr. 309-A/2021 of December 17th, that approves the annexes to the Delegated Directive (EU) 2020/1833, of the European Commission, of October 2nd of 2020, that adapts the scientific and technical progresso to the annexes of Directive 2008/68/EC, of the European Parliament and Council, of September 24th, related to the inland transport of dangerous goods, and to international legislation, such as the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), and the Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR). Concerning the rail transport, specifically, the Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF), the Regulation Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) and Law Decree Nr. 39780 of August 21 st of 1954.

**Keywords:** transport contract, land transport, road transport, rail transport, dangerous goods

## **Abreviaturas**

**ADN** – Acordo Europeu Relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior

**ADR** – Acordo Relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada

**ANAC** – Autoridade Nacional de Aviação Civil

**CC** – Código Civil

**CNTMP** – Comissão Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas

**CMR** – Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada

**COTIF** – Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários

**CRTD** – Convenção sobre a Responsabilidade Civil pelos danos causados durante o Transporte de Mercadorias Perigosas por Via Rodoviária, Ferroviária e Vias Navegáveis Interiores

**DGR** – Dangerous Goods Regulations

**DGTT** – Direção Geral dos Transportes Terrestres

**ECOSOC** – Conselho Económico e Social das Nações Unidas

**GTTMP** – Grupo de Trabalho sobre Transportes de Mercadorias Perigosas

**IMDG** – Código Marítimo Internacional das Mercadorias Perigosas

**IMT** – Instituto da Mobilidade e dos Transportes

**IRU** – União Internacional de Transportes Rodoviários

**ONU** – Organização das Nações Unidas

**OTIF** – Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários

**RID** – Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas

**RPE** – Regulamento Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas

**RPF** – Regulamento Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho de Ferro

**STJ** – Supremo Tribunal de Justiça

**TRL** – Tribunal da Relação de Lisboa

**UNECE** – Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa

# Índice

1 – Introdução .....	9
2 – O Contrato de transporte de mercadorias .....	14
2.1 – Breve referência histórica .....	14
2.2 – Vicissitudes do contrato de transporte de mercadorias .....	18
2.3 – Declaração de Expedição ou Guia de Transporte .....	20
2.4 – No modo rodoviário face à Convenção CMR e ao regime interno (Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro).....	24
2.4.1 – Face à Convenção CMR.....	24
2.4.2 – Face ao Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro.....	24
2.5 – No modo ferroviário face à Convenção COTIF-CIM e ao regime interno (Código Comercial de 1888 e Decreto nº 39780, de 21 de agosto de 1954).....	27
2.5.1 – Face à Convenção COTIF-CIM.....	27
3 – Especificidade do contrato de transporte terrestre de mercadorias perigosas .....	30
3.1 – O ADR.....	30
3.2 – O RID.....	33
3.3 – Enquadramento e evolução histórica .....	34
3.3.1 – Enquadramento Geral.....	34
3.3.2 – Evolução histórica .....	34
3.4 – Da classificação das mercadorias perigosas .....	38
3.4.1 – Como se encontra definido o conceito de mercadorias perigosas:.....	39
3.4.2 – Classificação.....	44
3.5 – Contrato de transporte terrestre de mercadorias perigosas.....	50
3.5.1 - O Conselheiro de Segurança no transporte de mercadorias perigosas .....	53
3.5.2 – Restrições ao Transporte de mercadorias perigosas .....	56
3.5.3 – Disposições relativas à segurança pública .....	57
3.5.4 – Enquadramento do transporte de mercadorias perigosas no modo rodoviário – entrosando a Convenção CMR e o regime interno com o Acordo ADR.....	57
3.5.5 – Enquadramento do transporte de mercadorias perigosas no modo ferroviário – entrosando a Convenção COTIF/CIM e o regime interno com o Regulamento RID...58	
3.5.6 – Normas comuns ao Acordo ADR e ao Regulamento RID.....	60
3.5.7 – Documento de transporte de mercadorias perigosas .....	62
4 – O contrato de transporte de mercadorias perigosas nos outros modos de transporte .....	63
4.1 – No transporte marítimo .....	63
4.1.1 – Convenção de Bruxelas de 1924, relativa à unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga.....	63
4.1.2 – Regras de Hamburgo.....	64
4.1.3 – Código IMDG .....	66

4.1.4 – Direito interno .....	67
4.2 – No transporte aéreo .....	68
4.3 – No transporte fluvial.....	71
5 – A Responsabilidade civil do transportador terrestre de mercadorias.....	75
5.1 – Responsabilidade civil contratual do transportador terrestre de mercadorias .....	75
5.1.1 – a imputação da responsabilidade ao transportador .....	79
5.1.2 – a exclusão da responsabilidade .....	80
5.1.3 – A limitação da responsabilidade .....	81
5.1.4 – A preclusão da exclusão ou limitação de responsabilidade.....	82
6 – Responsabilidade Civil Extracontratual do transportador terrestre de mercadorias perigosas .....	84
6.1 – Da Convenção sobre a Responsabilidade Civil pelos danos causados durante o Transporte de Mercadorias Perigosas por Via Rodoviária, Ferroviária e Vias Navegáveis (CRTD).....	84
6.2 – Responsabilidade civil por danos ambientais.....	86
6.3 – Responsabilidade civil por danos causados no exercício de uma atividade perigosa .....	88
7 – Conclusões.....	92
8 – Bibliografia .....	94

## 1 - Introdução

É inquestionável que o setor dos transportes de mercadorias assume há muito o papel de motor da economia à escala global<sup>1</sup>, seja por via marítima, aérea, terrestre ou fluvial. Cada um destes modos de transporte com a sua importância setorial ou regional, porém, todos com um objetivo comum, colocar as mercadorias nos destinos onde a sua utilização é necessária na indústria, comércio ou consumidor final<sup>2</sup>.

Dentro das mercadorias que são objeto dos variados modos de transporte, os produtos perigosos assumem particular relevância, visto que estão presentes no dia a dia da população, quer por serem manuseados diariamente, doméstica, comercial ou industrialmente, quer por estarem expostos à venda nas superfícies comerciais, o que torna evidente a sua importância na vida das pessoas e na economia global das atuais sociedades.

Na sua vertente comercial e industrial, estes produtos assumem a designação de mercadoria, pois destinam-se a ser comercializados, manuseados e transportados para ser utilizados quer industrialmente quer no consumo final doméstico.

Na cadeia de abastecimento, surge naturalmente o transporte como elemento essencial a fazer chegar estes produtos aos destinos onde são necessários. Ora, tratando-se de produtos cujas características físico-químicas intrínsecas lhes conferem uma perigosidade fora do comum, há que assegurar que o seu transporte se efetua nas devidas condições de segurança, sempre com o intuito de precaver e minimizar os riscos inerentes à operação do seu transporte. Estas preocupações são inerentes a qualquer um dos modos de transporte seja qual for a via pela qual se

---

<sup>1</sup> Silva, Suzana Tavares da, *Notas sobre a regulação dos transportes: um apontamento crítico ao plano estratégico de Transportes*, in *Novos Caminhos para o Direito dos Transportes*, Coimbra, Almedina, 2013, p.11.

<sup>2</sup> Cfr. Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, Coimbra, Almedina, 2022, pp. 27 e ss.

efetua. A regulamentação específica dos transportes de mercadorias perigosas, surge assim como uma forma de acautelar a segurança de todos os intervenientes envolvidos, qualquer que seja a qualidade em que intervenham na operação dos transportes.

«O transporte de mercadorias perigosas por via terrestre apresenta riscos de acidentes consideráveis, pelo que deve ser assegurado que tais transportes sejam realizados nas melhores condições de segurança possíveis, minimizando o risco de acidentes, bem como melhorando os níveis de qualidade daqueles transportes.»<sup>3</sup>

Como tal há necessidade de implementar rigorosas regras como forma prevenir a ocorrência de acidentes cujas consequências se podem revelar gravíssimas, diríamos até catastróficas, em face da perigosidade das mercadorias transportadas.

As referências na doutrina nacional, acerca do tema específico de transporte terrestre de mercadorias perigosas, são pontuais, sendo igualmente escassa a jurisprudência nacional que trate deste tema, o que nos atrevemos desde já a considerar ser um bom indicador de que felizmente não têm existido eventos de relevo envolvendo o transporte desta qualidade de mercadorias (pelo menos em Portugal), pelo que tentaremos acrescentar o nosso contributo para o estudo desta temática<sup>4</sup>.

Contudo, e apesar de no presente trabalho focarmos a nossa atenção no modo de transporte terrestre, não se esgota, porém, neste modo de transportes a relevância do tema dos transportes de mercadorias perigosas. A economia global atual, exige que o tema seja tratado com uma visão de multimodalidade, em face da

---

<sup>3</sup> Preâmbulo do Decreto-Lei nº 41-A/2010, de 29 de abril.

<sup>4</sup> Na doutrina nacional, encontramos recentemente um capítulo (Capítulo X) dedicado a este tema, no modo rodoviário em Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, ob. Cit., pp. 487-502. Em publicações nacionais, embora de autor estrangeiro, encontramos ainda Alves, Jones Figueirêdo, *Contrato de Transporte de Coisas Perigosas, Trânsito entre o direito contratual e a responsabilidade civil em diálogo de fontes*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume III*, Coimbra, Almedina, 2015.

complexidade logística que envolve grande parte das operações de transporte à escala global.

No entanto, o presente trabalho será direcionado para o modo terrestre de transportes de mercadorias perigosas, em ambas as suas vertentes rodoviária e ferroviária, sem prejuízo de, sempre que tal seja relevante e coerente, fazer referência aos outros meios de transporte, marítimo, aéreo e residualmente o modo fluvial. Não aprofundaremos o transporte tubular, o qual, embora possa ser inserido no modo de transporte terrestre e marítimo, pela sua importância residual atual na rede global de distribuição, apenas será referenciado superficialmente<sup>5</sup>.

As operações de movimentação das mercadorias perigosas, envolvem inúmeras especificidades, em face da sua perigosidade. É, por isso, de importância crucial a sua regulamentação estar atualizada, daí que existam grupos de trabalho espalhados pelos diversos cantos do globo, onde se procura adaptar a legislação específica do setor ao progresso constante da ciência e tecnologias, que tem como consequência o permanente surgimento de novos produtos com características físico-químicas aptas a qualificá-los como mercadorias perigosas, quando objeto de operações de transporte, tendo sempre como meta tornar o seu transporte seguro minimizando os acidentes que envolvam o manuseamento e transporte deste tipo de mercadorias, os quais podem ter consequências catastróficas para os seres vivos, objetos e meio ambiente.

A título ilustrativo das consequências catastróficas que podem resultar de acidentes envolvendo mercadorias perigosas:

O encalhe do navio-tanque *Torrey Canyon*, em 18 de março de 1967, nas costas da Bretanha, com o derrame de 118.000 toneladas de crude no mar e consequente poluição de mais de 180 kms de praias e costa da Cornualha e

---

<sup>5</sup> O transporte tubular ou dutoviário é o modo de transporte de líquidos ou gases através de sistemas de tubos fixos como oleodutos, gasodutos que podem ser instalados no meio terrestre ou marítimo.

Bretanha<sup>6</sup>, que embora tendo regulamentação própria para a categoria de mercadoria em que se insere, os hidrocarbonetos, não estando por isso inserido na legislação específica das mercadorias perigosas, não deixa de ser um marco na viragem da regulamentação do transporte de mercadorias perigosas.

Em 11 de julho de 1978, na sequência da explosão de um camião-cisterna contendo 25 toneladas de propileno, morreram 217 pessoas e 300 ficaram gravemente feridas, tendo ficado destruído cerca de um terço do parque de campismo “Los Alfaques” na localidade de Alcanar-Tarragona, Espanha<sup>7</sup>.

Em 18 de fevereiro de 2004, mais de 300 pessoas morreram quando uma composição ferroviária com 51 vagões que efetuava transporte de petróleo, fertilizantes e enxofre descarrilou e explodiu, perto da cidade de Nishapur, no Irão.

Em 22 de abril de 2004, um comboio carregado de explosivos, explodiu, matando 161 pessoas quando passava pela cidade de Ryongchon, na Coreia do Norte<sup>8</sup>.

Mais recente é a memória do acidente ocorrido em 4 de agosto de 2020, no porto de Beirute, Líbano, envolvendo a explosão de uma carga de 2750 toneladas de nitrato de amónio que se encontrava armazenada num depósito sem as condições de segurança adequadas para as características deste tipo de mercadoria, tendo

---

<sup>6</sup> Coelho, Carlos de Oliveira, *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*, Coimbra, Almedina, 2007, pp. 19 e 20; e Gomes, Manuel Januário da Costa, *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*, Coimbra, Almedina, 2010, pp. 361 e ss.

<sup>7</sup> Sánchez-Gamborino, F.M., *El accidente de “Los Alfaques”, según las sentencias judiciales*, Revista General de Derecho (RGD) nº 468, Valencia, pp. 1576-1585, citado em Sánchez-Gamborino, Francisco, *El contrato de transporte internacional. CMR*, 2ª edición, Tecnos, Madrid, 2020, p. 274; E. Planas, J. Arnaldos, R.M. Darbra, M. Muñoz, E. Pastor, J.A. Vílchez, *Historical evolution of process safety and major-accident hazards prevention in Spain. Contribution of the pioneer Joaquim Casal*, Journal of Loss Prevention in the Process Industries, Volume 28, 2014, Pages 109-117, disponível em: [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0950423013000983?casa\\_token=1bSt3wdcdIkAAAAA:kMGjmc4DZJLNFQ4df5xPD8vbli6ydPNYvw9244XzdZgF8ZB\\_IY3JXY9nVcQzK9a0ucDIcO0kbU9o#bib2](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0950423013000983?casa_token=1bSt3wdcdIkAAAAA:kMGjmc4DZJLNFQ4df5xPD8vbli6ydPNYvw9244XzdZgF8ZB_IY3JXY9nVcQzK9a0ucDIcO0kbU9o#bib2), consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>8</sup> Lopes, Gomes, *Acidentes - Mercadorias perigosas*, disponível em: <https://segurancaenciasforenses.com/2012/09/17/acidentes-mercadorias-perigosas/>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

provocado cerca de 200 mortos, 110 desaparecidos, 6500 feridos e 300.000 pessoas desalojadas, além de avultados prejuízos materiais (que se estenderam por um raio de 10 quilómetros, incluindo 48000 edifícios danificados) e ambientais<sup>9</sup>.

Existe igualmente uma preocupação acrescida de segurança pública com as operações de transporte de mercadorias perigosas, pois trata-se de produtos que, pelas suas características, podem ser utilizados para finalidades diversas daquelas para as quais são concebidas, nomeadamente para cometimento de crimes de índole terrorista<sup>10</sup>.

Com todas estas preocupações em mente, foram implementadas restrições de segurança tanto no manuseamento como no trânsito destas mercadorias<sup>11</sup>.

É um tema que, por tudo quanto supra se expôs, merece tratamento diferenciado dentro do ramo do Direito dos Transportes<sup>12</sup>, tendo por isso legislação específica, a par das referências pontuais na legislação geral do ramo à sua especificidade.

---

<sup>9</sup> Fouad, Lynn, *Criminal responsibility and legal proceedings in the aftermath of the Beirut blast: throwing (more) dust in the eyes of the Lebanese?*, disponível em: <https://www.revuedesjuristesdesciencespo.com/index.php/2021/02/25/criminal-responsibility-and-legal-proceedings-in-the-aftermath-of-the-beirut-blast-throwing-more-dust-in-the-eyes-of-the-lebanese/>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>10</sup> Têm sido diversas as notícias de utilização de meios de transporte de mercadorias perigosas em atentados terroristas. A mais recente ocorreu com a tentativa de explosão de um veículo cisterna de transporte de combustíveis no Aeroporto de Brasília em 24/12/2022, *PM detona suposto artefato explosivo achado em caminhão na área do Aeroporto de Brasília*, disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2022/12/24/pm-detona-suposto-artefato-explosivo-achado-em-caminhao-na-area-do-aeroporto-de-brasilia.ghtml>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>11</sup> Pons, Francisco Trujillo, *La Prevención en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera desde la perspectiva de las restricciones a la circulación de estos vehículos. Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP). Excepciones para las CCAA del País Vasco y Cataluña*, Revista de Derecho del Transporte nº 10 (pp.11-26), Madrid, Marcial Pons, 2012, p. 12.

<sup>12</sup> Cfr. refere Cordeiro, António Menezes, *Introdução ao Direito dos Transportes*, in I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, Coimbra, Almedina, 2008, “O direito dos transportes, a ser estudado com seriedade, alcança, hoje, uma efetiva autonomia dogmática.”. Vide igualmente em “Nota Prévia”, Gomes, M. Januário da Costa, *Temas de Direito dos Transportes, Volume I*, Coimbra, Almedina, 2010, pp. 5-6.

## 2 – O Contrato de transporte de mercadorias

### 2.1 – Breve referência histórica

O contrato de transporte teve, nos seus primórdios, como suporte jurídico o costume, coligido ou não em compilações normativas<sup>13</sup>. Assim, historicamente, como abordagem inicial à figura do contrato de transporte de mercadorias terá de se fazer referência à sua longínqua existência<sup>14</sup>, nomeadamente às regras consuetudinárias existentes antes de qualquer tratamento escrito<sup>15</sup>, regras essas que ainda nos dias de hoje se revelam no particular domínio dos transportes<sup>16</sup>. Daqui decorre a necessidade, diremos mesmo imperatividade, de chamar à colação o Direito Marítimo, visto ser o ramo do direito dos transportes onde se inspiram as diversas legislações dos outros modos do direito dos transportes. Assim, como primeira aproximação, contendo uma nebulosa referência do que constitui o objeto do Direito Marítimo, dois importantíssimos documentos anteriores à codificação<sup>17</sup>: *O Consulado do Mar* e a *Ordenança de Colbert*<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> Cfr. Scialoja, Antonio, *Corso di diritto della navigazione*, I, Roma, 1943, citado por Bastos, Nuno Manuel Castello-Branco, *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*, Coimbra, Almedina, 2004, p. 27.

<sup>14</sup> Cfr. Prof. Hugo Ramos Alves, *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, Coimbra, Almedina, 2008, p. 11, “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.”

<sup>15</sup> Cfr. Rodière, R., *Droit Maritime, d’après les Précis du Doyen Georges Ripert*, Paris, 1967, pp. 8 e ss.

<sup>16</sup> Cfr. Bastos, Nuno Manuel Castello-Branco, *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*, Coimbra, Almedina, 2004, pp. 27-28; Por exemplo, nos transportes rodoviários internacionais de mercadorias encontramos esse reflexo no “Check-List” ou Lista de Controlo elaborada pela IRU, cfr. referido por Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, ob. Cit., pp. 299-301. Este “Check-List”, no entanto, carece de confirmação expressa do expedidor, caso contrário não terá qualquer valor *inter partes*, cfr. Proença, Alfredo, *Transporte de Mercadorias por Estrada*, Coimbra, Almedina, 1998, pp. 45-46.

<sup>17</sup> Gomes, Manuel Januário da Costa, *O Ensino do Direito Marítimo – O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Coimbra, Almedina, 2005, p. 41

<sup>18</sup> Como refere o Prof. Manuel Januário da Costa Gomes, *O Ensino do Direito Marítimo*, ob. cit., p. 41 e 42, “Há, é certo, outros relevantíssimos documentos na história e na evolução do Direito Marítimo, mas estes parecem-nos modelares: o primeiro, do século XIV, reunindo as regras vigentes no Mediterrâneo e constituindo uma espécie de código para este mar, o segundo de 1681, herdeiro dos *Rôles d’Oléron* e do *Guidon de la Mer* e influenciador do *Code du commerce*.”

Entre outras, ressalta com referências diretas ou indiretas ao contrato de transporte de mercadorias, no *Consulado do Mar* o “Título IV: Dos atos, contratos e condições dos fretamentos entre patrão e carregadores”, o “Título V: Da carga, estiva e descarga dos géneros e dos danos causados nos mesmos nesta manobra” e “Título XIV: Da observância dos contratos e da boa-fé na compra e venda das mercadorias”<sup>19</sup>.

A Ordenança de Colbert de 1681, vigorou em Portugal como direito subsidiário, através da Lei da Boa Razão de 1769. Na Ordenança de Colbert o transporte de mercadorias vem regulado no “*Livro III – Dos Contratos marítimos*”, regulando, entre outros, conhecimentos de carga e fretamentos<sup>20</sup>.

O *Code de Commerce* francês de 1807 reservou o Livro II ao comércio marítimo, tendo sido a obra jurídica que maior influência teve nos códigos comerciais que posteriormente foram sendo compilados, aí se tratando mais especificamente do transporte de mercadorias no Título VI: Das cartas-partidas, afretamentos (ou “*nolisements*”), Título VII: Do conhecimento e Título VIII: Do frete (ou “*nolis*”).

No direito nacional, há uma primeira referência ao contrato de transporte numa lei sobre fretamento e carga de navios, no reinado de D. Afonso IV<sup>21</sup>. Posteriormente, em 1593, foi criado o Regimento do Consulado pelo Cardeal D. Henrique, onde se faz alusão aos fretamentos de Naus e Navios<sup>22</sup>, o contrato de transporte começou por ser previsto formalmente no Código Comercial de 1833 (também conhecido no meio jurídico como Código Comercial de Ferreira Borges, seu

---

<sup>19</sup> Capmany y De Monpalau, Antonio de, *Código de Las Costumbres Maritimas de Barcelona*, hasta aqui vulgarmente llamado Libro del Consulado, Imprenta de Don Antonio de Sancha, Madrid, 1791 [Mc: Libro del Consulado], disponível em: [https://books.google.pt/books?id=0IWgKrQZMFoC&pg=PR51&dq=Leonor+de+Aquitania+oler%C3%B3n&lr=&client=opera&hl=es&cd=11&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.pt/books?id=0IWgKrQZMFoC&pg=PR51&dq=Leonor+de+Aquitania+oler%C3%B3n&lr=&client=opera&hl=es&cd=11&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false), pp. 84-150 e 311-314, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>20</sup> Gomes, Manuel Januário da Costa, *O Ensino do Direito Marítimo – O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, ob. cit., pp. 44 e ss.

<sup>21</sup> Matta, Caeiro da, *Direito Commercial português*, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1910, p. 94, citado por Gomes, Manuel Januário da Costa, *O Ensino do Direito Marítimo – O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Ob. cit., nota 150, p. 50

<sup>22</sup> Gomes, Manuel Januário da Costa, *O Ensino do Direito Marítimo – O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, ob. cit., p. 52

autor), não o tendo feito, porém, com contornos dogmáticos esclarecidos<sup>23</sup>. Assim, no seu artigo 170º, dizia-se: “*O empresario d’um estabelecimento, que se encarrega do transporte de mercadorias por terra, canaes ou rios, chama se expedicionario ou commissario de transportes. Quando elle mesmo preside à recovagem, chama se recoveiro*”<sup>24</sup>; e são os empregados seus os barqueiros, carreteiros e almocreves, que o representam.”

Acrescentando o artigo 171º: “*Como o recoveiro pode ser elle mesmo, ou representar o commissario expedicionário, e pode acompanhar como almocreve a recovagem, a legislação ácerca dos recoveiros compreende o que esta á testa da administração, e os mesmos almocreves e barqueiros*”<sup>25</sup>.

Pouco tempo depois, em 1859, foi sentida necessidade de reformar o Código de 1833, tendo sido nomeada uma comissão para o efeito<sup>26</sup> que culminou na publicação do Código Comercial de 1888<sup>27</sup> (também conhecido no meio jurídico como Código Comercial de Veiga Beirão, seu autor). O qual se mantém em vigor, apesar de algo “retalhado”, e que regula o contrato de transporte nos seus artigos 366º a 393º, ressaltando a sua revogação *sui generis* apenas na parte aplicável ao contrato de transporte rodoviário de mercadorias, operada por via do disposto no

---

<sup>23</sup> Cfr. Alves, Hugo Ramos, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, Lisboa, AAFDL, 2019, p. 408

<sup>24</sup> “*Recoveiro: Intendemos esta palavra não no sentido d’almocreve ou carreiro, senão no sentido comercial da palavra Expedicionario, do que se encarrega do transporte d’uma expedição por terra ou por mar: o chefe da recovagem: o que tem a emprego seu carreiros, almocreves ou barqueiros, que transportão fazendas: o que preside a uma empresa ou estabelecimento de transportes: - o commissario de transportes emfim*” Borges, José Ferreira, *Diccionario jurídico-commercial*, 2ª ed., Porto, Typographia de Sebastião José Pereira, 1856, p. 340.

<sup>25</sup> Alves, Hugo Ramos, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, Lisboa, AAFDL, 2019, ob. cit., pp. 408-409.

<sup>26</sup> Gomes, Manuel Januário da Costa, *O Ensino do Direito Marítimo – O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, ob. cit., p. 61.

<sup>27</sup> Antes, em 1867, o Código Civil de Seabra previra também o contrato de transporte civil, denominando-o de contrato de recovagem, barcagem e alquilaria, nos seus artigos 1410º e 1411º, artigos que foram revogados pelo Código Comercial de 1888, Cfr. Gonçalves, Luiz da Cunha, *Tratado de Direito Civil*, 7 (1933), p. 663 ss. e pp. 666-669, citado em Cordeiro, António Menezes, *Introdução ao Direito dos Transportes*, ob. cit., p. 22, nota 48 e igualmente citado em Rocha, Francisco Costeira da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias, Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, Coimbra, Almedina, 2000, pp. 45-46, nota 88.

artigo 26º do Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro. Assim, dispõe o artigo 366º do Código Comercial de 1888:

*O contrato de transporte por terra, canais ou rios considerar-se-á mercantil quando os condutores tiverem constituído empresa ou companhia regular permanente.*

*§ 1.º Haver-se-á por constituída empresa, para os efeitos deste artigo, logo que qualquer ou quaisquer pessoas se proponham exercer a indústria de fazer transportar por terra, canais ou rios, pessoas ou animais, alfaias ou mercadorias de outrem.*

*§ 2.º As companhias de transportes constituir-se-ão pela forma prescrita neste Código para as sociedades comerciais, ou pela que lhes for estabelecida na lei da sua criação.*

*§ 3.º As empresas e companhias mencionadas neste artigo serão designadas no presente Código pela denominação de transportador.*

*§ 4.º Os transportes marítimos serão regulados pelas disposições aplicáveis do livro III deste Código.*

No tocante aos transportes terrestres, o Código Comercial de 1888 mantém-se em vigor relativamente ao transporte ferroviário de âmbito nacional, especificando o artigo 393º, quanto a este modo de transporte, que “*Os transportes por caminho-de-ferro serão regulados pelas regras gerais deste Código e pelas disposições especiais das respetivas concessões ou contratos, sendo porém nulos e sem efeito quaisquer regulamentos das administrações competentes, em que estas excluam ou limitem as obrigações e responsabilidades impostas neste título.*”

No Código Civil vigente, o contrato de transporte não tem previsão legal específica, sendo, no entanto, referido ou pressuposto em vários dos seus preceitos, do seguinte modo<sup>28</sup>:

- Artigo 46º, nº 3, acerca da regulação dos direitos reais sobre “*meios de transporte submetidos a um regime de matrícula*”;

---

<sup>28</sup> Cfr. Cordeiro, António Menezes, *Introdução ao Direito dos Transportes*, ob. cit., 2008, p. 23.

- Artigo 755º, nº 1, alínea a), confere direito de retenção ao “transportador, sobre as coisas transportadas, pelo crédito resultante do transporte”<sup>29</sup>, estabelecendo no nº 2 a regulação quando existam transportes sucessivos;

- Artigo 797º, acerca da “*promessa de envio*” estipula o momento em que opera a transferência do risco para o transportador ou expedidor;

- Artigos 2214º a 2219º, regulamentam o testamento feito a bordo de navio ou de aeronave.

## 2.2 – Vicissitudes do contrato de transporte de mercadorias

Antes ainda de entrarmos na especificidade do transporte de mercadorias perigosas, importa enquadrar o contrato de transporte de mercadorias em geral. Assim, seguindo a definição consensual da doutrina, pode definir-se contrato de transporte de mercadorias como o contrato em que uma das partes (transportador) se obriga perante outra (expedidor ou carregador) a fazer deslocar fisicamente de um lugar para o outro determinada coisa/mercadoria em contrapartida de uma retribuição pecuniária<sup>30</sup>. O contrato só se conclui com a entrega da coisa/mercadoria ao destinatário<sup>31</sup>.

Destacam-se as obrigações assumidas pelo transportador perante o expedidor/carregador, de deslocar as mercadorias até ao destino e aí as entregar

---

<sup>29</sup> O artigo 14º, do Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro, que também atribui o direito de retenção ao transportador rodoviário de mercadorias, regulamenta a forma de exercício desse direito.

<sup>30</sup> Cfr. Faria, Duarte Lynce, *O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias – Da Convenção de Bruxelas de 1924 às Regras de Hamburgo de 1978*, Venda Nova, Bertrand Editora, 1996, p. 25, Proença, Alfredo, *Transporte de Mercadorias por Estrada*, ob. cit., p. 13, Rocha, Francisco Costeira da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias, Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, ob. cit., pp. 25-26; Bastos, Nuno Manuel Castello-Branco, *Direito dos Transportes*, Coimbra, Almedina, 2004, pp. 47-48; Alves, Hugo Ramos, *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, ob. cit., p. 12, Cordeiro, António Menezes, *Introdução ao Direito dos Transportes*, ob. cit., pp. 23-24, Alves, Hugo Ramos, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, Lisboa, ob. cit., p. 411, Gomes, Catarina Batista, *O transporte multimodal de mercadorias em Angola*, in Lukamba, Paulino; Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Direito dos Transportes de Angola II*, Coimbra, Almedina, 2022, pp. 62-65.

<sup>31</sup> Cfr. nesse sentido o disposto no nº 1, do artigo 12º, do Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro.

incólumes, como tal, caracterizando-se a prestação a cargo do transportador como uma prestação de facto positivo<sup>32</sup>.

A obrigação de deslocação das mercadorias destaca-se como a prestação principal do transportador, pois sem deslocação não se poderá falar de contrato de transporte<sup>33</sup>.

Carateriza-se ainda pelo meio utilizado e pela autonomia do transportador na execução da prestação a que se obrigou<sup>34</sup>.

O contrato de transporte é um contrato comercial de direito privado, sendo configurado em termos civilísticos como um contrato de prestação de serviços (artigo 1154º do Código Civil)<sup>35</sup>. É ainda classificado como contrato bilateral<sup>36</sup>, oneroso, consensual, sinalagmático e de resultado<sup>37</sup>.

O contrato de transporte é também classificado em diversas categorias, consoante o objeto, o meio de transportes empregue e o espaço geográfico em que se desenvolve, a saber:

– O contrato de transporte pode ter como objeto o deslocamento de coisas ou pessoas;

---

<sup>32</sup> Alves, Hugo Ramos, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, Lisboa, ob. cit., p. 412-413.

<sup>33</sup> Cfr. Rodière, R., *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, 3ª ed., 1981, pp. 152-154; Rocha, Francisco Costeira da, *O contrato de transporte de mercadorias Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, ob. cit., pp. 26-28; Antunes, José Engrácia, *O contrato de transporte*, in *O Direito*, Ano 141º (2009), III, Coimbra, Almedina, pp. 558-560; Acórdão TRL de 24/11/2022, Proc. 13847/21.5T8SNT.L1-6, Relatora Gabriela de Fátima Marques.

<sup>34</sup> Ripert, Georges; Roblot, René, *Traité Élémentaire de Droit Commercial*, (Tome II), Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1964, p. 549.

<sup>35</sup> Madaleno, Cláudia, *Uma aproximação à responsabilidade do transportador aéreo na Convenção de Varsóvia de 1929*, in Lukamba, Paulino; Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Direito dos Transportes de Angola I*, Coimbra, Almedina, 2020, pp.43-44.

<sup>36</sup> Defendendo tratar-se de um contrato trilateral, cfr. Rocha, Francisco Costeira da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias, Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, ob. cit., pp. 66-68.

<sup>37</sup> Proença, Alfredo; Proença, J. Espanha, *Transporte de Mercadorias*, Coimbra, Almedina, 2004, p. 15.

- Quanto ao meio de transporte utilizado, pode ser marítimo, terrestre (rodoviário e ferroviário), aéreo, fluvial e lacustre<sup>38</sup>;

- Quanto ao espaço geográfico, pode ser de âmbito nacional ou internacional. Neste sentido, preceitua o Decreto-Lei nº 257/2007, de 16 de julho<sup>39</sup>, que «Transporte nacional» é o transporte que se efetua totalmente em território nacional, e «Transporte internacional» é o transporte que implica o atravessamento de fronteiras e se desenvolve parcialmente em território nacional (artigo 2º, alíneas e) e f)).

### **2.3 - Declaração de Expedição ou Guia de Transporte**

O regime jurídico aplicável à declaração de expedição ou guia de transporte, no modo rodoviário, está disperso em, pelo menos, quatro diplomas distintos: a Convenção CMR, O Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro, Decreto-Lei nº 257/2007, de 16 de julho e a Deliberação nº 813/2020, de 20 de agosto.

A guia de transporte não é condição de validade do contrato de transporte, pois, como antes referido, o contrato de transporte é de um contrato consensual. Trata-se de um documento probatório da celebração, termos e condições do contrato de transporte e serve de recibo, tanto entre transportador e expedidor, em como, e em que condições, aquele rececionou deste a mercadoria para proceder ao transporte, como entre destinatário e transportador, em como, e em que condições, aquele recebeu deste, a mercadoria no destino<sup>40</sup>.

---

<sup>38</sup> Cfr. refere Cordeiro, António Menezes, *Introdução ao Direito dos Transportes*, ob. cit., p. 11, “Os transportes fluviais seguem, no essencial, o regime dos transportes terrestres, como se infere do próprio artigo 366º do Código Comercial”. Desviando-se da classificação tradicional, existe também o transporte tubular ou dutoviário, conforme já referido na nota nº 4 supra.

<sup>39</sup> O Decreto-Lei nº 257/2007, de 16 de julho, alterado pelo Decreto-Lei nº 137/2008, de 21 de julho e pelo Decreto-Lei nº 136/2009, de 5 de junho, aprovou o regime jurídico da atividade de transportes rodoviários de mercadorias.

<sup>40</sup> A este propósito, refere Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, ob. cit., p. 245: “Com efeito, a CMR não consagrou o princípio da literalidade da guia de transporte que, até à LCTR, aprovada pelo Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro, se encontrava expresso no artigo 373º do Código Comercial e, segundo o qual, a guia de transporte fazia prova plena das menções que nela estão inscritas, não lhes podendo ser opostas exceções algumas, salvo a de

O transporte terrestre de mercadorias, no modo rodoviário, apesar de ser um contrato consensual<sup>41</sup> não obedecendo a qualquer forma específica, deve ser acompanhado de uma declaração de expedição<sup>42</sup>, na nomenclatura da tradução portuguesa<sup>43</sup> da Convenção CMR ou de uma Guia de Transporte no transporte nacional<sup>44</sup>, em suporte de papel ou digital.

A Convenção CMR descreve exhaustivamente no artigo 6º quais os elementos que devem constar da declaração de expedição<sup>45</sup>. De igual forma a Deliberação nº

---

*erro involuntário de redação ou a de falsidade. A CMR também não conferiu à guia de transporte a natureza de título de crédito representativo da mercadoria, como sucede com o conhecimento marítimo.”*

<sup>41</sup> Trata-se de uma paradoxal consensualidade, Cfr. Rémond-Gouilloud, Martine, *Le contrat de transport*, Dalloz, Paris, 1993, p. 13, citado por Rocha, Francisco Costeira da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias, Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, ob. cit., p. 34.

<sup>42</sup> A declaração de expedição utilizada nos transportes internacionais efetuados ao abrigo da Convenção CMR, trata-se do modelo aprovado pela IRU e utilizado de forma uniforme por todos os transportadores, Cfr. Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, ob. cit., p. 250.

<sup>43</sup> Tradução errada, segundo Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, ob. cit., p. 244.

<sup>44</sup> No transporte nacional rodoviário de mercadorias, pode ser utilizado o modelo de guia de transporte anexo à Deliberação do IMT nº 813/2020, de 20 de agosto ou o modelo de declaração de expedição adotado para efeitos da Convenção Relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR), de acordo com o disposto nos nºs. 1 e 2 da referida Deliberação.

<sup>45</sup> Convenção CMR “Artigo 6º, nº 1, *A declaração de expedição deve conter as indicações seguintes: a) lugar e data em que é preenchida; b) nome e endereço do expedidor; c) nome e endereço do transportador; d) lugar e data do carregamento da mercadoria e lugar previsto de entrega; e) nome e endereço do destinatário; f) denominação corrente da mercadoria e modo de embalagem, e, quando se trate de mercadorias perigosas, sua denominação geralmente aceite; g) número de volumes, marcas especiais e números; h) peso bruto da mercadoria ou quantidade expressa de outro modo; i) despesas relativas ao transporte (preço do transporte, despesas acessórias, direitos aduaneiros e outras despesas que venham a surgir a partir da conclusão do contrato até à entrega); j) instruções exigidas para as formalidades aduaneiras e outras; indicação de que o transporte fica sujeito ao regime estabelecido por esta Convenção, a despeito de qualquer cláusula em contrário. 2. Quando seja caso disso, a declaração de expedição deve conter também as seguintes indicações: a) proibição de transbordo; b) despesas que o expedidor toma a seu cargo; c) valor da quantia a receber no momento da entrega da mercadoria; d) valor declarado da mercadoria e quantia que representa o juro especial na entrega; e) instruções do expedidor ao transportador no que se refere ao seguro da mercadoria; f) prazo combinado, dentro do qual se deve efetuar o transporte; g) lista dos documentos entregues ao transportador. 3. As partes podem mencionar na declaração de expedição qualquer outra indicação que considerem útil.”*

813/2020, de 20 de agosto<sup>4647</sup>, descreve quais os elementos obrigatórios que devem de constar na guia de transporte nacional, que são os seguintes<sup>48</sup>: quanto aos intervenientes, o nome ou denominação social e respetiva sede ou domicílio do expedidor, do transportador e do destinatário. Especificamente quanto ao Transportador deverá ser mencionado também o número de Alvará ou Licença Comunitária de que é titular; quanto à mercadoria transportada<sup>49</sup>, a designação corrente da mercadoria e, tratando-se de mercadorias perigosas, a informação prevista na secção 5.4.1 do Acordo relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR) aprovado pelo Decreto-Lei nº 41-A/2010, de 29 de abril; o número de volumes, objetos ou outras unidades; o peso bruto de mercadorias. Quanto à realização do transporte<sup>50</sup>: o local de carga e o local de descarga. Além destes elementos antes enunciados, podem ainda ser incluídas na guia de transporte outros elementos facultativos, tais como instruções do expedidor, reservas do transportador ou destinatário, ou ainda outros elementos que as partes entendam convencionar, designadamente o preço do transporte<sup>51</sup>. Em relação à obrigação de preenchimento, cabe ao expedidor o preenchimento dos elementos obrigatórios da guia de transporte, com exceção da identificação do transportador, cuja descrição é da responsabilidade deste último<sup>52</sup>. Em caso de ausência ou impedimento do expedidor, pode o transportador preencher total ou parcialmente a guia de transporte, considerando que o faz em nome do expedidor. As alterações

---

<sup>46</sup> A Deliberação nº 813/2020, de 20 de agosto, do Presidente do Conselho Diretivo do IMT, revogou a Deliberação nº 555-A/2020, de 13 de maio, do IMT, que por sua vez já havia revogado o Despacho 21994/99, de 19 de outubro, da DGTT.

<sup>47</sup> O Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro, contém também no artigo 4º descrição do conteúdo que deve ter a guia de transporte nacional.

<sup>48</sup> N.ºs. 4 e 4.1, alíneas a), b) e c), da Deliberação do IMT nº 813/2020, de 20 de agosto.

<sup>49</sup> N.º 4.2, da Deliberação do IMT nº 813/2020, de 20 de agosto.

<sup>50</sup> N.º 4.3, da Deliberação do IMT nº 813/2020, de 20 de agosto.

<sup>51</sup> N.º 5, da Deliberação do IMT nº 813/2020, de 20 de agosto.

<sup>52</sup> N.º 6, Deliberação do IMT nº 813/2020, de 20 de agosto. Esta obrigação é relevante para determinar que o expedidor deu conhecimento ao transportador das características da mercadoria, nomeadamente no transporte de mercadorias perigosas. Para efeitos de fiscalização, no caso de algum dos elementos estar em falta, a responsabilidade da coima cabe a quem tinha obrigação de preenchimento, de acordo com o disposto no Artigo 30º, nº 2 do Decreto-Lei nº 257/2007, de 16 de julho.

que ocorram durante a realização do transporte, relativas ao destinatário ou ao local de descarga<sup>53</sup>, devem ser anotadas na guia de transporte pelo transportador.

Já no regime jurídico aplicável ao transporte ferroviário de mercadorias, a declaração de expedição é configurada como um documento essencial. Nesse sentido, o artigo 1º, § 1 da COTIF/CIM indica desde logo que as Regras uniformes se aplicam a todas as remessas de mercadorias entregues para transporte com uma declaração de expedição<sup>54</sup>. O contrato de transporte ferroviário de mercadorias está, pois, sujeito à forma escrita, uma vez que apenas fica concluído a partir do momento em que o caminho de ferro expedidor aceitar para transporte a mercadoria, acompanhada da declaração de expedição (artigo 11º, § 1, da COTIF/CIM)<sup>55</sup>. Em sentido idêntico, o artigo 48º, do Decreto nº 39780, de 1954. Ainda a propósito da guia de transporte, o Código Comercial de 1888, estipula no seu artigo 369º, que o transportador deverá entregar uma guia de transporte ao expedidor que a exigir, devendo igualmente o expedidor entregar ao transportador um duplicado por si assinado. No artigo 370º, são descritos os elementos que devem constar na guia de transporte, caso não exista regulamentação especial.

---

<sup>53</sup> Trata-se do direito de variação, cfr. desenvolvido por Gomes, M. Januário da Costa, *O Direito de Variação ou de Controlo No Transporte de Mercadorias*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume II*, Coimbra, Almedina, 2013, pp. 7-96, e do mesmo autor, *Subsídios para um Curso de Direito dos Transportes de Angola. II. O ius variandi do expedidor*, in Lukamba, Paulino; Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Direito dos Transportes de Angola II*, Coimbra, Almedina, 2022, pp. 411-452.

<sup>54</sup> Segundo Rodière, R., *Droit des Transports*, 2ª éd., Sirey, Paris, 1977, p. 323, cfr. citado por Rocha, Francisco Costeira da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias, Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, ob. cit., p. 37.

<sup>55</sup> Os artigos 12º e 13º da COTIF/CIM, estabelecem as condições de preenchimento e conteúdo da declaração de expedição.

## **2.4 – No modo rodoviário face à Convenção CMR e ao regime interno (Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro)**

### **2.4.1 – Face à Convenção CMR**

A Convenção de Genebra de 1956, comumente conhecida como Convenção CMR<sup>56</sup>, veio regulamentar o contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada<sup>57</sup>, aplicando-se aos contratos de transporte efetuados por estrada, a título oneroso, por meio de veículo automóvel, veículo articulado, reboque ou semi-reboque, quando o lugar do carregamento da mercadoria e o lugar da entrega previsto, tais como são indicados no contrato, estão situados em dois países diferentes, sendo um destes, pelo menos, país contratante, e independentemente do domicílio e nacionalidade das partes<sup>58</sup>.

A Convenção CMR estende o seu âmbito de aplicação aos transportes efetuados pelos Estados ou instituições ou organizações governamentais<sup>59</sup>. Estão excluídos, porém, os transportes efetuados ao abrigo de convenções postais internacionais, transportes funerários e transportes de mobiliário por mudança de domicílio<sup>60</sup>.

### **2.4.2 – Face ao Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro**

O regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias, estabelecido no Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro<sup>61</sup>, tomou

---

<sup>56</sup> Concluída em Genebra em 19/5/1956, aprovada pelo Decreto-Lei nº 46235, de 18/3/1965 e alterada, no artº 23º, pelo Decreto nº 28/88, de 6 de setembro, entrou em vigor na ordem jurídica internacional em 2/7/1961 e em Portugal em 21/12/1969.

<sup>57</sup> Conforme consta no seu preâmbulo.

<sup>58</sup> Artigo 1º, nº 1 e 2 da Convenção CMR.

<sup>59</sup> Artigo 1º, nº 3 da Convenção CMR.

<sup>60</sup> Artigo 1º, nº 4 da Convenção CMR.

<sup>61</sup> O Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro, atualmente em vigor, contém as alterações introduzidas pelos Decreto-Lei nº 145/2008, de 28 de julho e pelo Decreto-Lei nº 57/2021, de 13 de julho, é sucessor, no que se refere especificamente ao transporte rodoviário nacional de mercadorias, do regime estabelecido no Código Comercial de 1888, de Veiga Beirão, revogando os seus artigos 366º a 393º, na parte aplicável ao contrato de transporte rodoviário de mercadorias (artigo 26º).

como base a Convenção CMR, adaptando-a<sup>62</sup>, estabelecendo que o contrato de transporte é celebrado entre transportador e expedidor, obrigando-se aquele a deslocar mercadorias, por meio de veículos rodoviários, entre locais situados no território nacional e a entregá-las ao destinatário. Estão excluídos do âmbito de aplicação deste regime jurídico os contratos de transporte de envios postais a efetuar no âmbito dos serviços postais e os transportes de mercadorias sem valor comercial. No artigo 4º, nº 1, alínea d) é estabelecido que, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas, na guia de transporte deve constar a denominação corrente da mercadoria e tipo de embalagem de acordo com o estipulado nos termos da legislação especial aplicável, *in casu* no capítulo 5.4<sup>63</sup> do Anexo i da Portaria nº 309-A/2021, de 17 de dezembro<sup>64</sup>.

Em regra, as operações de cargas e descargas devem ser realizadas pelo expedidor ou pelo destinatário das mercadorias, consoante se trate de carga ou descarga, respetivamente<sup>65</sup>, no entanto são admitidas exceções, como no caso do transporte de mercadorias perigosas, quando se tratem operações de carga e descarga no transporte de combustíveis ou granéis<sup>66</sup>, por motivos de segurança e em função da formação específica recebida e da utilização de equipamento específico. As alterações ao Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro, introduzidas pelo Decreto-Lei nº 57/2021, de 13 de julho, vieram regulamentar o manuseamento

---

<sup>62</sup> Cfr. Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, ob. cit., p. 42, onde refere que a adaptação da lei nacional foi feita de “*forma deficiente e mal elaborada, lacunosa em muitos casos e contendo soluções desequilibradas noutros*”.

<sup>63</sup> A estrutura dos anexos ao ADR e ao RID, encontra-se descrita na secção 1.1.1 de cada um dos anexos, a qual será utilizada doravante quando nos referirmos às normas destes e que prescrevem assim: “*A presente regulamentação compreende 9 partes. Cada parte subdivide-se em capítulos e cada capítulo em secções e subsecções (ver quadro das matérias). No interior de cada parte, o número da parte está incorporado nos números dos capítulos, secções e subsecções; por exemplo, a secção 1 do capítulo 2 da Parte 4 é numerada “4.2.1”*”.

<sup>64</sup> A Portaria nº 309-A/2021, de 17 de dezembro, procedeu à aprovação dos anexos da Diretiva Delegada (UE) 2020/1833, da Comissão, de 2 de outubro de 2020, que adaptam ao progresso científico e técnico os anexos da Diretiva 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas. Esta é a Portaria para a qual é feita a remissão dos artigos 3º, 4º e 5º do Decreto-Lei nº 99/2021, de 17 de novembro.

<sup>65</sup> Artigo 23º-C, nº 1 do Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro.

<sup>66</sup> Artigo 23º-C, nº 4, alínea b) do Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro.

das mercadorias nas operações de carga e descarga por parte do motorista, estabelecendo o seguinte no artigo 23º-D:

*1 - O trabalhador motorista que transporte matérias perigosas efetua a respetiva operação de carga e descarga quando, por razões de segurança, em função da formação específica recebida e da utilização de equipamento específico, tais operações tenham de ser realizadas pelo trabalhador, designadamente no caso de transporte de mercadorias perigosas, líquidas e gasosas, a granel, transportadas em cisternas.*

*2 - O trabalhador motorista deve, sempre que solicitado, proceder à emissão de documentação, designadamente de guia de entrega e de nota de receção de mercadoria.*

*3 - Sempre que nos postos de abastecimento exista tecnologia que permita efetuar a medição do nível de combustível de modo automatizado não pode ser exigido ao motorista a realização manual daquela operação.*

Esta alteração visou a clarificação das obrigações dos diversos intervenientes na operação do transporte rodoviário de mercadorias perigosas<sup>67</sup>, atribuindo a responsabilidade pela carga e descarga ao motorista, em face da sua qualificação por via da formação especializada recebida de acordo com o estabelecido no Capítulo 8.2 do Anexo i da Portaria nº 309-A/2021, de 17 de dezembro<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> Esta alteração, introduzida pelo Decreto-Lei nº 57/2021, de 13 de julho, conforme referido no seu preambulo, foi introduzida na sequência da criação de um grupo de trabalho para a avaliação das condições de cargas e descargas nos operadores logísticos e portos marítimos, através do Despacho nº 7580-A/2019, de 26 de agosto, com o objetivo de avaliar o funcionamento das operações de carga e descarga no transporte rodoviário de mercadorias, visando a sua regulamentação, o qual surgiu da necessidade de adaptação da legislação que regulamenta o Contrato de transporte rodoviário de mercadorias, conformando-a com o estabelecido no Contrato Coletivo de Trabalho Vertical celebrado entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações - FECTTRANS, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 34, de 15/9/2018.

<sup>68</sup> Nesta situação o transportador não se pode fazer valer da causa de exclusão de responsabilidade ínsita na alínea b), do nº 2, do artigo 18º do Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro.

O expedidor é responsável por informar o transportador, com exatidão, da natureza da perigosidade inerente à mercadoria transportada, sob pena de responder por todas as despesas e prejuízos causados, em caso de omissão<sup>69</sup>.

## **2.5 – No modo ferroviário face à Convenção COTIF-CIM e ao regime interno (Código Comercial de 1888 e Decreto nº 39780, de 21 de agosto de 1954)**

### **2.5.1 – Face à Convenção COTIF-CIM**

A COTIF/CIM<sup>70</sup> regulamenta os transportes internacionais ferroviários de mercadorias, de acordo com o disposto no artigo 6º, nº 1, alínea b).

Todos os Estados-Membros da União Europeia, com exceção da República de Chipre e da República de Malta (por não terem caminho de ferro), são Partes na COTIF, de 9 de maio de 1980, alterada pelo Protocolo de Vilnius de 3 de junho de 1999<sup>71</sup>.

A União Europeia aderiu à COTIF com efeitos a 1 de julho de 2011.

O acordo entre a União Europeia e a OTIF, relativo à adesão da União Europeia à COTIF, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Vilnius, assinado em 23 de junho de 2011 em Berna (Acordo de Adesão), entrou em vigor em 1 de julho de 2011, em conformidade com o seu artigo 9º.

---

<sup>69</sup> Artigo 16º, nº 4 do Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro.

<sup>70</sup> A COTIF – Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários foi aprovada para ratificação pelo Decreto 50/85, de 27 de novembro, tendo entrado em vigor na ordem jurídica portuguesa em 1 de novembro de 1986. Foi alterada pelo Protocolo de Vilnius em 1999, aprovado pelo Decreto 3/2004, de 24 de março. O CIM trata-se do Apêndice B à COTIF e que contém as “*Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias (CIM)*”

<sup>71</sup> Conclusões do Advogado-Geral Maciej Szpunar, apresentadas em 24 de abril de 2017, Processo C-600/14, República Federal da Alemanha contra Conselho da União Europeia, disponível em: <https://www.blook.pt/caselaw/EU/TJUE/519113/>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

O artigo 2º do Acordo de Adesão prevê:

*“Sem prejuízo do objeto e da finalidade da COTIF de promover, melhorar e facilitar o transporte ferroviário internacional e sem prejuízo da sua plena aplicação, em relação às outras Partes na COTIF, nas suas relações mútuas, as Partes na COTIF que são Estados-Membros da União devem aplicar as regras da União, e não, por conseguinte, as regras decorrentes da presente COTIF exceto na medida em que não existam regras da União que regulem a matéria particular em causa.”*

O Acordo de Adesão foi aprovado, em nome da União Europeia, pela Decisão 2013/103/EU.

A COTIF/CIM, aplica-se aos transportes de mercadorias entregues ao transportador, acompanhadas de uma declaração de expedição, sempre que o percurso do transporte abranja os territórios de, pelo menos, 2 Estados (artigo 1º, § 1 das Regras Uniformes/CIM), com as exceções elencadas no artigo 2º.

De acordo com o artigo 4º, alínea d), e artigo 4º das Regras Uniformes/CIM, as mercadorias perigosas apenas são aceites para transporte nas condições previstas pelo Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID), Anexo I das Regras uniformes, sem prejuízo das derrogações previstas no § 2, do artigo 5º.

Em consonância com o que é estabelecido para o transporte rodoviário, no artigo 22º da Convenção CMR, as Regras Uniformes/CIM também estabelecem a exclusão da responsabilidade do transportador, quando qualquer perda ou avaria na mercadoria seja causada pelo facto do expedidor ter omitido a natureza perigosa da mercadoria e inerentes precauções (artigo 36º, § 3, alínea g)). Existe assim, uma obrigação fundamental por parte do expedidor de informar o transportador previamente à operação de transporte, acerca da natureza perigosa da mercadoria para que o transportador possa efetuar a operação de transporte com o mínimo risco possível e de acordo com as normas técnicas aplicáveis às características da

mercadoria a transportar, sob pena de, não o fazendo, o transportador se poder eximir da responsabilidade por danos causados em face dessa omissão.

### **2.5.2 – Face ao Código Comercial de 1888 e Decreto nº 39780, de 21 de agosto de 1954**

De acordo com o artigo 393º do Código Comercial de 1888, “*Os transportes por caminho de ferro serão regulados pelas regras gerais deste Código e pelas disposições especiais das respetivas concessões ou contratos, sendo porém nulos e sem efeito quaisquer regulamentos das administrações competentes, em que estas excluam ou limitem as obrigações e responsabilidades impostas neste título.*” Temos assim que o transporte nacional ferroviário de mercadorias é ainda hoje regulado pelo Código Comercial de 1888 (Título X, artigo 366º a 393º) e pelo Decreto nº 39780, de 21 de agosto de 1954. Ao transporte ferroviário nacional é extensível o disposto no RID, de acordo com o disposto na Nota Geral 1, do Anexo II da Diretiva Delegada (EU) 2020/1833 da Comissão, aprovados pela Portaria nº 309-A/2001, de 17 de dezembro.

### **3 – Especificidade do contrato de transporte terrestre de mercadorias perigosas**

O contrato de transporte terrestre de mercadorias perigosas rege-se pelas regras gerais aplicáveis aos transportes de mercadorias dos respetivos modos de transporte e especificamente pelas regulamentações especiais aplicáveis aos transportes de mercadorias perigosas dos respetivos modos. Ou seja, em face dos perigos que apresenta e representa para as pessoas, coisas e meio ambiente, além das regras modais, tem de cumprir com as normas especiais tendo em conta a natureza das mercadorias transportadas, tendo como objetivo prevenir a ocorrência de acidentes, os quais podem causar danos avultados, em face das características físico-químicas das mercadorias transportadas.

O ADR (rodoviário) e o RID (ferroviário) definem transporte como a deslocação das mercadorias perigosas, incluindo as paragens impostas pelas condições de transporte e incluindo a permanência das mercadorias perigosas nos veículos, cisternas e contentores impostas pelas condições de tráfego antes, durante e depois da deslocação. Esta definição abrange também a permanência temporária intermédia das mercadorias perigosas para fins de transferência de modo ou de meio de transporte (transbordo), na condição de que os documentos de transporte onde constem o local de envio e o local de receção sejam apresentados quando solicitados e na condição de que os volumes e as cisternas não sejam abertos durante a permanência intermédia, exceto para fins de controlo pelas autoridades competentes<sup>72</sup>.

#### **3.1 – O ADR**

O Acordo relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR)<sup>73</sup>, foi celebrado em Genebra em 30 de setembro de 1957, sob os

---

<sup>72</sup> Secção 1.2.1, dos anexos i e ii, da Portaria nº 309-A/2001, de 17 de dezembro, *ADR 2021, Acordo relativo ao transporte internacional de mercadorias por estrada, Aplicável a partir de 1 de janeiro de 2021, Versão Portuguesa*, Lisboa, Edição Tutorial, 2021, p. 26.

<sup>73</sup> À nomenclatura deste Acordo foi retirada a expressão “Europeu” a partir da versão que vigora desde 1 de janeiro de 2021, por proposta do governo de Portugal, pois considerou-se que a inclusão do termo poderia dificultar a adesão de outros países de

auspícios da UNECE – Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa<sup>74</sup>, tendo entrado em vigor em 29 de janeiro de 1968<sup>75</sup>.

Atualmente são Partes contratantes do ADR 54 países<sup>76</sup>:

---

outros continentes, apesar de já serem parte no Acordo países do continente asiático e de África, Cfr. Adoption of a Protocol Amending the Title of the ADR, on 13 May 2019, United Nations, disponível em: <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2019/CN.233.2019-Eng.pdf>, consultado em 7 de fevereiro de 2023. A intenção principal é tornar este Acordo na referência a nível mundial para uniformização das normas aplicáveis ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas.

<sup>74</sup> A Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) é uma das cinco comissões regionais das Nações Unidas dependentes do Conselho Económico e Social (ECOSOC) da ONU. Foi criada em 1947 com o mandato de ajudar a reconstruir a Europa do pós-guerra, de desenvolver a atividade económica e de reforçar as relações económicas entre os países europeus, bem como entre a Europa e o resto do mundo. Durante a guerra fria, a UNECE serviu de plataforma única para o diálogo e a cooperação económica entre o Leste e o Ocidente. Apesar da complexidade deste período, obtiveram-se resultados significativos, tendo-se alcançado consenso em numerosos acordos de harmonização e de normalização. Depois da guerra fria, a UNECE não só contou com a admissão de novos Estados membros, como adquiriu novas funções. Desde princípios dos anos 1990, concentrou as suas atividades na análise do processo de transição, aproveitando a sua experiência no campo da harmonização para facilitar a integração dos países da Europa central e oriental na economia mundial. A UNECE é o fórum em que os países da Europa ocidental, central e oriental, da Ásia central e da América do Norte - 56 países no total - se reúnem para compor as ferramentas da sua cooperação económica. Esta cooperação refere-se às questões económicas, às estatísticas, ao ambiente, ao transporte, ao comércio, à energia sustentável, às florestas e à habitação. A Comissão oferece um quadro regional para a elaboração e a harmonização de convenções e de normas. Os peritos da Comissão proporcionam assistência técnica aos países do sueste da Europa e à Comunidade de Estados Independentes. Esta assistência materializa-se sob a forma de serviços de assessoria, de seminários de formação e de sessões em que os países podem partilhar as suas experiências e as melhores práticas. Disponível em: [https://unece.org/DAM/trans/danger/publi/adr/roadmap/ADR\\_Road\\_Map\\_pt.pdf](https://unece.org/DAM/trans/danger/publi/adr/roadmap/ADR_Road_Map_pt.pdf), consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>75</sup> Curiosamente, foi a ratificação de Portugal ao que despoletou a entrada em vigor do Acordo ADR.

<sup>76</sup> Atualmente são partes contratantes do ADR os seguintes países: Albânia, Alemanha, Andorra, Arménia, Áustria, Azerbaijão, Bélgica, Bielorrússia, Bósnia Herzegovina, Bulgária, Cazaquistão, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Geórgia, Grécia, Hungria, Irlanda, Islândia, Itália, Letónia, Liechtenstein, Lituânia, Luxemburgo, Macedónia do Norte, Malta, Marrocos, Moldávia, Montenegro, Nigéria, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Rússia, San Marino, Sérvia, Suécia, Suíça, Tadjiquistão, Tunísia, Turquia, Ucrânia, Uganda e Uzbequistão, in: [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-14&chapter=11&clang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=en), consultado em 7 de fevereiro de 2023.

O Acordo em si, não é muito extenso. A norma chave é a contida no artigo 2º, que prescreve que, além de algumas mercadorias excessivamente perigosas cujo transporte é proibido, outras mercadorias perigosas apenas podem ser transportadas internacionalmente em veículos rodoviários quando sujeitas ao cumprimento das condições prescritas nos Anexos A e B do Acordo ADR:

- as condições estabelecidas no Anexo A para as mercadorias em questão, em particular no que diz respeito à sua embalagem e rotulagem; e

- as condições estabelecidas no Anexo B, em particular no que respeita à construção, equipamento e funcionamento do veículo que transporta as mercadorias em questão.

Os anexos A e B são regularmente alterados e atualizados de dois em dois anos<sup>77</sup> como forma de acompanhar o progresso técnico e científico, harmonizando as condições de transporte de mercadorias perigosas entre os países signatários e aproximando a respetiva regulamentação com a das Recomendações das Nações Unidas sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas (*"Livro Laranja"*), dos Regulamentos Modelo, do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas IMDG (da Organização Marítima Internacional OMI), das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea DGR/IATA (da Organização da Aviação Civil Internacional OACI) e do Regulamento relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas RID (da Organização Intergovernamental para o Transporte Internacional Ferroviário OTIF).

---

<sup>77</sup> Em consequência das alterações que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2023, foi publicada uma versão consolidada revista como documento ECE/TRANS/326, Vol. I e II (ADR 2023), disponível em: <https://unece.org/transport/standards/transport/dangerous-goods/adr-2023-agreement-concerning-international-carriage>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

A estrutura dos Anexos do ADR é a seguinte:

Anexo A: Disposições gerais e disposições relativas a artigos e substâncias perigosas

Parte 1 Disposições gerais

Parte 2 Classificação

Parte 3 Lista das mercadorias perigosas, disposições especiais e isenções relativas às quantidades limitadas e às quantidades excetuadas

Parte 4 Disposições relativas à utilização das embalagens e das cisternas

Parte 5 Procedimentos de expedição

Parte 6 Prescrições relativas à construção das embalagens, dos grandes recipientes para granel (GRG), das grandes embalagens e das cisternas e aos ensaios a que devem ser submetidos

Parte 7 Disposições relativas às condições de transporte, carga, descarga e manuseamento

Anexo B: Disposições relativas ao material de transporte e às operações de transporte

Parte 8 Prescrições relativas à tripulação, ao equipamento, à operação e à documentação dos veículos

Parte 9 Prescrições relativas à construção e aprovação dos veículos

### **3.2 - O RID**

O Regulamento relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID) forma o Apêndice C à COTIF, e tem um anexo. Este Regulamento aplica-se ao tráfego internacional.

A Diretiva 2008/68/CE transpôs o RID para o direito interno da UE, inclusive para o transporte nacional. A OTIF e a Comissão estabeleceram a coordenação necessária.

Como resultado do trabalho de coordenação entre a UNECE em Genebra e a OTIF, as disposições sobre o transporte ferroviário de mercadorias perigosas são também harmonizadas com as disposições relativas ao transporte rodoviário (ADR) e ao transporte por vias navegáveis interiores (ADN)<sup>78</sup>.

### **3.3 – Enquadramento e evolução histórica**

#### **3.3.1 – Enquadramento Geral**

O transporte de mercadorias perigosas constitui uma fatia substancial do total das mercadorias transportadas. Dentro destas predominam os combustíveis líquidos e gasosos, onde se insere uma diversidade de matérias, objetos, soluções e misturas cujo transporte rodoviário está sujeito a condicionantes. Isto prende-se com a sua explosividade, inflamabilidade, ecotoxicidade, infecciosidade, radioatividade, corrosividade ou instabilidade química, por meio de derrame, emissão, incêndio ou explosão que podem provocar consequências imprevisíveis<sup>79</sup>.

#### **3.3.2 – Evolução histórica**

A primeira regulamentação internacional no transporte de mercadorias perigosas por via terrestre surge em 1890 e consta das disposições regulamentares para a implementação da Convenção Internacional de Berna de 14 de outubro de 1890 sobre o transporte ferroviário de mercadorias, que entraria em vigor em 1 de janeiro de 1893<sup>80</sup>. Esta Convenção foi revista em 1924, tendo então sido adotada

---

<sup>78</sup> RID 2023, disponível em: [https://otif.org/en/?page\\_id=1105](https://otif.org/en/?page_id=1105), consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>79</sup> Lopes, Gomes, Acidentes – Mercadorias perigosas, disponível em: <https://segurancaenciasforenses.com/2012/09/17/acidentes-mercadorias-perigosas/>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>80</sup> Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID), Explanatory Report, General Points, Berna, OTIF, disponível em: [https://otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/04\\_recht/02\\_Generalversammlung/AG\\_12\\_13\\_Add\\_06\\_e\\_RID\\_Consolidated\\_Explan\\_report.pdf](https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_Generalversammlung/AG_12_13_Add_06_e_RID_Consolidated_Explan_report.pdf), consultado em 7 de fevereiro de 2023; Asquini, Alberto, *Transporto di cose (contratto di)*, in *Novissimo Digesto Italiano*, XIX, UTET, Torino, 1973, p. 577, citado em Rocha, Francisco Costeira da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias, Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, ob. cit., p. 51.

uma Convenção Internacional relativa ao Transporte de Passageiros e de Mercadorias por Caminho de Ferro<sup>81</sup>.

A nível interno, em 19 de agosto de 1880, por remissão da Carta de Lei de 23 de junho de 1879, é publicado o Decreto que regulamenta a Carta de Lei que liberaliza a indústria e comércio de pólvora, sujeitando, contudo, as fábricas e depósitos de pólvora e dinamite à legislação geral sobre estabelecimentos perigosos e incómodos, regulamentando o seu transporte e armazenagem, que pela importância histórica, passamos a transcrever na parte respeitante ao transporte:

*“Artigo 17º - A condução das substancias explosivas só poderá effectuar-se, dando previo aviso ás competentes auctoridades administrativas, e verificar-se-ha, quanto possivel, pelos caminhos ordinarios menos frequentados e mais distantes das povoações, em quantidades não superiores, de cada vez, a 40 kilogrammas de polvora e 10 de dynamite. As substancias explosivas irão acondicionadas pela fôrma estabelecida n’este regulamento, as cargas serão envolvidas em encerados, e os conductores não poderão accender lume durante o caminha nem tão pouco parar nos povoados.*

*Artigo 18º - A condução pelos caminhos de ferro será sómente consentida em comboios de mercadorias completamente fechados, devendo ainda assim os wagons carregados das substancias explosivas ficar isolados das machinas e dos wagons de freio.*

*As ditas substancias irão acondicionadas pela fôrma estabelecida n’este regulamento e os volumes envolvidos em encerados.*

*§ 1º Á excepção do ministerio da guerra, a ninguém é permitido transportar, em cada comboio, mais de um Wagon carregado de substancias explosivas.*

*§ 2º Chegada que seja a carga á estação competente, seguirá immediatamente para o seu destino, nos termos da parte final do artigo antecedente.*

*§ 3º É prohibida a condução de nitro-glycerina, tanto pelos caminhos ordinários, como pelas vias ferreas.*

---

<sup>81</sup> Cordeiro, António Menezes, *Introdução ao Direito dos Transportes*, ob. cit., p. 13.

*Artigo 19º - A importação da pólvora e dynamite só póde ser permitida vindo acondicionadas estas mercadorias na fôrma do presente regulamento.*

*Artigo 20º - A descarga de pólvora e dynamite, dos navios para os barcos de descarga, será sempre feita em Lisboa, ao oeste da torre de Belem, quer tenha de seguir a mercadoria directamente para os depositos auctorizados nos termos d'este regulamento, quer para o deposito da alfandega; nos outros portos do reino e ilhas a descarga será feita em logares afastados das povoações e de outros navios surtos no mesmos portos, designados pelas respectivas alfandegas.*

*(...)*

*Artigo 29º - Fica prohibida a venda ou o deposito de pólvora ou dynamite, em logares não auctorizados, na conformidade d'este decreto.*

*(...)*

*Artigo 31º - Os que transgredirem o preceito dos artigos 17º, 18º e 29º, serão punidos com a pena de 20\$00 reis de multa e trinta dias de prisão.”<sup>82</sup>*

Em 24 de maio de 1902, é publicada nova Carta de Lei que remete a regulação sobre transportes de explosivos para o Regulamento Sobre Substancias Explosivas que viria a ser publicado em 24 de dezembro de 1902, que revogando a legislação anterior, procede exaustivamente à regulamentação sobre o transporte destas substâncias no seu Título VII, consignando um capítulo para cada um dos meios de transporte (*Capítulo III – Transportes pelas estradas e caminhos, Capítulo IV – Transportes fluviaes, Capítulo V – Transporte por vias férreas*). Esta legislação viria a ser unificada e totalmente reformulada pelo Decreto nº 2241, de 29 de fevereiro de 1916, contendo a mesma, na mesma numeração de Título e Capítulos a regulamentação sobre transporte de substâncias explosivas. Este Decreto, viria a ser atualizado pelo Decreto-Lei nº 37925, de 1 de agosto de 1950. No mesmo ano (1950) viria a ser publicada a Portaria nº13387, de 20 de dezembro, que estabeleceu as condições de segurança do transporte de mercadorias perigosas na rede ferroviária nacional.

---

<sup>82</sup> Disponível em: <https://legislacaoregia.parlamento.pt/>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

Em 20 de maio de 1954, o Código da Estrada, publicado pelo Decreto-Lei nº 39672 viria a incluir o transporte de explosivos no Artigo 24º, nº 1, na categoria de “Transito de veículos que efetuem transportes especiais”.

Em 29 de junho de 1984, foi publicado o Decreto-Lei nº 210-C/84, que corresponde ao Regulamento Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas por Estrada (RPE), e que aproximou a regulamentação aplicável ao transporte nacional de mercadorias perigosas ao ADR, aplicável aos transportes internacionais.

No transporte ferroviário de mercadorias perigosas, foi publicado em 22 de setembro de 2000, o Decreto-Lei 227-C/2000, que, transpondo para a ordem jurídica nacional as Diretivas nºs. 96/49/CE, do Conselho, 96/87/CE e 1999/48/CE, ambas da Comissão, aprovou o Regulamento Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho de Ferro (RPF). Com este regime jurídico, o legislador pretendeu aplicar ao transporte ferroviário nacional de mercadorias perigosas, em conformidade com o que dispõem os atos comunitários acima referidos, o Regulamento Relativo ao Transporte Ferroviário Internacional de Mercadorias Perigosas (RID), anexo ao Contrato de Transporte Ferroviário Internacional de Mercadorias (CIM), que constitui o apêndice B da Convenção Relativa aos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro (COTIF). Uniformizando-se dessa forma o seu regime com o do transporte transfronteiriço de mercadorias perigosas<sup>83</sup>.

Entretanto, a nível do direito internacional, as Recomendações sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas<sup>84</sup>, das Nações Unidas ONU, surgiram no período pós Segunda Guerra Mundial da necessidade de regular de forma uniforme a crescente circulação de matérias com características físico-químicas de índole perigosa e cujos riscos em face da sua movimentação por meios de transporte faziam perigar os restantes utentes, coisas e meio ambiente, em caso de acidente. A regulamentação deste tipo de mercadorias estava muito fragmentada e divergia quer em face dos meios de transporte, quer nos meios sociopolíticos em que se

---

<sup>83</sup> Cfr. preambulo do Decreto-Lei nº 227-C/2000, de 22 de setembro.

<sup>84</sup> Também conhecidas como “Livro Laranja” das Nações Unidas.

movimentavam. Em 1956 foi adotada pelo ECOSOC – Conselho Económico e Social das Nações Unidas a 1ª versão das Recomendações, as quais a partir de 1977 passaram a ser atualizadas de forma bienal e em forma de modelo de regulamento para o transporte de mercadorias perigosas, tendo em vista ser adaptado aos diversos modos de transporte quando bulam com mercadorias perigosas.

Com a publicação da Diretiva n.º 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, foram harmonizadas as condições de transporte de mercadorias perigosas na União Europeia, garantindo o funcionamento do mercado comum de transportes, sem restrições advenientes de regimes jurídicos diversos.

A publicação desta Diretiva correspondeu também à concretização de um desígnio de simplificação, de harmonização e de codificação do direito comunitário, que os Estados membros devem seguir nos respetivos direitos nacionais. Desta forma, são estabelecidas regras uniformes, adaptadas ao progresso técnico e científico, que são revistas de 2 em 2 anos a par com a revisão bienal.

Esta Diretiva foi transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril<sup>85</sup>. Atualmente os Anexos i e ii, em vigor, correspondentes aos Anexos A e B do ADR e ao Anexo ao RID, estão contidas na Portaria 309-A/2021, de 17 de dezembro.

### **3.4 – Da classificação das mercadorias perigosas**

A perigosidade poderá ser considerada uma característica intrínseca a qualquer mercadoria que seja transportada por qualquer modo. Bastará para tal que se configure um derrame, queda ou deslocação da mesma para fora do seu meio de

---

<sup>85</sup> Alterado pelos Decretos-Lei n.ºs. 206/2012, de 31 de agosto, 19-A/2014, de 07 de fevereiro, 246-A/2015, de 21 de outubro, 111-A/2017, de 31/08, 24-B/2020, de 8 de junho e 99/2021, de 17 de novembro.

transporte e que atinja qualquer coisa, meio ambiente ou pessoa de forma tal que lhe venha a causar dano<sup>86</sup>. Esta será a classificação de perigosidade *lato sensu*.

Porém, quando se fala em transporte de mercadorias perigosas, *stricto sensu*, tratamos de uma realidade jurídica específica, referindo as mercadorias que pelas características físico-químicas podem representar perigo para a saúde, segurança, propriedade ou meio ambiente e que estão classificadas como tal de acordo com os diversos regulamentos modais.

### **3.4.1 - Como se encontra definido o conceito de mercadorias perigosas:**

Segundo Adriano Marteleto Rodrigues, “*Diz-se que a mercadoria é perigosa quando, no contexto de um transporte rodoviário normal, ela for uma fonte de perigo imediato para as pessoas e os bens deslocados*”<sup>87</sup>. Trata-se de uma definição adaptada ao modo rodoviário, como nela referido.

Para Francisco Sánchez-Gamborino, “*denominam-se mercadorias perigosas todas aquelas que envolvem um risco para a saúde ou a vida das pessoas que as conduzem, para a segurança do veículo ou meio sobre o qual são transportadas, para as demais mercadorias que viagem junto delas ou para outras pessoas, objetos, instalações ou meio ambiente.*”

*De um ponto de vista mais descritivo e concreto, podemos chamar perigosa a toda a substância ou produto que durante o seu fabrico, manuseamento, transporte, armazenamento ou uso possa gerar ou soltar poeiras, fibras, fumos, gases, vapores ou líquidos inflamáveis, explosivos, irritantes, asfixiantes, corrosivos, tóxicos ou infecciosos, ou emissões radioativas, em quantidades ou proporções que tenham probabilidade de lesar a saúde das pessoas ou causar danos a veículos, edifícios, instalações ou meio ambiente.*”<sup>88</sup>

---

<sup>86</sup> Cfr. também refere Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, ob. cit., p. 488.

<sup>87</sup> Godinho, Adriano Marteleto, *A Responsabilidade do Transportador Rodoviário de Mercadorias*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume I*, Coimbra, Almedina, 2010, p. 131.

<sup>88</sup> Sánchez-Gamborino, Francisco, *El contrato de transporte internacional. CMR*, ob. cit., p. 263, tradução nossa.

No entanto, as definições existentes não são claras, conforme disserta exaustivamente Meltem Deniz Güner-Özbek<sup>89</sup>, cujo entendimento passamos a seguir. De acordo com esta autora, quando na legislação internacional se utilizam de forma semelhante e comparativa os termos “dangerous”, “hazardous”, “harmful” ou “noxious”<sup>90</sup>, são utilizados os termos “harmful” e “noxious” no que respeita aos efeitos ambientais, enquanto “dangerous” e “hazardous” são utilizados de forma semelhante e comparativa nos acordos internacionais. A diferenciação está relacionada com os diferentes objetivos e as definições nos diferentes contextos legislativos.

O que se poderá então entender por “mercadorias perigosas”?

Segundo a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, “São consideradas mercadorias perigosas as substâncias ou preparações que devido à sua inflamabilidade, ecotoxicidade, corrosividade ou radioatividade, por meio de derrame, emissão, incêndio ou explosão podem provocar situações com efeitos negativos para o Homem e para o Ambiente.”<sup>91</sup>

Existem inúmeras definições, muitas delas algo redutoras e imprecisas. Segundo o Dicionário Infopédia da Porto Editora, “perigoso” significa: “em que há perigo”; “arriscado”; “que corre perigo”; “que pode causar dano”<sup>92</sup>.

Trata-se, pois, de um conceito algo impreciso, visto que qualquer mercadoria pode ser causadora de danos.

---

<sup>89</sup> Güner-Özbek, Meltem Deniz, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Springer, 2008, pp. 48-87.

<sup>90</sup> Segundo o Cambridge Dictionary “Dangerous”=perigoso, “hazardous”=arriscado, perigoso, “harmful”=prejudicial, nocivo, “noxious”=nocivo, in: <https://dictionary.cambridge.org/pt/>, consultado em 7 de fevereiro de 2013.

<sup>91</sup> In: <http://www.prociv.pt/pt-pt/RISCOSPREV/RISCOSTEC/TRANSPORTEMERCADORIASPERIGOSAS/Paginas/default.aspx>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>92</sup> Porto Editora – *perigoso* no Dicionário infopédia da Língua Portuguesa, in: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/perigoso>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

### 3.4.1.1 – Nos contratos

Segundo Meltem Deniz Güner-Özbek, as partes poderão incorporar cláusulas de carga perigosa nos contratos, no entanto, sem a pretensão de dar uma definição exata do que se entende por perigoso, não sendo essa situação surpreendente, uma vez que existe uma categoria de mercadorias perigosas que deve obedecer a regras especiais e os contratos não têm essa função de definir essa categoria de mercadorias. De facto, a interpretação do termo é significativa, visto que dessa interpretação dependerão a responsabilidade dos intervenientes bem como a eventual exclusão ou limitação da responsabilidade.<sup>93</sup>

### 3.4.1.2 – Nas diversas legislações modais:

Tanto no ADR (rodoviário) como no RID (ferroviário), o conceito é igual: “Mercadorias perigosas” são as matérias e objetos cujo transporte é proibido segundo o ADR/RID ou autorizado apenas nas condições aí previstas<sup>94</sup>.

No ADN (fluvial), Mercadorias perigosas são as substâncias e artigos cujo transporte é proibido pelo ADN, ou autorizado apenas sob as condições aí prescritas<sup>95</sup>.

No DGR/IATA (aéreo): são os artigos ou substâncias que podem representar perigo para a saúde, segurança, propriedade ou meio ambiente e que constam na lista de mercadorias perigosas neste regulamento ou que são classificados de acordo com este regulamento<sup>96</sup>.

---

<sup>93</sup> Güner-Özbek, Meltem Deniz, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, ob. cit., pp. 49-50.

<sup>94</sup> Secção 1.2.1, dos anexos i e ii, da Portaria nº 309-A/2001, de 17 de dezembro, *ADR 2021, Acordo relativo ao transporte internacional de mercadorias por estrada, Aplicável a partir de 1 de janeiro de 2021, Versão Portuguesa*, Lisboa, Edição Tutorial, 2021, p. 26.

<sup>95</sup> European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN), New York, United Nations, 2022, disponível em: <https://unece.org/sites/default/files/2023-01/ADN%20English%20Volume%20I.pdf>, p.26, tradução nossa, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>96</sup> Secção 1 – 1.0, *Dangerous Goods Regulations, 60th Edition*, IATA, 2018, p. 1, tradução nossa.

No IMDG (marítimo) encontramos a definição de mercadorias perigosas na subsecção 1.1.2.1, porém transcrevendo o parágrafo 2, Regra 1, Parte A, Capítulo VII da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS), que refere que “*Mercadorias perigosas significa as matérias, materiais e objetos abrangidos pelo Código IMDG*”<sup>97</sup>.

O Decreto-Lei nº 180/2004, de 27 de julho (versão atualizada) define “Mercadorias perigosas” no artigo 3º, alínea g), da seguinte forma:

*g) «Mercadorias perigosas»:*

*i) As mercadorias mencionadas no código IMDG;*

*ii) As substâncias líquidas perigosas enumeradas no capítulo 17 do código IBC;*

*iii) Os gases liquefeitos enumerados no capítulo 19 do código IGC;*

*iv) As matérias sólidas referidas no apêndice B do código BC.*

*Incluem-se igualmente nesta definição as mercadorias para cujo transporte tenham sido prescritas condições prévias adequadas em conformidade com o disposto no ponto 1.1.3 do código IBC ou no ponto 1.1.6 do código IGC;*

Nas Convenções internacionais, reguladoras dos diversos modos de transporte, não existe uma definição de mercadoria perigosa, antes remetendo para as diversas regras técnicas aplicáveis a cada um dos modos de transporte, que as classificam.

As Regras de Haia não nos dão qualquer definição de mercadorias perigosas, no entanto, no artigo 4º, parágrafo 6º, prescreve que, quanto às mercadorias de natureza inflamável explosiva ou perigosa, cujo o embarque o armador, capitão ou o agente do armador não consentiriam se conhecessem a sua natureza ou o seu caráter, poderão ser a todo o tempo, antes da descarga,

---

<sup>97</sup> IMDG Code, International Maritime Dangerous Goods Code, 2020 edition, incorporating amendment 40-20, London, IMO, 2020, disponível em: <https://www.gefahrgutberatung.ch/wp-content/uploads/2021/01/IMDG-Code-40-20-1.pdf>, p. 5, consultado em 7 de fevereiro de 2023; *Código IMDG, Código Marítimo Internacional das Mercadorias Perigosas, Versão Portuguesa*, Lisboa, Tutorial, 2016, p. 5

desembarcadas em qualquer lugar, ou destruídas ou tornadas inofensivas pelo armador, sem indemnização, e o carregador dessas mercadorias responderá pelos danos e despesas provenientes ou resultantes, direta ou indiretamente, do embarque delas. Se por outro lado tiverem sido embarcadas com o conhecimento e consentimento do armador e estas se converterem em perigo para o navio ou para a carga, poderá ser da mesma maneira desembarcada, destruída ou tornada inofensiva pelo armador, sem responsabilidade para este, salvo a que resultar de avarias comuns, havendo-as. De qualquer das formas, não definindo mercadorias perigosas, considera-as como “mercadorias” na aceção do disposto na alínea c) do artigo 1º, que considera como tal, “qualquer que seja a sua natureza”.

Já as Regras de Roterdão definem mercadorias perigosas como as mercadorias que pela sua natureza ou características, são, ou podem tornar-se, perigosas para pessoas, coisas ou meio ambiente<sup>98</sup> (artigo 32º).

Segundo Saragoça, José Luís, *“As mercadorias perigosas de que trata a CMR são aquelas que possuem uma natureza perigosa no momento em que são aceites para transporte e não aquelas que se tornem perigosas durante e por causa do transporte.”*<sup>99</sup>

Do ponto de vista do transportador, mercadorias perigosas são aquelas que representam riscos imprevisíveis para o meio de transporte e para a outra mercadoria, é assim essencial o conhecimento da natureza da mercadoria e dos métodos de manuseamento adequados para prevenir os perigos inerentes<sup>100</sup>.

Podemos, assim, conformando os diversos conceitos antes formulados, dizer que mercadorias perigosas são todas as matérias que pelas características físico-químicas podem representar perigo para a saúde, segurança, propriedade ou meio ambiente e que estão classificadas como tal de acordo com os diversos regulamentos modais. Ou seja, a classificação das mercadorias de acordo com as

---

<sup>98</sup> Tradução nossa.

<sup>99</sup> Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, ob. cit., p. 488.

<sup>100</sup> Güner-Özbek, Meltem Deniz, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, ob. cit., p. 63.

diversas Convenções modais relativas ao transporte de mercadorias perigosas, trata-se de um elemento essencial neste tipo de transporte.

### 3.4.2 – Classificação

As Recomendações sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas, da ONU, dirigidas aos governos e organizações internacionais que regulamentam o transporte de mercadorias perigosas, sendo apresentado como modelo de regulamento do transporte de mercadorias perigosas<sup>101</sup>, em ordem a ser adaptado aos diversos modos de transporte quando lidem com mercadorias perigosas. Trata-se de normas técnicas cujo objetivo é a prevenção de acidentes que possam causar consequências danosas a pessoas, bens e meio ambiente. Na Parte 2 das Recomendações são apresentadas as seguintes classes de mercadorias perigosas, que são comuns a todos os modos de transportes e quando adaptadas aos diversos modos podem ser subdivididas em subclasses, sendo apresentadas na Parte 2 dos respectivos regulamentos que tratam da classificação das mercadorias perigosas:

#### **Classe 1 Explosivos**<sup>102</sup>

A classe 1 é única na medida em que o tipo de embalagem e o método de embalagem utilizados tem um efeito decisivo sobre a perigosidade e, portanto, sobre a sua classificação numa subclasse e grupo de compatibilidade específicos<sup>103</sup>.

Esta classe, abrange as matérias explosivas, matérias pirotécnicas, objetos explosivos e outras matérias não incluídas nas anteriores, mas que são fabricadas com vista a produzir um efeito explosivo ou pirotécnico. São definidas da seguinte forma:

---

<sup>101</sup> *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition*, New York, United Nations, 2021, disponível em: [https://unece.org/sites/default/files/2021-09/ST-SG-AC10-1r22e\\_Vol1\\_track\\_WEB.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2021-09/ST-SG-AC10-1r22e_Vol1_track_WEB.pdf), p. 1, tradução nossa, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>102</sup> Para melhor desenvolvimento, *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition*, ob. cit., Capítulo 2.1, pp. 59 ss.

<sup>103</sup> Güner-Özbek, Meltem Deniz, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, ob. cit., p. 54, e no mesmo sentido Alves, Jones Figueirêdo, *Contrato de Transporte de Coisas Perigosas, Trânsito entre o direito contratual e a responsabilidade civil em diálogo de fontes*, ob. cit., p. 382.

**matérias explosivas:** matérias sólidas ou líquidas (ou misturas de matérias) que são suscetíveis, por reação química, de libertar gases a uma temperatura, a uma pressão e a uma velocidade tais que podem causar danos nas imediações;

**matérias pirotécnicas:** matérias ou misturas de matérias destinadas a produzir um efeito calorífico, luminoso, sonoro, gasoso ou fumígeno, ou uma combinação destes efeitos, na sequência de reações químicas exotérmicas autossustentadas não detonantes;

**objetos explosivos:** objetos que contêm uma ou várias matérias explosivas ou pirotécnicas e ainda matérias e objetos fabricados com vista a produzir um efeito prático de explosão ou com fins pirotécnicos.

### **Classe 2 Gases**<sup>104</sup>

Nesta classe, encontram-se classificados os gases puros, as misturas de gases, as misturas de um ou vários gases com uma ou várias outras matérias e os objetos contendo tais matérias. Definem-se como gases as matérias que a 50°C têm uma tensão de vapor superior a 3 bar ou que são, a 20°C e à pressão de 1,013 bar, completamente gasosas. Os gases classificam-se ainda como inflamáveis, não inflamáveis, tóxicos ou não tóxicos e podem apresentar-se para transporte nos estados comprimido, liquefeito a alta ou baixa pressão, liquefeito refrigerado, dissolvido, aerossóis e adsorvido. Podem apresentar as seguintes propriedades perigosas: asfixiante, comburente, inflamável, tóxico e ainda combinar a toxicidade com os outros perigos e ainda com corrosividade.

### **Classe 3 Líquidos inflamáveis**<sup>105</sup>

São as matérias que sejam líquidas (a 50°C, têm uma tensão de vapor máxima de 3 bar) e que tenham um ponto de inflamação até 60°C. Abrange ainda as matérias líquidas e as matérias sólidas no estado de fusão cujo ponto de inflamação é superior a 60°C e que são apresentadas a transporte ou transportadas a quente a

---

<sup>104</sup> *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition, ob. cit., Capítulo 2.2, pp. 77 ss.*

<sup>105</sup> *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition, ob. cit., Capítulo 2.3, pp. 81 ss.*

uma temperatura igual ou superior ao seu ponto de inflamação. Esta classe também abrange matérias explosivas dessensibilizadas líquidas<sup>106</sup>.

**Classe 4<sup>107</sup> Matérias sólidas inflamáveis; matérias auto-reativas; matérias que polimerizam; matérias dessensibilizadas sólidas; matérias sujeitas a inflamação espontânea; matérias que, em contacto com a água, libertam gases inflamáveis.**

Esta classe subdivide-se em três subclasses: 4.1 Matérias sólidas inflamáveis; matérias auto-reativas; matérias que polimerizam; matérias dessensibilizadas sólidas, 4.2 matérias sujeitas a inflamação espontânea e 4.3 matérias que, em contacto com a água, libertam gases inflamáveis e definem-se da seguinte forma:

**Matérias sólidas inflamáveis:** As matérias sólidas inflamáveis são matérias sólidas facilmente inflamáveis e matérias sólidas que se podem inflamar pelo atrito. As matérias sólidas facilmente inflamáveis são matérias pulverulentas, granulares ou pastosas, que são perigosas se forem facilmente inflamadas por contacto breve com uma fonte de inflamação, tal como um fósforo aceso, e se a chama se propagar rapidamente. O perigo pode advir não só do fogo, mas também dos produtos tóxicos da combustão. Os pós de metais são particularmente perigosos dada a dificuldade de extinguir um incêndio, uma vez que os agentes extintores normais, tais como o dióxido de carbono e a água podem aumentar o perigo;

**Matérias auto-reativas:** as matérias auto-reativas são matérias termicamente instáveis suscetíveis de sofrer uma decomposição fortemente exotérmica, mesmo na ausência de oxigénio (ar). As matérias não são consideradas como matérias auto-reativas da classe 4.1 se: a) são explosivas segundo os critérios relativos à classe 1; b) são comburentes segundo o método de classificação relativo à classe 5.1, com exceção das misturas de matérias comburentes contendo pelo

---

<sup>106</sup> Exemplo: Gasolina.

<sup>107</sup> *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition*, ob. cit., Capítulo 2.4, pp. 85 ss.

menos 5% de matérias orgânicas combustíveis; c) são peróxidos orgânicos segundo os critérios relativos à classe 5.2; d) têm um calor de decomposição inferior a 300 J/g; ou e) têm uma temperatura de decomposição auto-acelerada superior a 75 °C para um volume de 50 kg;

**Matérias que polimerizam:** As matérias que polimerizam são matérias que, sem estabilização, são suscetíveis de sofrer uma reação fortemente exotérmica, resultando na formação de grandes moléculas ou resultando na formação de polímeros em condições normalmente encontradas no transporte. Essas matérias são consideradas como matérias que polimerizam da classe 4.1 quando: a) a temperatura de polimerização auto-acelerada for igual ou inferior a 75° C nas condições (com ou sem estabilização química conforme apresentado a transporte) e na embalagem, GRG ou cisterna em que a substância ou mistura deve ser transportada; b) têm um calor de reação superior a 300 J/g; e c) não preenchem qualquer outro critério para inclusão nas classes 1 a 8;

**Matérias sujeitas a inflamação espontânea:** O título da classe 4.2 abrange: matérias pirofóricas, que são as matérias, incluindo misturas e soluções (líquidas ou sólidas), que, em contacto com o ar, mesmo em pequenas quantidades, se inflamam num intervalo de 5 minutos. Estas matérias são, de entre as da classe 4.2, as mais sujeitas a inflamação espontânea; e as matérias e objetos suscetíveis de auto-aquecimento, que são as matérias e objetos, incluindo misturas e soluções, que, em contacto com o ar, sem fornecimento e energia, são suscetíveis de auto-aquecimento. Estas matérias só podem inflamar-se em grandes quantidades (vários quilogramas) e após longos períodos de tempo (horas ou dias);

**Matérias que, em contacto com a água, libertam gases inflamáveis:** O título da classe 4.3 abrange as matérias que, por reação com a água, libertam gases inflamáveis suscetíveis de formar misturas explosivas com o ar, bem como os objetos que contêm tais matérias.

## **Classe 5<sup>108</sup> Matérias comburentes e peróxidos orgânicos**

**Matérias comburentes:** a subclasse 5.1 abrange as matérias que, não sendo elas mesmas necessariamente combustíveis, podem em geral, ao libertar oxigênio, provocar ou favorecer a combustão de outras matérias e de objetos contendo essas matérias<sup>109</sup>;

**Peróxidos orgânicos:** a subclasse 5.2 abrange os peróxidos orgânicos e as preparações de peróxidos orgânicos. Os peróxidos orgânicos são matérias orgânicas que contêm uma estrutura bivalente -O-O- e que podem ser consideradas como derivados do peróxido de hidrogênio, no qual um ou dois dos átomos de hidrogênio são substituídos por radicais orgânicos<sup>110</sup>.

## **Classe 6<sup>111</sup> Matérias tóxicas e infecciosas**

**Matérias tóxicas:** O título da classe 6.1 abrange as matérias das quais se sabe, por experiência, ou das quais se pode admitir, a partir de experiências feitas com animais, que elas podem, em quantidade relativamente fraca, numa ação única ou de curta duração, prejudicar a saúde das pessoas ou causar a morte por inalação, por absorção cutânea ou por ingestão<sup>112</sup>.

**Matérias infecciosas:** a subclasse 6.2 abrange as matérias infecciosas. "Matérias infecciosas" são as matérias de que se sabe ou de que se tenha razões para crer que contêm agentes patogênicos. Os agentes patogênicos são definidos como microrganismos (incluindo as bactérias, os vírus, os parasitas e os fungos) e outros agentes tais como os príões, que possam provocar doenças aos seres humanos ou aos animais<sup>113</sup>.

---

<sup>108</sup> *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition, ob. cit., Capítulo 2.5, pp. 101 ss.*

<sup>109</sup> Exemplo: água oxigenada.

<sup>110</sup> Exemplo: Peróxido de dibenzoflo.

<sup>111</sup> *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition, ob. cit., Capítulo 2.6, pp. 123 ss.*

<sup>112</sup> Exemplo: Pesticidas.

<sup>113</sup> Exemplo: Resíduos hospitalares.

### **Classe 7 Matérias radioativas<sup>114</sup>**

Matérias radioativas são quaisquer matérias contendo radionuclídeos para a qual tanto a atividade mássica como a atividade total em cada remessa ultrapassam os valores indicados nos parágrafos 2.2.7.2.2.1 a 2.2.7.2.2.6. Trata-se de matérias suscetíveis de emitir radiações ou partículas que podem provocar danos graves nas células dos organismos vivos<sup>115</sup>.

### **Classe 8 Matérias corrosivas<sup>116</sup>**

Matérias corrosivas são as matérias que, pela sua ação química, podem causar danos irreversíveis à pele ou, no caso de uma fuga, podem causar danos, ou mesmo destruir outras mercadorias ou os meios de transporte. São igualmente abrangidas pelo título desta classe as matérias que apenas formam uma matéria corrosiva líquida em presença da água ou que, em presença da humidade natural do ar, produzem vapores ou neblinas corrosivas<sup>117</sup>.

### **Classe 9 Matérias e objetos perigosos diversos incluindo substâncias perigosas para o ambiente<sup>118</sup>**

A classe 9 destina-se à classificação das matérias e objetos que, no decurso do transporte, apresentem um perigo diverso dos que são abrangidos pelas restantes classes, incluindo as que apresentam perigo para o meio ambiente<sup>119</sup>.

De salientar que algumas das matérias classificadas para transporte como perigosas possuem mais do que uma característica de perigosidade, ou seja, pertencem a várias classes ou grupos de matérias e, assim sendo deverá ser incluída

---

<sup>114</sup> Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised Editions, ob. cit., Capítulo 2.7, pp. 135 ss.

<sup>115</sup> Exemplo: Urânio.

<sup>116</sup> Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition, ob. cit., Capítulo 2.8, pp. 163 ss.

<sup>117</sup> Exemplo: Ácido sulfúrico.

<sup>118</sup> Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition, ob. cit., Capítulo 2.9, pp. 163 ss

<sup>119</sup> Exemplo: Baterias de lítio instaladas em equipamentos de transporte.

na classe a que corresponde o risco mais elevado no que respeita ao transporte, e cumprindo com o disposto no 2.0.3<sup>120</sup>.

No Código IMDG existe uma classificação adicional, aplicável aos poluentes marinhos, de acordo com o disposto no Capítulo 2.10 deste Código, que define os poluentes marinhos como as matérias que estão sujeitas às disposições do anexo III da Convenção MARPOL 73/78, sendo classificadas segundo os critérios aplicáveis às matérias perigosas para o ambiente aquático<sup>121</sup>. De salientar que muitas das matérias das classes 1 a 6.2, 8 e 9 são consideradas como poluentes marinhos<sup>122</sup>.

### **3.5 – Contrato de transporte terrestre de mercadorias perigosas**

O contrato terrestre de mercadorias perigosas tem, nas suas modalidades rodoviária e ferroviária, uma identidade de sujeitos intervenientes, cujas funções, em face das características específicas da mercadoria que manuseiam, tem enquadramento jurídico específico por parte dos anexos ao Acordo ADR e Regulamento RID, cuja importância merece destaque.

Assim, temos como sujeitos intervenientes no transporte terrestre de mercadorias perigosas, o expedidor, o transportador, o destinatário, o carregador, o embalador, o enchedor, o operador de um contentor-cisterna ou de uma cisterna móvel, o descarregador, a tripulação (motorista ou maquinista), o conselheiro de segurança e o transitário. O ADR e o RID<sup>123</sup> ampliam assim o elenco de sujeitos intervenientes na operação de transporte de mercadorias perigosas em relação ao transporte de carga geral. No entanto, expedidor, transportador e destinatário são os principais sujeitos neste subtipo de transporte, à semelhança do que sucede no contrato de transporte de mercadorias em geral, assim dispõe a secção 1.4.2 com o título “*Obrigações dos principais intervenientes*”.

---

<sup>120</sup> *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition, ob. cit., pp. 55-56.*

<sup>121</sup> 2.9.3 do Código IMDG.

<sup>122</sup> 2.0.1.2.1 do Código IMDG.

<sup>123</sup> Por haver uma identidade de sujeitos no ADR e no RID, trataremos de forma unitária este tema.

Assim, no capítulo 1.4 estão descritas de forma exaustiva as obrigações de segurança dos intervenientes, das quais destacamos o disposto na subsecção 1.4.1.1, com carácter de obrigatoriedade extensível a todos os sujeitos intervenientes, que estes, *“devem tomar as medidas apropriadas consoante a natureza e a dimensão dos perigos previsíveis, a fim de evitar danos e, se for o caso, minimizar os seus efeitos. Devem, em qualquer caso, respeitar as prescrições do ADR/RID, no que lhes diz respeito.”* De acordo com a subsecção 1.4.1.2 qualquer dos sujeitos intervenientes deve avisar imediatamente as forças de intervenção e segurança, ou seja, as autoridades publicas, quando exista um risco direto para a segurança pública, devendo prestar todas as informações necessárias à sua intervenção.

A secção 1.4.2 prescreve que vários dos sujeitos intervenientes podem ser a mesma pessoa jurídica, assim sucede por exemplo quando o expedidor e destinatário são a mesma entidade ou neste subtipo de transporte quando expedidor e enchedor ou carregador são a mesma entidade.

O expedidor, sendo um dos sujeitos principais do contrato de transporte em geral, sendo aquele que celebra o contrato de transporte com o transportador e com este acorda a realização da deslocação e entrega da mercadoria<sup>124</sup>, assume também no transporte de mercadorias perigosas essa condição, com inerentes obrigações de relevo a nível de segurança, as quais vêm previstas e descritas na subsecção 1.4.2.1<sup>125</sup>.

---

<sup>124</sup> Cfr. Gomes, Catarina Batista, *O transporte multimodal de mercadorias em Angola*, ob. cit., p. 84.

<sup>125</sup> “1.4.2.1.1 O expedidor de mercadoria perigosa tem a obrigação de apenas entregar para transporte remessas que estejam conformes com as prescrições do ADR/RID. No quadro do 1.4.1, deve, em especial: a) assegurar-se de que as mercadorias perigosas são classificadas e autorizadas para transporte em conformidade com o ADR/RID; b) fornecer ao transportador as informações e os dados de uma forma rastreável e, se for o caso, os documentos de transporte e os documentos de acompanhamento (autorizações, aprovações, notificações, certificados, etc.) exigidos, tendo em conta, em especial, as disposições do Capítulo 5.4 e dos quadros da Parte 3; c) utilizar apenas embalagens, grandes embalagens, grandes recipientes para granel (GRG) e cisternas (veículos-cisterna, vagões-cisternas, cisternas desmontáveis, vagões com cisternas desmontáveis, veículos-bateria, vagões-bateria, CGEM, cisternas móveis e contentores-cisterna) aprovados e aptos para o transporte das mercadorias em questão e exibindo as marcas prescritas pelo ADR/RID; d) observar as prescrições sobre o modo de envio e sobre as restrições de expedição; e) garantir que mesmo as cisternas vazias, por limpar e não desgaseificadas (vagões-cisternas, cisternas desmontáveis, vagões-bateria, CGEM, cisternas móveis e contentores-cisterna), ou os vagões, contentores para granel vazios,

O transportador, é a figura central no contrato de transporte, sendo o sujeito que se obriga perante o expedidor a deslocar e entregar a mercadoria ao destinatário<sup>126</sup> e, também neste subtipo de transporte, assume obrigações relevantes ao nível da segurança que envolve a operação de transporte de mercadorias perigosas, previstas e descritas na subsecção 1.4.2.2<sup>127</sup>.

---

*por limpar, apresentam as placas-etiqueta, os painéis, as marcas e as etiquetas, em conformidade com o Capítulo 5.3 e que as cisternas vazias, por limpar, estejam fechadas e apresentem as mesmas garantias de estanquidade como se estivessem cheias. 1.4.2.1.2 No caso em que o expedidor recorre aos serviços de outros intervenientes (embalador, carregador, enchedor, etc.), deve tomar medidas apropriadas para garantir que a remessa satisfaz as prescrições do ADR/RID. Contudo, nos casos dos 1.4.2.1.1, a), b), c) e e), pode fazer fé nas informações e dados que tenham sido postos à sua disposição por outros intervenientes. 1.4.2.1.3 Quando o expedidor atua em nome de uma terceira pessoa, esta última deve informar por escrito o expedidor que estão em causa mercadorias perigosas e pôr à sua disposição todas as informações e documentos necessários ao desempenho das suas obrigações.”*

<sup>126</sup> Cfr. Gomes, Catarina Batista, *O transporte multimodal de mercadorias em Angola*, ob. cit., pp. 84-85.

<sup>127</sup> *“1.4.2.2.1 No âmbito do 1.4.1, o transportador que aceita as mercadorias perigosas para transporte no local de partida deve, em especial: a) verificar que as mercadorias perigosas a transportar são autorizadas para transporte em conformidade com o ADR/RID; b) assegurar-se que todas as informações prescritas pelo ADR/RID relativas ao transporte de mercadorias perigosas foram fornecidos pelo expedidor antes do transporte, que a documentação prescrita se encontra a bordo da unidade de transporte ou, se as técnicas de tratamento eletrónico de informação (TEI) ou a permuta de dados informatizados (EDI) são utilizadas, que os dados estão disponíveis durante o transporte de uma forma pelo menos equivalente à da documentação em papel; c) assegurar-se visualmente que os veículos/vagões e a carga não apresentam defeitos manifestos, fugas ou fissuras, falta de dispositivos de equipamento, etc.; d) assegurar-se de que o prazo para a próxima inspeção para os veículos-cisterna/vagões-cisternas, veículos-bateria/vagões-bateria, cisternas desmontáveis, cisternas móveis, contentores-cisterna e CGEM não é ultrapassado; 1.4.2.2.2 O transportador, nos casos dos 1.4.2.1.1, a), b), d), e) e f), pode, contudo, fazer fé nas informações e dados que tenham sido postos à sua disposição por outros intervenientes. No caso do 1.4.2.2.1 c), pode confiar no que é atestado no “certificado de carregamento do contentor ou veículo” fornecido em conformidade com o 5.4.2. 1.4.2.2.3 Se o transportador constatar, de acordo com o 1.4.2.2.1, uma infração às prescrições do ADR/RID, não deverá encaminhar a remessa até que seja posta em conformidade. 1.4.2.2.4 Se, durante o transporte, for constatada uma infração que possa comprometer a segurança da operação, a remessa deve ser interrompida tão cedo quanto possível, tendo em conta os imperativos da segurança rodoviária, da segurança da imobilização da remessa e da segurança pública. O transporte só poderá ser recomeçado após a remessa ter sido posta em conformidade. A ou as autoridades competentes envolvidas no resto do percurso podem conceder uma autorização para a prossecução da operação de transporte. Se não puder ser estabelecida a conformidade requerida e se não for concedida uma autorização para o resto do percurso, a ou as autoridades competentes assegurarão ao transportador a assistência administrativa necessária. O mesmo acontecerá no caso em que o transportador informar essa ou essas autoridades que o carácter perigoso das mercadorias entregues para transporte não lhe foi comunicado pelo expedidor e que deseja, nos termos do direito aplicável, em especial ao contrato de transporte, descarregá-las, destruí-las ou torná-las inofensivas. 1.4.2.2.5 O transportador deve garantir que o gestor da infraestrutura ferroviária na qual circula pode aceder, a qualquer momento no decurso do transporte, de forma rápida e sem entraves, aos dados que lhe permitem satisfazer os requisitos constantes*

O destinatário, por sua vez, é o sujeito que tem direito à entrega da mercadoria<sup>128</sup>, sendo considerado um dos sujeitos principais no contrato de transporte de mercadorias perigosas, assumindo assim também relevantes obrigações ao nível da segurança, previstas e descritas exhaustivamente na subsecção 1.4.2.3<sup>129</sup>.

O ADR e o RID prescrevem ainda obrigações para os que designa de “outros intervenientes”, que são o carregador, o embalador, o enchedor, o operador de um contentor-cisterna ou de uma cisterna móvel, o descarregador, a tripulação (motorista ou maquinista), o conselheiro de segurança e o transitário, também elas bastante pertinentes ao nível da prevenção e segurança do transporte de mercadorias perigosas, as quais estão exhaustivamente descritas na secção 1.4.3.

### **3.5.1 - O Conselheiro de Segurança no transporte de mercadorias perigosas<sup>130</sup>**

O correto e competente desempenho das funções de Conselheiro de Segurança no transporte de mercadorias perigosas é fundamental para assegurar

---

*do 1.4.3.6 b). 1.4.2.2.6 O transportador deve pôr à disposição da tripulação do veículo/do maquinista do comboio as instruções escritas previstas no 5.4.3. 1.4.2.2.7 Antes do comboio iniciar a sua viagem, o transportador deve informar o condutor das mercadorias perigosas a bordo e da sua posição no comboio. As prescrições do presente número são consideradas cumpridas se os Anexos A e B da Ficha UIC 4722 (“Folha de travagem e lista de composição para o agente de condução e os requisitos para a troca de informações necessárias para a execução do transporte ferroviário de mercadorias”) forem aplicados. 1.4.2.2.8 O transportador deve assegurar que as informações a disponibilizar à entidade responsável pela manutenção (ERM), quer diretamente, quer por intermédio do operador do vagão-cisterna, tal como definidas no n.º 3 do artigo 15.º do Apêndice G à COTIF(ATMF) e no Anexo A do ATMF, abrangem igualmente a cisterna e o seu equipamento.”*

<sup>128</sup> Cfr. Gomes, Catarina Batista, *O transporte multimodal de mercadorias em Angola*, ob. cit. p. 85.

<sup>129</sup> “1.4.2.3.1 O destinatário tem a obrigação de não diferir a aceitação da mercadoria sem motivos imperiosos, e de verificar, após a descarga, que as prescrições do ADR/RID aplicáveis são respeitadas. 1.4.2.3.2 Um vagão ou contentor só pode ser devolvido ou reutilizado se as prescrições do ADR/RID sobre a descarga tiverem sido respeitadas. 1.4.2.3.3 No caso em que o destinatário recorre aos serviços de outros intervenientes (descarregador, estação de limpeza, estação de descontaminação, etc.) deve tomar medidas apropriadas para garantir que as prescrições dos 1.4.2.3.1 e 1.4.2.3.2 do ADR/RID são cumpridas.”

<sup>130</sup> Pela importância na segurança nas operações de transporte de mercadorias perigosas, entendemos neste trabalho dedicar um dos pontos a este sujeito, sem, contudo, diminuir a importância particular de cada um dos “outros intervenientes”.

que todas as operações atinentes à movimentação deste tipo de mercadorias sejam efetuadas nas condições de segurança que a sua perigosidade intrínseca exige.

A nível interno, estabelecia o D.L. nº 210-C/84, de 29 de junho, no artigo 3º, nºs. 1, 2 e 3, como requisito específico de acesso ao mercado que as empresas proprietárias de material de transporte especialmente adaptado a transportar mercadorias perigosas (veículos cisternas, outras cisternas além das cisternas fixas, os veículos destinados a atrelar semi-reboques cisternas ou sobre os quais sejam montados cisternas desmontáveis ou baterias de recipientes) deviam inscrever junto da DGTT um licenciado ou bacharel em Engenharia como técnico responsável pela manutenção do material em adequadas condições de segurança. O estatuto deste técnico é definido por decreto regulamentar

Em 1987 a Comissão Europeia manifestou a intenção de preparar uma Diretiva relativa à formação dos quadros das empresas de transportes rodoviário responsáveis pelo transporte de mercadorias e resíduos perigosos.

Em 1991 a Comissão Europeia concluiu uma proposta de Diretiva sobre a designação e qualificação profissional de um responsável pela prevenção dos riscos inerentes aos transportes de mercadorias perigosas, abrangendo os cinco modos de transportes.

Em 1996, foi publicada a Diretiva 96/35/CE do Conselho, a qual veio a instituir a obrigatoriedade dos Estados Membros introduzirem a obrigatoriedade, para as empresas cuja atividade inclua o transporte de mercadorias perigosas por estrada, por caminho-de-ferro ou por via navegável, ou as operações de carga ou descarga ligadas a esses transportes, designem, o mais tardar até 31 de dezembro de 1999, um ou mais conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas, encarregados de colaborar na prevenção dos riscos para as pessoas, os bens ou o ambiente, inerentes àquelas atividades<sup>131</sup>.

---

<sup>131</sup> Assim, dispõem o ADR e o RID, quanto ao Conselheiro de Segurança: "**1.8.3 Conselheiro de segurança 1.8.3.1** As empresas cuja atividade inclua operações de expedição ou transporte de mercadorias perigosas por estrada, ou operações de embalagem, de carga, de enchimento ou de descarga ligadas a esses transportes, devem nomear um ou vários

---

conselheiros de segurança, adiante designados por "conselheiros", para o transporte de mercadorias perigosas, encarregados de colaborar na prevenção de riscos para as pessoas, para os bens ou para o ambiente, inerentes àquelas operações. 1.8.3.2 As autoridades competentes das Partes contratantes podem prever que estas prescrições não se aplicam às empresas: a) cujas atividades relevantes incidem em quantidades que não excedam, por unidade de transporte, os limites fixados nos 1.1.3.6 e 1.7.1.4, bem como nos Capítulos 3.3, 3.4 e 3.5; ou b) que não efetuam, a título de atividade principal ou acessória, transportes de mercadorias perigosas ou operações de embalagem, enchimento, carga ou de descarga ligadas a estes transportes, mas que efetuam ocasionalmente transporte nacional de mercadorias perigosas ou operações de embalagem, enchimento, carga ou de descarga ligadas a esse transporte, apresentando um reduzido perigo ou risco de poluição. 1.8.3.3 Sob a direção do responsável da empresa, o conselheiro tem como função essencial recorrer a todos os meios e promover todas as ações, dentro do âmbito das atividades relevantes da empresa, para facilitar a execução dessas atividades no respeito das disposições aplicáveis e em condições ótimas de segurança. As tarefas do conselheiro, adaptadas às atividades da empresa, são especialmente as seguintes: verificar o cumprimento das prescrições relativas ao transporte de mercadorias perigosas; aconselhar a empresa nas operações relacionadas com o transporte de mercadorias perigosas; elaborar um relatório anual destinado à direção da empresa ou, se for caso disso, à autoridade competente, sobre as atividades da empresa no âmbito do transporte de mercadorias perigosas. O relatório é conservado durante cinco anos e mantido à disposição da autoridade competente. As tarefas do conselheiro incluem igualmente o acompanhamento das seguintes práticas e procedimentos relativos às atividades relevantes da empresa: os procedimentos visando o respeito das prescrições relativas à identificação das mercadorias perigosas transportadas; a prática da empresa em matéria de avaliação de requisitos especiais das mercadorias perigosas transportadas quando da aquisição de meios de transporte; os procedimentos que permitam verificar o material utilizado no transporte de mercadorias perigosas ou nas operações de embalagem, enchimento, carga ou de descarga; a formação apropriada dos trabalhadores da empresa, incluindo as alterações à regulamentação, e a atualização dos registos nos respetivos processos individuais; a implementação de procedimentos de emergência apropriados aos eventuais acidentes ou incidentes que possam afetar a segurança durante o transporte de mercadorias perigosas ou durante as operações de embalagem, enchimento, carga ou de descarga; a análise e, quando necessário, a elaboração de relatórios sobre os acidentes, os incidentes ou as infrações graves verificados durante o transporte de mercadorias perigosas ou durante as operações de embalagem, enchimento, carga ou de descarga; a implementação de medidas apropriadas para evitar a repetição de acidentes, de incidentes ou de infrações graves; a tomada em conta das prescrições legislativas e dos requisitos especiais relativos ao transporte de mercadorias perigosas na seleção e utilização de subcontratados ou outros intervenientes; a verificação de que o pessoal afeto à expedição, ao transporte de mercadorias perigosas ou ao embalagem, enchimento, carga ou descarga dessas mercadorias dispõe de procedimentos de execução e de instruções pormenorizadas; a implementação de ações de sensibilização aos riscos ligados ao transporte de mercadorias perigosas ou ao embalagem, enchimento, carga ou descarga dessas mercadorias; a implementação de procedimentos de verificação da presença, a bordo dos meios de transporte, dos documentos e dos equipamentos de segurança que devem acompanhar os transportes, e da conformidade desses documentos e equipamentos com a regulamentação; a implementação de procedimentos de verificação do respeito das prescrições relativas às operações de embalagem, enchimento, carga e de descarga; a existência do plano de proteção física previsto no 1.10.3.2

1.8.3.4 A função de conselheiro pode ser exercida pelo responsável da empresa, por uma pessoa que desempenhe outras tarefas na empresa ou por uma pessoa que não pertença a esta última, na condição de que o interessado esteja efetivamente em situação de cumprir as tarefas de conselheiro. DISPOSIÇÃO APLICÁVEL AO TRANSPORTE NACIONAL Quando o

### 3.5.2 – Restrições ao Transporte de mercadorias perigosas

O Capítulo 1.9 do ADR e do RID, estipula as restrições ao transporte de mercadorias perigosas que podem ser impostas por razões que não se relacionem com segurança durante o transporte. Assim, de acordo com o 1.9.3, *“uma Parte contratante pode aplicar aos veículos que efetuem no seu território um transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada certas disposições suplementares que não estejam previstas no ADR/RID, sob reserva de que essas disposições não contrariem as do parágrafo 2 do artigo 2 do Acordo, de que figurem na sua legislação nacional e de que sejam igualmente aplicáveis aos veículos que efetuem transporte nacional de mercadorias perigosas por estrada no território dessa Parte contratante.”*

De acordo com o 1.9.5, do ADR/RID, podem igualmente ser impostas restrições e proibições à circulação em túneis rodoviários/ferroviários<sup>132</sup>.

---

*responsável da empresa não assuma as funções de conselheiro de segurança, deve pôr à disposição da pessoa que tiver sido nomeada para o efeito todos os elementos, meios e informações indispensáveis ao desempenho das suas funções, respeitando a sua autonomia técnica e independência profissional e cumprindo as suas indicações. 1.8.3.5 Todas as empresas envolvidas comunicam, se lhes for pedido, a identidade do seu conselheiro à autoridade competente. DISPOSIÇÃO APLICÁVEL AO TRANSPORTE NACIONAL No transporte nacional, de acordo com o previsto na alínea b) do nº 8 do artigo 13º do decreto-lei que aprova esta regulamentação, é obrigatória a comunicação por escrito ao IMT, I.P. da identidade do conselheiro de segurança nomeado, bem como da sua desvinculação, no prazo de cinco dias úteis a contar do ato da nomeação ou desvinculação, respetivamente. 1.8.3.6 Sempre que, durante um transporte ou uma operação de embalagem, enchimento, carga ou de descarga efetuados pela empresa envolvida, ocorra um acidente que afete as pessoas, os bens ou o ambiente, o conselheiro elabora um relatório de acidente destinado à direção da empresa, ou, se for caso disso, à autoridade competente, depois de ter recolhido todas as informações úteis para esse fim. Esse relatório não substitui os relatórios elaborados pela direção da empresa que sejam exigidos por outra legislação internacional ou nacional. DISPOSIÇÃO APLICÁVEL AO TRANSPORTE NACIONAL No transporte nacional, de acordo com o previsto nas alíneas f) e g) do nº 8 do artigo 13º do decreto-lei que aprova esta regulamentação, é obrigatória a elaboração do relatório de acidente no prazo de vinte dias úteis a contar da data da ocorrência do acidente, e o seu envio à ANEPC no prazo de cinco dias úteis a contar da data da elaboração. 1.8.3.7 O conselheiro deve ser titular de um certificado de formação profissional válido para o transporte por estrada. Esse certificado é emitido pela autoridade competente. 1.8.3.8 Para a obtenção do certificado, o candidato deve receber formação e ser aprovado num exame reconhecido pela autoridade competente.”*

<sup>132</sup> Em Portugal existem restrições à circulação de veículos que transportem mercadorias perigosas em diversas vias, pontes e túneis, de acordo com a Portaria nº 281/2019, de 30 de agosto, como por exemplo a proibição de circulação de veículos na Ponte 25 de Abril entre as 05.01 horas e as 01.59 horas, e a proibição de circulação total no Túnel da Gardunha.

### **3.5.3 – Disposições relativas à segurança pública**

De acordo com o previsto no Capítulo 1.10 do ADR/RID, todas as pessoas que participam no transporte de mercadorias perigosas devem tomar em conta as prescrições de segurança pública previstas neste capítulo, correspondentes às suas responsabilidades. Assim, as mercadorias perigosas só devem ser entregues para transporte a transportadores devidamente identificados. Todas as instalações onde sejam manuseadas mercadorias perigosas ou onde permaneçam veículos que transportem mercadorias perigosas devem ser adequadamente controladas, bem iluminadas, e, onde seja possível e apropriado, não devem ser acessíveis ao público. Os membros da tripulação devem, durante o transporte mercadorias perigosas, ter consigo um documento de identificação que inclua a sua fotografia, os controlos de segurança devem incidir sobre a aplicação das medidas de segurança física e a autoridade competente deve conservar registos atualizados de todos os certificados de formação de condutores.

### **3.5.4 – Enquadramento do transporte de mercadorias perigosas no modo rodoviário – entrosando a Convenção CMR e o regime interno com o Acordo ADR**

O transporte de mercadorias perigosas, além de ser regulado pelas normas gerais no que diz respeito a qualquer outro tipo de mercadorias, tem previsão específica no artigo 22º da Convenção CMR. De acordo com o nº 1 desta norma, o expedidor deve informar o transportador da natureza exata do perigo inerente às mercadorias entregues para transporte e em face disso que precauções devem ser tomadas, devendo tais especificações constar da declaração de expedição<sup>133</sup>, sob pena de lhe caber o ónus (ao expedidor ou ao destinatário) de provar por qualquer

---

<sup>133</sup> A Convenção CMR no seu artigo 4º, designa como “declaração de expedição” o documento de acompanhamento do transporte, também conhecido como guia de transporte. Aliás, trata-se de uma tradução errada para a língua portuguesa, segundo Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, ob. cit., p. 244. Atualmente a declaração de expedição poderá ser emitida em formato físico de papel, como tal estabelecido no artigo 5º da CMR, ou em formato eletrónico, conforme Protocolo Adicional à Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR), sobre a declaração de expedição eletrónica, adotado em Genebra, em 20 de fevereiro de 2008, aprovado para adesão pelo Decreto 20/2019 de 30 de julho.

outro meio que o transportador teve conhecimento da natureza exata do perigo que apresentava o transporte das referidas mercadorias.

Caso o transportador não tenha sido informado da natureza exata da perigosidade da mercadoria e das precauções a tomar durante o transporte, pode descarregá-las, destruí-las ou torná-las inofensivas, sem que por isso possa ser responsabilizado por qualquer forma. Além do que o expedidor poderá ser responsabilizado por todas as despesas e prejuízos causados com a sua conduta omissiva<sup>134</sup>.

Norma idêntica existe no regime aplicável ao transporte nacional, cujo artigo 16º, nº 4 do Decreto-Lei 239/2003, de 4 de outubro, prescreve que sendo o objeto do contrato o transporte de mercadorias perigosas, o expedidor deve informar o transportador da sua exata natureza, sendo responsabilizado por todas as despesas e prejuízos em caso de omissão.

### **3.5.5 - Enquadramento do transporte de mercadorias perigosas no modo ferroviário - entrosando a Convenção COTIF/CIM e o regime interno com o Regulamento RID**

A publicação e entrada em vigor do Decreto-Lei nº 41-A/2010, de 29 de abril, visou, conforme referido no seu preambulo, assegurar que os transportes de mercadorias perigosas sejam realizados nas melhores condições de segurança, minimizando os riscos de acidentes e melhorando os níveis de qualidade destes transportes, em face dos riscos consideráveis que apresentam. Outro dos objetivos que visou este diploma legal, e foi concretizado, foi através da transposição da Diretiva nº 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, que concretizou a harmonização e a codificação do direito comunitário com os direitos nacionais dos Estados membros. Desta forma, os anexos i e ii da Portaria nº 309-A/2021, de 17 de dezembro, são aplicáveis tanto ao transporte nacional como internacional de mercadorias perigosas.

---

<sup>134</sup> Artigo 22º, nº 2 da Convenção CMR.

O tráfego nacional e internacional ferroviário e a admissão de material ferroviário para utilização em tráfego internacional ferroviário de mercadorias perigosas são regulados pelo Decreto-Lei nº 41-A/2010, de 29 de abril, e Anexo ii da Portaria nº 309-A/2021, de 17 de dezembro (tem a mesma redação que o Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID), que consta do apêndice C (e anexo) à COTIF (artigo 6º, nº 1, c) da COTIF<sup>135</sup>).

**O RID compreende 7 partes, que especificam:**

a) as mercadorias perigosas cujo transporte nacional e internacional é excluído;

b) as mercadorias perigosas cujo transporte nacional e internacional é autorizado e as condições impostas a essas mercadorias (incluindo as isenções), em especial no que se refere:

- À classificação das mercadorias, incluindo os critérios de classificação e os métodos de ensaio que lhes digam respeito;

- À utilização das embalagens (incluindo a embalagem em comum);

- À utilização das cisternas (incluindo o seu enchimento);

- Aos procedimentos de expedição (incluindo a marcação e a etiquetagem dos volumes, a sinalização dos meios de transporte, bem como a documentação e as informações prescritas);

- Às disposições relativas à construção, ao ensaio e à aprovação das embalagens e das cisternas;

- À utilização dos meios de transporte (incluindo a carga, o carregamento em comum e a descarga).

---

<sup>135</sup> IMT, Transportes Ferroviários, Transportes de Mercadorias Perigosas, disponível em: <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesFerroviarios/CaminhodeFerro/TransporteMercadoriasPerigosas/Paginas/TransporteMercadoriasPerigosas.aspx>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

O RID foi convertido em direito público pela alteração introduzida à COTIF Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários Internacionais, pelo Protocolo de Vilnius de 3 de Junho de 1999, conforme considerando (3º) ao Protocolo que dispõe: *“Considerando que a segurança durante o transporte de mercadorias perigosas por tráfego internacional ferroviário requer a transformação do RID em regime de direito público, cuja aplicação já não dependa da celebração de um contrato de transporte sujeito às Regras Uniformes CIM”*.

O anexo ii do Decreto-Lei nº 41-A/2010, de 29 de abril, com as sucessivas alterações, têm a mesma redação que as correspondentes do RID, e aplica-se ao transporte nacional e internacional ferroviário de mercadorias perigosas.

A versão do RID que está atualmente em vigor em Portugal, trata-se da versão de 2021, cuja Diretiva (UE) 2016/2309, de 16 de dezembro, foi transposta para a ordem jurídica interna pelo DL 111-A/2017, de 31 de agosto (que alterou o DL 41-A/2010, de 29 de abril).

### **3.5.6 – Normas comuns ao Acordo ADR e ao Regulamento RID**

As normas contidas no Anexo i da Portaria 309-A/2021, de 17 de dezembro, aplicam-se ao transporte nacional e internacional rodoviário de mercadorias perigosas. As suas disposições têm a mesma redação que as correspondentes disposições dos anexos A e B do Acordo relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR). As Partes 1 a 7 e as Partes 8 e 9 desta regulamentação correspondem, respetivamente, aos anexos A e B do ADR, pelo que, para evidenciar esta identidade de conteúdo, é utilizada sempre a sigla “ADR” no texto do Anexo i.

As Partes 1 a 7 do Anexo i contêm as prescrições relativas às mercadorias, ao seu acondicionamento e à sua etiquetagem:

a) as mercadorias perigosas cujo transporte nacional e internacional é excluído;

b) as mercadorias perigosas cujo transporte nacional e internacional é autorizado e as condições impostas a essas mercadorias (incluindo as isenções), em especial no que se refere:

- à classificação das mercadorias, incluindo os critérios de classificação e os métodos de ensaio que lhes digam respeito;
- à utilização das embalagens (incluindo a embalagem em comum);
- à utilização das cisternas (incluindo o seu enchimento);
- aos procedimentos de expedição (incluindo a marcação e a etiquetagem dos volumes, a sinalização dos meios de transporte, bem como a documentação e as informações prescritas);
- às disposições relativas à construção, ao ensaio e à aprovação das embalagens e das cisternas;
- à utilização dos meios de transporte (incluindo a carga, o carregamento em comum e a descarga).

As partes 8 e 9 do Anexo i, contêm as prescrições respeitantes à construção, ao equipamento e exploração dos veículos aprovados para o transporte de mercadorias perigosas:

- prescrições relativas à tripulação, ao equipamento, à exploração dos veículos e à documentação;
- prescrições relativas à construção e à aprovação dos veículos.

As normas contidas no Anexo ii da Portaria 309-A/2021, de 17 de dezembro, aplicam-se ao transporte nacional e internacional ferroviário de mercadorias perigosas. As suas disposições têm a mesma redação que as correspondentes disposições do RID - Regulamento Acordo relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR). As Partes 1 a 7 desta regulamentação correspondem, respetivamente, aos anexos A e B do ADR, pelo que, para evidenciar esta identidade de conteúdo, é utilizada sempre a sigla "ADR" no texto do Anexo i.

### 3.5.7 – Documento de transporte de mercadorias perigosas

De acordo com o disposto no capítulo 5.4 do ADR e do RID, o documento de transporte deve identificar claramente as características perigosas da mercadoria a transportar, para que na operação de movimentação todos os intervenientes, com formação específica, tenham conhecimento dos riscos que a perigosidade da mercadoria representa e da forma como devem atuar durante a operação de transporte, seja no carregamento, deslocação/transporte, no descarregamento e outras operações de manuseamento da mercadoria.

De acordo com o disposto na subsecção 5.4.1.4.1, este documento pode ser um documento descritivo e informativo com todas as informações das subsecções 5.4.1.1 e 5.4.1.2, ou pode ser o exigido por outras regulamentações em vigor para o transporte por qualquer dos modos. Ou seja, no caso do transporte rodoviário, sendo transporte internacional poderá este documento corresponder à declaração de expedição CMR, modelo IRU, ou, no caso do transporte nacional, a guia de transporte prevista na legislação nacional, nomeadamente de modelo aprovado pela Deliberação IMT nº 813/2020, de 20 de agosto. No caso do transporte nacional a subsecção 5.4.1.4.1 esclarece ainda *“DISPOSIÇÃO APLICÁVEL AO TRANSPORTE NACIONAL O documento pode ser o exigido por outras regulamentações em vigor para o transporte por um outro modo, e poderá também ser qualquer documento de transporte exigido pela lei fiscal para controlo do imposto sobre o valor acrescentado relativo às mercadorias em circulação, ou ainda, no caso dos transportes por conta de outrem, a guia de transporte prevista no art. 19º do Decreto-Lei nº 257/2007, de 16 de Julho, ou a declaração de expedição prevista no art. 4º da Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR).”*

No caso de se tratar de um transporte multimodal, estabelece-se na secção 5.4.5 um modelo de impresso-tipo que pode ser utilizado para fins da declaração de mercadorias perigosas e do certificado de carregamento do contentor em caso de transporte multimodal de mercadorias perigosas.

## **4 – O contrato de transporte de mercadorias perigosas nos outros modos de transporte**

O transporte de mercadorias perigosas, rege-se pelas normas que regulamentam cada um dos modos de transporte e ainda pelos respetivos regulamentos modais quanto ao transporte de mercadorias perigosas. Estes Regulamentos modais, seguem o disposto no Regulamento Tipo das Nações Unidas, tanto quanto possível, para aproximar as regras previstas para cada um dos modos de transporte, com a finalidade de tornar o transporte destas mercadorias mais seguro e conciliar os modos no transporte multimodal.

### **4.1 – No transporte marítimo**

A história do transporte de mercadorias perigosas por mar é tão antiga como a própria humanidade<sup>136</sup>. Os perigos inerentes ao transporte de tais mercadorias acompanharam a evolução e o desenvolvimento das novas tecnologias. Na antiguidade as únicas mercadorias perigosas transportadas por este modo eram o rum, o brandy e a pólvora. A sua perigosidade era aferida não em face das suas características físico-químicas, mas em face da sua combinação. Atualmente, estima-se que cerca de 50% das mercadorias transportadas pela via marítima têm natureza perigosa ou prejudicial ao meio ambiente<sup>137</sup>.

#### **4.1.1 – Convenção de Bruxelas de 1924, relativa à unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga**

A Convenção de Bruxelas de 1924 trata as mercadorias perigosas no artigo 4º, parágrafo 6º, prescrevendo que, quanto às mercadorias de natureza inflamável explosiva ou perigosa, cujo o embarque o armador, capitão ou o agente do armador não consentiriam se conhecessem a sua natureza ou o seu caráter, poderão ser a todo o tempo, antes da descarga, desembarcadas em qualquer lugar, ou destruídas

---

<sup>136</sup> Cfr. Alves, Hugo Ramos, *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, ob. cit., p. 11.

<sup>137</sup> Güner-Özbek, Meltem Deniz, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, ob. cit., p. 1.

ou tornadas inofensivas pelo armador, sem indemnização, e o carregador dessas mercadorias responderá pelos danos e despesas provenientes ou resultantes, direta ou indiretamente, do embarque delas. Se por outro lado tiverem sido embarcadas com o conhecimento e consentimento do armador e estas se converterem em perigo para o navio ou para a carga, poderá ser da mesma maneira desembarcada, destruída ou tornada inofensiva pelo armador, sem responsabilidade para este, salvo a que resultar de avarias comuns, havendo-as. De qualquer das formas, não definindo mercadorias perigosas, considera-as como “mercadorias” na aceção do disposto na alínea c) do artigo 1º, que considera como tal, “qualquer que seja a sua natureza”. Assim, no conhecimento de carga (BL), previsto no artigo 3º, parágrafo 3º, deverá identificar as mercadorias tal como lhe foi transmitido pelo carregador. Cabe assim ao carregador a responsabilidade de transmitir ao armador, capitão ou agente do armador, de forma exata, a natureza das mercadorias e transmitir toda a informação inerente, tais como marcas, número, quantidade e peso, pois a consequência, em caso de inexatidão será, a obrigação por parte do carregador de indemnizar o armador por quaisquer perdas, danos ou despesas resultantes dessa inexatidão (artigo 3º, parágrafo 5º) e, em caso omissão ou falsa declaração em relação à natureza da mercadoria, será a exclusão da responsabilidade por parte do armador e do navio (artigo 4º, parágrafo 2º, alíneas i), m) e o), e parágrafo 5º *in fine*). Sendo esta a Convenção a que Portugal está vinculada, deverá cotejar-se estas disposições com o disposto nos Códigos IMDG e Decreto-Lei nº 180/2004, de 27 de julho.

#### **4.1.2 - Regras de Hamburgo**

A Convenção do Transporte Marítimo de Mercadorias, assinada em 1978, apenas entrou em vigor em 1992. Portugal não ratificou até ao momento esta Convenção, apesar de ser um dos países signatários em 1978<sup>138</sup>. As Regras de Hamburgo caracterizam-se por ter um pendor mais favorável ao carregador. De facto,

---

<sup>138</sup> Tem “*sido, até à data, alvo de adesão ou ratificação por parte de países de diminuta expressão no campo do comércio marítimo, uma vez que as grandes nações marítimas têm preferido manter-se fiéis à CB*”, Cfr. referiu, em 2008, Alves, Hugo Ramos, *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, ob. cit., p. 29.

é de salientar a redução dos perigos excetuados à responsabilização do transportador, em face dos contantes da Convenção de Bruxelas. A supressão da falta náutica foi a que gerou maior polémica<sup>139</sup>. Assim, de acordo com o n.º 1 do artigo 5.º, “*O transportador é responsável pelos prejuízos resultantes das perdas ou danos nas mercadorias, bem como pelo atraso da sua entrega desde que o facto causador da perda, dano ou atraso tenha tido lugar durante o período em que as mercadorias estiverem à sua guarda, nos termos do artigo 4.º, a menos que o transportador prove que ele próprio, os seus empregados ou mandatários tomaram todas as medidas que pudessem razoavelmente ser exigidas para evitar o facto e as suas consequências*”<sup>140</sup>. Como refere Duarte Lynce Faria<sup>141</sup>, ao consagrar genericamente a expressão “*tomar todas as medidas*”, faria com que quase nunca conseguisse provar a “*diligência devida*”, tratando-se de uma prova que foi considerada como “*diabólica*”. Também Rodière<sup>142</sup>, defendendo tal entendimento, conclui que este sistema terá reflexos nos próprios carregadores com o aumento substancial do preço a pagar pelo frete.

No que respeita ao transporte de mercadorias perigosas, as Regras de Hamburgo, adaptando de acordo com a evolução tecnológica, alarga o escopo de aplicação às mercadorias perigosas, adaptando o que já havia sido estipulado na Convenção de Bruxelas de 1924, no seu artigo 4.º, parágrafo 6.º<sup>143</sup>, detalhando de forma específica os direitos e obrigações do expedidor como do transportador. Conforme consta do artigo 13.º, “*Regras especiais sobre mercadorias perigosas*”, onde determina que o expedidor deve marcar ou rotular de forma adequada as mercadorias perigosas e informar o transportador da natureza perigosa das mercadorias e, se necessário, quais as precauções a tomar durante o transporte.

---

<sup>139</sup> Alves, Hugo Ramos, *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, ob. cit. p. 36.

<sup>140</sup> Tradução de Faria, Duarte Lynce, *O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias – Da Convenção de Bruxelas de 1924 às Regras de Hamburgo de 1978*, ob. cit., p.111.

<sup>141</sup> Faria, Duarte Lynce, *O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias – Da Convenção de Bruxelas de 1924 às Regras de Hamburgo de 1978*, ob. cit., p. 111.

<sup>142</sup> Rodière, R., *La responsabilité du transporteur maritime suivant les Regles de Hambourg 1978*, in *Le Droit Maritime Français* n.º 356, agosto de 1978, pp. 451 ss., citado em Faria, Duarte Lynce, *O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias – Da Convenção de Bruxelas de 1924 às Regras de Hamburgo de 1978*, ob. cit., p. 111.

<sup>143</sup> Güner-Özbek, Meltem Deniz, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, ob. cit., p. 26.

Caso o expedidor não cumpra com esta obrigação de informação, será responsável perante o transportador e qualquer atual transportador pelas pelos danos que essas mercadorias causarem em face da sua perigosidade oculta. Também no caso dessa omissão de informação, essas mercadorias podem ser descarregadas, destruídas ou tornadas inofensivas, sem direito a qualquer compensação. O conhecimento de carga (BL), deve conter a informação acerca da perigosidade da mercadoria, quando aplicável (artigo 15º, 1, a)).

#### 4.1.3 – Código IMDG

Em 1960, na Conferência SOLAS, foi adotada a Resolução 56, recomendando a adoção de um código uniforme internacional para o transporte marítimo de mercadorias perigosas que deveria complementar os regulamentos SOLAS, devendo regular matérias como embalagem, estiva e movimentação de contentores, dando particular atenção à segregação de matérias incompatíveis de carregamento em conjunto. O Código IMDG foi assim adotado pela IMO em 1965, tendo tido diversas alterações para se adaptar à evolução tecnológica e surgimento de novas matérias que constituem perigo acrescido quando transportadas. Em 2001 o Código IMDG foi profundamente alterado para se adaptar às Regulamento Modelo das Nações Unidas (“Livro Laranja”), tendo-se aproximado assim dos diversos regulamentos modais como forma de facilitar o transporte de mercadorias perigosas no transporte multimodal (door to door)<sup>144</sup>.

Atualmente a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, também conhecida como Convenção SOLAS<sup>145</sup>, contém no Capítulo VII as disposições obrigatórias que regulam o transporte de mercadorias perigosas embaladas ou no estado sólido a granel. O transporte de mercadorias perigosas é proibido, exceto se em conformidade com as normas contidas no Capítulo VII, que

---

<sup>144</sup> Güner-Özbek, Meltem Deniz, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, ob. cit., p. 16-17.

<sup>145</sup> Aprovada para ratificação pelo Decreto do Governo nº 79/83, de 14 de outubro.

são ampliadas pelo Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas, ou Código IMDG<sup>146</sup>.

Também no Anexo III da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, ou Convenção MARPOL, se remete a possibilidade de transporte de substâncias nocivas em navios, desde quem conformidade com as suas disposições e do Código IMDG<sup>147</sup>.

#### **4.1.4 – Direito interno**

Na ordem jurídica interna, vigora o Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro, que estabelece o regime jurídico do contrato de transporte de mercadorias por mar, e cujo artigo 4.º, n.º 1, alínea a), estipula que na declaração de carga que o carregador deve entregar ao transportador constará a natureza da mercadoria e os eventuais cuidados especiais de que a mesma careça. Tal preceito poderá, entre outras, adaptar-se à mercadoria de natureza perigosa. Estes elementos deverão constar no conhecimento de carga, de acordo com o disposto no artigo 5.º, n.º 1, alínea a). Por outro lado, estabelece o n.º 2 do artigo 4.º que o carregador responde pelos danos resultantes das omissões ou incorreções de qualquer elemento da declaração de carga, o que se aplicará em caso de omissão ou erro acerca da classificação da mercadoria como perigosa e consequente omissão da informação perante o transportador.

Especificamente quanto ao transporte de mercadorias perigosas, o Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, estabelece no seu artigo 11.º a obrigação de informação respeitante ao transporte de mercadorias perigosa. Assim, as mercadorias perigosas ou poluentes só podem ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a sua dimensão, num porto nacional, se o comandante ou o operador tiver recebido, do carregador, antes da aceitação das mercadorias a bordo, uma declaração com todas as informações acerca das

---

<sup>146</sup> *Código IMDG, Código Marítimo Internacional das Mercadorias Perigosas, Versão Portuguesa*, ob. cit., p. XI.

<sup>147</sup> *Código IMDG, Código Marítimo Internacional das Mercadorias Perigosas, Versão Portuguesa*, Ob. cit., p. XI.

características da perigosidade da mercadoria que permitam o seu manuseamento, acondicionamento e transporte de acordo com todas as condições de segurança. Por outro lado, os navios provenientes de um porto situado fora da União Europeia que escalem um porto nacional e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem estar na posse de uma declaração, fornecida pelo carregador, que contenha todas essas informações pertinentes acerca da mercadoria perigosa a transportar.

O artigo 12º, por seu turno, prescreve a obrigação por parte do comandante de um navio, seja qual for a sua dimensão, de notificação de existência de mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo, como segue. Essa obrigação existe quer antes da saída de um porto nacional (nº 1, do artigo 12º), quer na entrada, quando proveniente de um porto situado fora da União Europeia e se dirija a um porto nacional. Essas informações serão introduzidas no SafeSeaNet<sup>148</sup>

#### **4.2 – No transporte aéreo**

O transporte aéreo de mercadorias, na ordem jurídica da União Europeia, é objeto de regulamentação na Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de dezembro, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil<sup>149</sup>.

Na ordem jurídica interna, o regime jurídico que regula o transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis consta do Decreto-Lei nº 289/2003,

---

<sup>148</sup> “Os navios em trânsito nas águas da UE são rastreados diariamente em tempo real através do SafeSeaNet, o sistema de acompanhamento e informação do tráfego de navios da UE. A EMSA gere este sistema central que presta assistência aos organismos de busca e salvamento, aos centros de combate à poluição e aos serviços de tráfego marítimo, fornecendo informações sobre os incidentes que afetam os navios que navegam nas águas da UE, bem como sobre a carga, em especial no que diz respeito ao transporte de mercadorias perigosas ou poluentes. O sistema promove uma maior eficiência e segurança, uma vez que facilita a logística portuária e fornece informações globais sobre o tráfego marítimo às autoridades públicas. Disponível em: <https://data.europa.eu/data/datasets/safe-sea-net?locale=pt>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>149</sup> Sucessivamente alterado pelos Regulamentos (CE) n.os 2176/96, da Comissão, de 13 de novembro de 1996, 1069/1999, da Comissão, de 25 de maio, 2871/2000, da Comissão, de 28 de dezembro, 1592/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho, 1899/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro, 1900/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, 8/2008, da Comissão, de 11 de dezembro de 2007, 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro e Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de agosto.

de 14 de novembro<sup>150</sup>, nos artigos 97º a 103º, que adotou as normas constantes do Anexo 18 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago). No âmbito do Decreto-Lei anteriormente mencionado, o artigo 97.º prevê que o transporte de tais mercadorias se rege pelas regras constantes daquele Anexo 18 e do documento n.º 9284-AN/905 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), referente às Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea e, ainda, pelas normas contidas em regulamentação complementar, *in casu*, no Regulamento n.º 500/2012, de 18 de dezembro.

O transporte aéreo de mercadorias perigosas deve ser efetuado nas condições estabelecidas no Anexo 18 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, na Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de dezembro<sup>151</sup>, no Decreto-Lei n.º 289/2003, de 14 de novembro, no Regulamento n.º 500/2012, de 18 de dezembro, na última edição efetiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, previstas no Documento OACI 9284-AN/905, aprovadas e publicadas por decisão do Conselho da Organização Internacional da Aviação Civil e na última edição efetiva do Dangerous Goods Regulations<sup>152</sup>, aprovado pela IATA e publicado pela IATA Dangerous Goods Board<sup>153</sup>.

Apenas estão autorizados a efetuar transporte aéreo de mercadorias perigosas operadores aprovados pela ANAC<sup>154</sup>.

Em matéria de transporte aéreo internacional, Portugal é parte das Convenções de unificação do direito material aplicável<sup>155</sup>: a Convenção de Varsóvia

---

<sup>150</sup> Alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto.

<sup>151</sup> Na redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de agosto.

<sup>152</sup> A edição atual, trata-se da 63ª edição, em vigor desde 1 de janeiro de 2022.

<sup>153</sup> N.º 2 do artigo 1º do Regulamento n.º 500/2012, de 18 de dezembro.

<sup>154</sup> Artigo 4º do Regulamento n.º 500/2012, de 18 de dezembro.

<sup>155</sup> Pinheiro, Luís de Lima, *Breves notas sobre o Direito aplicável ao contrato de transporte aéreo internacional*, in Vicente, Dário Moura (Coord.), *Estudos de Direito Aéreo*, Coimbra, Coimbra Editora, 2012, p. 248.

de 1929 e a Convenção de Montreal de 1999<sup>156</sup>. A aplicabilidade de uma ou outra está dependente da origem e destino das mercadorias e nacionalidade da respetiva transportadora. Além do mais, terá de se verificar. No âmbito da responsabilidade do transportador aéreo, a Convenção de Varsóvia estabelece um sistema de responsabilidade limitada do transportador, fundada na culpa presumida (artigo 22º, nº 2, alínea b), podendo, no entanto, “afastar ou atenuar” a sua responsabilidade caso logre provar que a culpa é total ou parcialmente do lesado (artigo 21º, nº 2)<sup>157</sup>. A Convenção de Montreal estabelece no seu artigo 18º, nº 1 que o transportador é responsável pelo dano em caso de destruição, perda ou avaria da mercadoria, desde que o evento causador do dano ocorra durante o transporte aéreo. Como refere Nuno Calaim Lourenço<sup>158</sup>, trata-se de um regime de responsabilidade *quasi* objetiva pelos danos resultantes da destruição, perda e avaria das mercadorias, e responsabilidade subjetiva com culpa presumida quantos aos danos derivados do atraso, limitando a responsabilidade de acordo com o artigo 22º. O dano que provenha de defeito, natureza ou vício da mercadoria, ou que resulte da embalagem defeituosa que não seja feita pelo transportador, de ato de guerra ou conflito armado ou ato da autoridade pública, exclui a responsabilidade do transportador (artigo 18º, nº 2).

---

<sup>156</sup> A responsabilidade obrigacional do transportador aéreo é regulada pelo disposto na Convenção de Montreal de 1999 - Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional -, celebrada em Montreal em 28 de maio de 1999. Esta Convenção foi aprovada pelo Decreto nº 39/2002, de 27 de novembro. A mesma aplica-se a todas as operações de transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave efetuadas a título oneroso, bem como às operações gratuitas de transporte em aeronave efetuadas por uma empresa de transportes aéreos (cfr. nº 1 do artigo 1.º). A Convenção de Montreal aplica-se em toda a União Europeia, por força do Regulamento (CE) nº 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio, que alterou o Regulamento (CE) nº 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem, que “transpõe as disposições pertinentes da Convenção de Montreal respeitantes ao transporte aéreo de passageiros e da sua bagagem e estabelece certas disposições complementares e torna o âmbito de aplicação dessas disposições extensivo ao transporte aéreo dentro de um Estado-membro.

<sup>157</sup> Lourenço, Nuno Calaim, *A Limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional no Transporte de Pessoas – De Varsóvia a Montreal*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume I*, Coimbra, Almedina, 2010, p392, e Alves, Hugo Ramos, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, ob. cit., p. 470.

<sup>158</sup> Lourenço, Nuno Calaim, *A Limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional no Transporte de Pessoas – De Varsóvia a Montreal*, ob. cit., p. 404.

Também na ordem jurídica interna, dispõe o Decreto-Lei nº 321/89, de 25 de setembro<sup>159</sup>, que o transportador aéreo é responsável, independentemente de culpa pelo ressarcimento dos danos causados na sequência de avaria, perda, destruição, deterioração de mercadoria ou resultantes de atrasos verificados relativamente ao anunciado pelo transportador, quando o fato que lhes der origem se produzir durante o transporte aéreo ou durante as operações de embarque e desembarque<sup>160</sup>.

### 4.3 – No transporte fluvial

O Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior («ADN»), foi celebrado em 26 de maio de 2000 por ocasião de uma Conferência Diplomática sob os auspícios da UNECE e entrou em vigor em 28 de fevereiro de 2008.

São partes contratantes do ADN os seguintes países: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Croácia, Eslováquia, França, Hungria, Luxemburgo, Moldávia, Países Baixos, Polónia, República Checa, Roménia, Rússia, Sérvia, Suíça e Ucrânia.

Portugal não é parte contratante no ADN, pois não tem tráfego internacional por vias navegáveis interiores suscetível de ser abrangido pela aplicabilidade dos Regulamentos do ADN<sup>161</sup>.

São objetivos do ADN: assegurar um alto nível de segurança no transporte internacional de mercadorias perigosas efetuados por via navegável interior, contribuir eficazmente para a proteção do meio ambiente, prevenindo qualquer

---

<sup>159</sup> Alterado pelos Decreto-Lei nº 279/95, de 26 de outubro e Decreto-Lei nº 269/90, de 19 de agosto.

<sup>160</sup> Artigo 3º, alíneas b) e c) do Decreto-Lei nº 321/89, de 25 de setembro. Estas normas referem-se à mercadoria como “*carga*”. A tradução portuguesa do conceito de “*carga*” inserto no Anexo 9 à Convenção de Chicago de 1944 sobre Aviação Civil, compreende “*todos os bens transportados numa aeronave que não sejam correio, provisões de bordo ou bagagens*”, Cfr. Almeida, Carlos Alberto Neves, *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Coimbra, Almedina, 2010, pp. 28-29.

<sup>161</sup> Nesse sentido, Portugal notificou a Comissão Europeia da sua decisão de não aplicar as disposições relativas às vias navegáveis interiores, conforme consta do preambulo do Decreto-Lei nº 41-A/2010 de 29 de abril.

poluição resultante de acidentes ou incidentes ocorridos durante este modo de transportes e facilitar as operações de transporte e promover o comércio internacional de mercadorias perigosas.

Os Regulamentos anexos ao ADN contêm disposições relativas às matérias perigosas, disposições relativas ao seu transporte em embalagens e a granel a bordo de embarcações de navegação interior ou de embarcações-cisterna, bem como disposições relativas à construção e operação de tais embarcações. Contêm também os requisitos e procedimentos de inspeção, emissão de certificados de aprovação, reconhecimento de sociedades de classificação, controlo e formação de peritos<sup>162</sup>.

O Acordo ADN e seus Regulamentos anexos são revistos de dois em dois anos como forma de acompanhar o progresso técnico e científico, harmonizando as condições de transporte de mercadorias perigosas entre os países signatários e aproximando a respetiva regulamentação com as normas tipo das Nações Unidas (“Livro Laranja”), com o objetivo de facilitar a harmonização entre todos os modos de transporte de mercadorias perigosas, facilitando assim as operações no transporte multimodal.

#### **4.4 – Regras de Roterdão**

A introdução dos contentores no transporte de mercadorias nos anos 60 do século XX<sup>163</sup> alterou radicalmente a forma de transportar mercadorias potenciando um forte desenvolvimento, em termos nunca antes vistos, do transporte *door to door*. Fala-se mesmo em “Revolução da Contentorização”<sup>164</sup>. Com a utilização dos

---

<sup>162</sup> About ADN, UNECE, disponível em: <https://unece.org/about-adn>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>163</sup> Raposo, Mário, *Direito comercial marítimo, legislação e doutrina*, Lisboa, Ministério da Justiça, 1987, pp. 153-154; Faria, Duarte Lynce de, *O Contrato de Volume e o Transporte Marítimo de Mercadorias, dos granéis aos contentores, do “tramping” às linhas regulares*, Coimbra, Almedina, 2019 (reimpressão), p. 27.

<sup>164</sup> Gomes, M. Januário da Costa, *Subsídios para um Curso de Direito dos Transportes de Angola*, in Lukamba, Paulino; Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Direito dos Transportes de Angola I*, Coimbra, Almedina, 2020, pp. 245 e 283; e William Tetley, citado por Raposo, Mário, *Direito comercial marítimo, legislação e doutrina*, Lisboa, Ministério da Justiça, 1987, p. 153.

contentores passou a poder utilizar-se diversos meios de transporte entre a origem e destino das mercadorias, sem necessidade de se efetuar o transbordo da mercadoria. Por exemplo, uma mercadoria contentorizada com origem em Portugal e destino a Moçambique, poderá ser transportada por via ferroviária, no seu percurso inicial para o porto de embarque, por via marítima até um porto moçambicano e por via rodoviária desde o porto de desembarque até ao destinatário, tudo sem necessidade de transbordo da mercadoria em si, com a redução dos custos daí inerentes, tendo apenas de se transbordar o contentor de um meio de transporte para o outro, o que se tornou uma operação prática, eficaz e rentável para os operadores de transportes, tendo mudado a configuração da economia mundial<sup>165</sup>.

O contentor é, hoje, sem dúvida, o protagonista do processo de globalização da economia<sup>166</sup>.

A Convenção das Nações Unidas sobre os Contratos de Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente por Mar, assinada em Nova Iorque, em 2008, conhecida como "Regras de Roterdão", apesar de ainda não ter entrado em vigor, nem Portugal ser um dos países signatários, trata-se de um articulado normativo moderno, cujo objetivo seria substituir as Convenções mais antigas que ainda vigoram, e que traz uma visão atual do transporte de mercadorias, pois integra todos os modos de transporte, tendo em vista a uniformização e regulamentando o transporte multimodal, ou *door to door*, e como tal merecedora de tratamento académico, o que tem sido uma realidade.

Esta Convenção prevê o transporte de mercadorias perigosas no artigo 32º, definindo-as<sup>167</sup> como mercadorias que pela sua natureza ou características, são, ou podem tornar-se, perigosas para pessoas, coisas ou meio ambiente<sup>168</sup>.

---

<sup>165</sup> Levinson, Marc, *A Caixa, Como os contentores tornaram o mundo mais pequeno e desenvolveram a economia mundial*, Lisboa, Actual Editora, 2009, p. 14.

<sup>166</sup> Gonçalves, Fernando Cruz, *O Mercado do Transporte Marítimo de Carga Contentorizada*, Lisboa, Chiado Editora, 2015, p. 17.

<sup>167</sup> Contrariamente ao que fazem as outras Convenções modais, que remetem para a classificação das respetivas normas técnicas.

<sup>168</sup> Tradução nossa.

A par do que já estava consagrado noutras Convenções, as Regras de Roterdão estabelecem a obrigação do expedidor/carregador de informar o transportador acerca da natureza das mercadorias perigosas, sendo o expedidor/carregador responsável pelos danos causados pela falta de informação (artigo 32º, alínea a)).

Sobre o expedidor/carregador impende ainda a obrigação de marcar ou etiquetar as mercadorias de acordo com os regulamentos ou outros requisitos estabelecidos e aplicáveis ao transporte das mercadorias perigosas. Não cumprindo com esta obrigação, ficará o expedidor/carregador responsável pelos danos causados por esta omissão (artigo 32º, alínea b)).

## **5 – A Responsabilidade civil do transportador terrestre de mercadorias**

A Responsabilidade Civil trata-se do instituto jurídico através do qual o lesado pode exigir ao lesante uma indemnização destinada a ressarcir os prejuízos que este lhe causou com a sua conduta. É uma obrigação legal na qual o responsável é o devedor e o lesado o credor, não estando dependente da vontade das partes<sup>169</sup>. Trata-se de reconstituir a situação pré-existente ao evento que originou o dano, de acordo com o disposto no artigo 562º do Código Civil.

A Responsabilidade Civil subdivide-se em contratual, negocial ou obrigacional (artigos 798º e seguintes do Código Civil) e extracontratual, delitual, extraobrigacional ou aquiliana (artigos 483º e seguintes do Código Civil).

A responsabilidade que tratamos, subdivide-se em responsabilidade subjetiva, baseada na culpa, e responsabilidade objetiva, que em casos excepcionais acolhe a responsabilidade independente de culpa, nomeadamente sob a forma de responsabilidade pelo risco<sup>170</sup>.

A responsabilidade contratual tem origem na violação de um direito de crédito ou obrigação, por contraponto a responsabilidade extracontratual é originada pela violação de deveres ou vínculos jurídicos gerais<sup>171</sup>.

### **5.1 – Responsabilidade civil contratual do transportador terrestre de mercadorias**

Como antes referido, à responsabilidade contratual é aplicável em geral o disposto nos artigos 798º e seguintes do Código Civil. Na responsabilidade contratual a culpa presume-se (artigo 799, nº 1 do CC)<sup>172</sup>.

---

<sup>169</sup> Costa, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, 9ª edição (Reimpressão), Coimbra, Almedina, 2004. pp. 474-475.

<sup>170</sup> Cfr. Costa, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, ob. cit., pp. 484-485.

<sup>171</sup> Cfr. Costa, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, ob. cit., pp. 493-494.

<sup>172</sup> Cfr. Costa, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, ob. cit., p. 496.

No entanto, independentemente do modo utilizado, o transporte de mercadorias tem um sistema próprio de responsabilidade do transportador<sup>173</sup>.

Vejamos,

No transporte internacional rodoviário de mercadorias, as obrigações do transportador estão elencadas no artigo 8º da Convenção CMR.

Assim, desde logo o transportador ao tomar conta da mercadoria, tem o dever de verificar se as indicações que constam na declaração de expedição acerca do número de volumes, marcas e números é exata e de verificar o estado aparente da mercadoria e da sua embalagem. Caso verifique alguma anomalia na mercadoria, desconformidade da mesma com as indicações contantes da declaração de expedição, ou não tenha meios razoáveis de verificar a exatidão das indicações constantes da declaração de expedição, deverá inscrever reservas<sup>174</sup> neste documento que devem ser fundamentadas. Do mesmo modo, deverá fundamentar todas as reservas que fizer acerca do estado aparente da mercadoria e da sua embalagem. Estas reservas não obrigam o expedidor se este as não tiver aceitado expressamente na declaração de expedição. O expedidor tem direito de exigir que o transportador verifique o peso bruto da mercadoria ou sua quantidade expressa de outro modo. Pode também exigir a verificação do conteúdo dos volumes, podendo o transportador reclamar o pagamento das despesas de verificação. O resultado desta verificação, no caso de ocorrer, deverá ser inscrito na declaração de expedição. Estes atos, são de crucial importância para o transportador, pois impende sobre o mesmo o dever de entregar a mercadoria ao destinatário, conforme a recebeu para transporte, ou seja, incólume, sob pena poder ser responsabilizado civilmente pelos danos causados, independentemente de culpa.

---

<sup>173</sup> Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume IV*, Coimbra, Almedina, 2019. pp.449-450.

<sup>174</sup> Designam-se como reservas à partida as feitas pelo transportador, cfr. Gomes, Catarina Batista, *As Reservas do Transportador no Contrato de Transporte de Mercadorias*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume V*, Coimbra, Almedina, 2020., p. 59.

No transporte internacional ferroviário de mercadorias, em termos gerais, o transportador responde civilmente pelas perdas ou avarias na mercadoria transportada, nos termos do artigo 23º e seguintes da COTIF/CIM.

*“O transportador é responsável pelos prejuízos resultantes da perda total ou parcial e da avaria da mercadoria ocorridas a partir da tomada da mercadoria até à sua entrega, bem como pelo prejuízo resultante do não cumprimento do prazo de entrega, qualquer que seja a infraestrutura ferroviária utilizada.”*<sup>175</sup>

De acordo com o disposto no artigo 9º da COTIF/CIM, *“Sempre que o expedidor omitir as indicações prescritas pelo RID, o transportador pode, a todo o tempo, de acordo com as circunstâncias, descarregar ou destruir a mercadoria ou torná-la inofensiva, sem que haja matéria para indemnização, salvo se tiver tido conhecimento da perigosidade da mercadoria no momento em que a tomou a seu cargo.”* Trata-se de uma defesa deferida ao transportador, que pode se eximir de qualquer responsabilidade que lhe poderia ser imputável, ao provar que desconhecia a natureza perigosa da mercadoria<sup>176</sup>.

O transporte de mercadorias, independentemente do concreto modo de transporte, tem um sistema próprio de responsabilidade do transportador, apesar de cada um dos regimes modais ter características próprias, em face das especificidades do meio em que se desenvolvem<sup>177</sup>.

Nos modos terrestre, este sistema próprio de responsabilidade civil é claramente vincado nas Convenções CMR<sup>178</sup> e COTIF/CIM<sup>179</sup>.

---

<sup>175</sup> Artigo 23º, nº 1 da COTIF/CIM.

<sup>176</sup> Godinho, Adriano Marteleto, *A Responsabilidade do Transportador Rodoviário de Mercadorias*, in Temas de Direito dos Transportes, Volume I, Almedina, Coimbra, 2010, p. 130.

<sup>177</sup> Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, ob. cit., pp. 449-450 e 484.

<sup>178</sup> E por inerência no Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro, o qual foi inspirado no texto da Convenção CMR, conforme referido no seu preambulo.

<sup>179</sup> Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, ob. cit., p. 487.

Sem prejuízo de obrigações específicas inerentes a cada um dos modos e regime de transporte, a principal obrigação do transportador de mercadorias é a deslocação da mercadoria de um lugar para outro e a sua entrega de forma incólume ao destinatário<sup>180</sup>. Trata-se, pois de uma obrigação de resultado<sup>181</sup>

O transportador desenvolve uma atividade de alto risco, visto que na maioria das operações de transporte estão envolvidos interesses quantificáveis em elevadíssimos montantes, quer pelos valores monetários da própria mercadoria, quer pelo interesse especial na entrega da mercadoria que na atualidade envolve muitas das vezes práticas de gestão de stocks *just-in-time*, que requerem cumprimentos de prazos de forma rigorosa por parte dos transportadores. Estes riscos que assumem no desenvolvimento da atividade, são, por vezes incontrolláveis por parte do transportador<sup>182</sup>.

Para que exista responsabilidade do transportador, terá de ocorrer um dano, que consistirá em perda ou avaria<sup>183</sup>, parcial ou total da mercadoria transportada, ou outro dano provocado pelo atraso no transporte<sup>184</sup>, e que ocorra no arco temporal sob a responsabilidade do transportador, que corresponde ao momento em que toma a mercadoria a seu cargo (carregamento) até que a entregue no destino<sup>185</sup>.

---

<sup>180</sup> Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, ob. cit., p. 451 e Rocha, Francisco Costeira da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias, Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, ob. cit., p. 146.

<sup>181</sup> “a lógica da responsabilidade *ex recepto* mantém-se na configuração tipo e tipológica da prestação a cargo do transportador”, cfr. Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, ob. cit., p. 486

<sup>182</sup> Caetano, Sónia Isabel, *A Responsabilidade do Transportador nas Regras de Roterdão*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume III*, Coimbra, Almedina, 2015, p. 493.

<sup>183</sup> O termo “avaría”, no transporte rodoviário, tem o significado de “dano”, Cfr. Gomes, Manuel Januário da Costa, *Direito Marítimo, Volume IV, Acontecimentos de Mar*, Coimbra, Almedina, 2008, p. 28.

<sup>184</sup> Bastos, Nuno Manuel Castello-Branco, *Direito dos Transportes*, ob. cit., p. 93.

<sup>185</sup> Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, ob. cit., p. 492.

A responsabilidade civil do transportador, decorrente do contrato de transporte, trata-se, pois, de responsabilidade contratual<sup>186</sup> e terá de ser conjugada com o regime próprio da responsabilidade do transportador inserto nas Convenções internacionais modais e nos respetivos regimes nacionais aplicáveis.

Nos diversos normativos legais que regulamentam a responsabilidade do transportador, identificam-se quatro grandes fases<sup>187</sup> idênticas, que, todavia, não têm de ocorrer em todas as situações de facto: 1 – a imputação da responsabilidade ao transportador; 2 – a exclusão da responsabilidade; 3 – a limitação da responsabilidade e, 4 – preclusão da limitação de responsabilidade.

Assim,

### **5.1.1 – a imputação da responsabilidade ao transportador**

Na Convenção CMR, o artigo 17º aponta para uma presunção de responsabilidade, cujo nº 1 dispõe que *“o transportador é responsável pela perda total ou parcial, ou pela avaria que se produzir entre o momento do carregamento da mercadoria e o da entrega, assim como pela demora na entrega.”* No mesmo sentido, e quase que reproduzindo o nº 1 da Convenção CMR, prescreve o artigo 17º do Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro, *“1 – O transportador é responsável pela perda total ou parcial das mercadorias ou pela avaria que se produzir entre o momento do carregamento e o da entrega, assim como pela demora na entrega.”* De forma idêntica, encontramos o artigo 383º, do Código Comercial de 1888, que dispõe que *“o transportador, desde que receber até que entregar os objetos, responderá pela perda ou deterioração que venham a sofrer, salvo quando proveniente de caso fortuito, força maior, vício do objeto, culpa do expedidor ou do destinatário.”*

Também no transporte ferroviário é presumida a responsabilidade do transportador, prescrevendo a este respeito a COTIF/CIM no artigo 23º, nº 1 que *“o*

---

<sup>186</sup> Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, ob. cit., p. 486.

<sup>187</sup> Seguindo a sistematização efetuada por Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, ob. cit., p. 491.

*transportador é responsável pelos prejuízos resultantes da perda total ou parcial e da avaria da mercadoria ocorridas a partir da tomada da mercadoria até à sua entrega, bem como pelo prejuízo resultante do não cumprimento do prazo de entrega, qualquer que seja a infraestrutura ferroviária utilizada.”*

Em qualquer dos casos, trata-se de presunções que o transportador poderá ilidir, como veremos de seguida<sup>188</sup>.

### **5.1.2 – a exclusão da responsabilidade**

presumindo-se a responsabilidade do transportador na primeira fase, este poderá ilidir a mesma, caso prove que existem as causas de exclusão previstas nos instrumentos legais. Assim, na Convenção CMR, dispõe o artigo 17º, nº 2 que o transportador fica desobrigado da responsabilidade prevista no nº 1 “*se a perda, avaria ou demora teve por causa uma falta do interessado, uma ordem deste que não resulte de falta do transportador, um vício próprio da mercadoria, ou circunstâncias que o transportador não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar.*”, prevendo no nº 4 que “*Tendo em conta o artigo 18º, parágrafos 2 a 5, o transportador fica isento da sua responsabilidade quando a perda ou avaria resultar dos riscos particulares inerentes a um ou mais dos factos seguintes:*

*a) Uso de veículos abertos e não cobertos com encerado, quando este uso foi ajustado de maneira expressa e mencionado na declaração de expedição;*

*b) Falta ou defeito da embalagem quanto às mercadorias que, pela sua natureza, estão sujeitas a perdas ou avarias quando não estão embaladas ou são mal embaladas;*

*c) Manutenção, carga, arrumação ou descarga da mercadoria pelo expedidor ou pelo destinatário ou por pessoas que atuem por conta do expedidor ou do destinatário;*

*d) Natureza de certas mercadorias, sujeitas, por causas inerentes a essa própria natureza, quer a perda total ou parcial, quer a avaria, especialmente por*

---

<sup>188</sup> Seguindo a sistematização efetuada por Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, ob. cit., p. 493-497.

*fratura, ferrugem, deterioração interna e espontânea, secagem, derramamento, quebra normal ou ação de bicharia e dos roedores;*

*e) Insuficiência ou imperfeição das marcas ou dos números dos volumes;*

*f) Transporte de animais vivos.”*

Da forma idêntica, quase reproduzindo a Convenção CMR, estão previstas as cláusulas de exclusão da responsabilidade do transportador, no artigo 18º do Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro.

No Código Comercial de 1888, está prevista a exclusão da responsabilidade do transportador na segunda parte do corpo do artigo 383º.

Na COTIF/CIM, as causas de exclusão da responsabilidade do transportador estão elencadas no artigo 23º, nº 2 (à semelhança do artigo 17º, nº 2 da Convenção CMR), que prescreve que o transportador fica isento da responsabilidade consagrada no número 1 “*na medida em que a perda, a avaria ou o não cumprimento do prazo de entrega tenham tido por causa uma falta do interessado, uma ordem deste não resultante de uma falta do transportador, um defeito da própria mercadoria (deterioração interior, quebra de peso durante o percurso, etc) ou circunstâncias que o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar*”. Também no nº 3 (à semelhança do artigo 17º, nº 4 da Convenção CMR), descreve as situações de isenção de responsabilidade do transportador nos casos em que a perda ou avaria decorra de riscos particulares inerentes a um ou mais dos factos descritos nas suas alíneas a) a g)<sup>189</sup>.

### **5.1.3 – A limitação da responsabilidade**

Nos casos em que o transportador não beneficia de qualquer causa de exclusão de responsabilidade, será responsável pelos danos ocorridos no arco temporal em que tomou a mercadoria à sua responsabilidade para efetuar o transporte. No entanto, o transportador poderá fazer-se valer da limitação da

---

<sup>189</sup> Cfr. Seguindo a sistematização efetuada por Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, ob. cit., pp. 497-499.

responsabilidade invocando o que neste aspeto está previsto nos diversos instrumentos legais modais.

No transporte internacional rodoviário de mercadorias, está prevista a limitação da responsabilidade do transportador a 8,33 unidades de conta por quilograma do peso bruto em falta.”, de acordo com o previsto no artigo 23º, nº 3 da Convenção CMR. No caso de demora (atraso) na entrega, a indemnização pelos prejuízos que causar, é limitada ao preço do transporte (artigo 23º, nº 5). No transporte nacional, prescreve igualmente o Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de outubro, a limitação da responsabilidade a 10,00€ por quilograma de peso bruto da mercadoria em falta (artigo 20º, nº 1) e, de forma idêntica à Convenção CMR, a limitação da responsabilidade por demora na entrega ao preço do transporte (artigo 20º, nº 2).

No transporte ferroviário, a COTIF/CIM também estipula a limitação da responsabilidade do transportador, no caso de perda (artigo 30º), de quebra de peso durante o percurso (artigo 31º), de avaria (artigo 32º), ou de atraso (artigo 33º), estipulando valores diversos para cada uma das situações<sup>190</sup>.

#### **5.1.4 - A preclusão da exclusão ou limitação de responsabilidade**

Poderá haver casos em que o transportador perde o direito à limitação da responsabilidade caso tenha adotado uma “*conduta antijurídica*”<sup>191</sup>. Assim, conforme dispõe o artigo 29º, nº 1 da Convenção CMR “*O transportador não tem o direito de aproveitar-se das disposições do presente capítulo que excluem ou limitam a sua responsabilidade ou que transferem o encargo da prova se o dano provier de dolo seu ou de falta que lhe seja imputável e que, segundo a lei da jurisdição que julgar*

---

<sup>190</sup> Cfr. Seguindo a sistematização efetuada por Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, ob. cit., pp. 501-504.

<sup>191</sup> Cfr. Branco, João Ricardo, *A Conduta Antijurídica do Transportador e a Preclusão da Limitação da Responsabilidade*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume I*, Coimbra, Almedina, 2010, pp. 294-384; e Bernardes, Ricardo, *A Conduta do Transportador Impeditiva da Limitação de Responsabilidade no Direito Marítimo*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume II*, Coimbra, Almedina, 2013, pp. 444-501.

*o caso, seja considerada equivalente ao dolo.*<sup>192</sup>. Neste aspeto, é mais clara a redação do artigo 21º do Decreto-Lei nº 239/2004, de 4 de outubro que dispõe que “*Sempre que a perda, avaria ou demora resultem de atuação dolosa do transportador, este não pode prevalecer- se das disposições que excluem ou limitam a sua responsabilidade.*”

No transporte ferroviário, dispõe a COTIF/CIM, no artigo 36º que “*Os limites de responsabilidade previstos nos artigos 15º, nº 3, 19º, nºs. 6 e 7, 30º e 32º a 35º não se aplicam no caso de se provar que o prejuízo resulta de ato ou omissão cometidos pelo transportador quer com intenção de causar dano quer inconsideradamente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.*”

---

<sup>192</sup> Para melhor desenvolvimento, Loewe, Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Geneva 1975, Doc. Nº ECE/TRANS/14 - United Nations, disponível em: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf>, p. 60, consultado em 7 de fevereiro de 2023; Saragoça, José Luís, *A Responsabilidade do Transportador Rodoviário de Mercadorias e o Dolo ou Falta Equivalente ao Dolo*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume III*, Coimbra, Almedina, 2015, pp. 425-447; e Gomes, M. Januário da Costa, *O Acórdão de 12.10.2017 ou o persistente alheamento do STJ relativamente ao regime específico da CMR*, in *Revista de Direito das Sociedades*, Ano X (2018), nº 3, pp. 609-620.

## **6 – Responsabilidade Civil Extracontratual do transportador terrestre de mercadorias perigosas**

À responsabilidade civil extracontratual é aplicável em geral o disposto nos artigos 483º e seguintes do Código Civil, respeitante à responsabilidade por factos ilícitos. O dever de reparação nestes casos depende de estarem preenchidos os pressupostos ínsitos no nº 1, do artigo 483º, ou seja, a existência de um facto voluntário do agente, a ilicitude desse facto, que se verifique um nexo de imputação desse facto ao lesante, que da violação do direito subjetivo ou da lei derive um dano e, que haja nexo de causalidade entre o facto praticado pelo agente e o dano sofrido pelo lesado<sup>193</sup>. De acordo com o artigo 487º, nº 1, incumbe ao lesado a prova de culpa do autor da lesão, exceto se existir presunção legal de culpa.

Houve, porém, uma tentativa de regulamentar a responsabilidade civil extracontratual do transportador de mercadorias perigosas a nível internacional, através de uma convenção (CRTD), que não foi bem sucedida. Existe, igualmente, legislação especial no tocante à responsabilidade civil por danos causados ao meio ambiente, bem como teremos de verificar se será aplicável ao caso específico do transportador de mercadorias perigosas o artigo 493º, nº 2 do Código Civil,

Assim,

### **6.1 – Da Convenção sobre a Responsabilidade Civil pelos danos causados durante o Transporte de Mercadorias Perigosas por Via Rodoviária, Ferroviária e Vias Navegáveis (CRTD)<sup>194</sup>**

A Convenção sobre a Responsabilidade Civil pelos danos causados durante o Transporte de Mercadorias Perigosas por Via Rodoviária, Ferroviária e Vias Navegáveis (CRTD) tinha em vista unificar a nível mundial a responsabilidade civil extracontratual dos transportadores por danos causados a terceiros e ao meio

---

<sup>193</sup> Cfr. Costa, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, ob. cit., pp. 509-510.

<sup>194</sup> Convention on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD).

ambiente, no âmbito da sua atividade de transporte de mercadorias perigosas, a qual, entrando em vigor, seria aplicável aos modos rodoviário, ferroviário e vias navegáveis, tanto a nível internacional como nacional<sup>195</sup>.

A CRTD<sup>196</sup> foi preparada pelo UNIDROIT, na sequência do interesse despertado pelo catastrófico acidente do “Camping Los Alfaques”, em Alcanar, Espanha<sup>197-198</sup>, e pela semelhança deste com o acidente do Torrey Canyon, em 1967<sup>199</sup>, que levou adoção da CLC de 1969<sup>200-201</sup>. A Convenção foi adotada em 10 de outubro de 1989 pelo ECOSOC, tendo sido aberta para assinatura em 1 de fevereiro de 1990. Apenas a Alemanha e Marrocos assinaram esta Convenção, tendo apenas a Libéria ratificado para adesão<sup>202</sup>. Não se prevê, face ao lapso de tempo entretanto decorrido, que venha a entrar em vigor.

Os grandes obstáculos à assinatura da CRTD pelos países, são os elevados limites indemnizatórios e valor do seguro obrigatório aí previsto, que colide com a capacidade do mercado segurador em suportar as indemnizações decorrentes de acidentes com mercadorias perigosas<sup>203-204</sup>.

---

<sup>195</sup> Cfr. Sánchez-Gamborino, Francisco, *El contrato de transporte internacional. CMR*, ob. cit., p. 273.

<sup>196</sup> UNECE, CRTD, Convention, disponível em: <https://unece.org/present-status>, consultado em 7 de fevereiro de 2023.

<sup>197</sup> Ver nota 5 supra.

<sup>198</sup> de Boer, Jan Engel. *The New Draft CRTD: Modernising the International Civil Liability and Compensation Regime for the Inland Transport of Dangerous Goods*, Uniform Law Review, vol. 9, no. 1, 2004, p. 52

<sup>199</sup> Gomes, Manuel Januário da Costa, *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*, Coimbra, Almedina, 2010, p. 363; e Coelho, Carlos de Oliveira, *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*, ob. cit, pp. 19-20.

<sup>200</sup> CLC – Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1969, aprovada para ratificação pelo Decreto nº 694/76, de 21 de setembro, alterada pelo Protocolo de 1992.

<sup>201</sup> Haak, Krijn, *New Developments in the Field of Transport of Dangerous Goods: Presence and Prospects of the CRTD Convention*. In: Basedow, J., Magnus, U., Wolfrum, R. (eds) *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008*. Hamburg Studies on Maritime Affairs, vol 16. Springer, Berlin, Heidelberg, 2010, pp. 13-14.

<sup>202</sup> UNECE, CRTD, Present status, disponível em: <https://unece.org/present-status>

<sup>203</sup> Haak, Krijn, *New Developments in the Field of Transport of Dangerous Goods: Presence and Prospects of the CRTD Convention*, ob. cit., p. 15.

<sup>204</sup> de Boer, Jan Engel. *The New Draft CRTD: Modernising the International Civil Liability and Compensation Regime for the Inland Transport of Dangerous Goods*, ob. cit., p. 62.

## 6.2 – Responsabilidade civil por danos ambientais

A proteção do meio ambiente tem sido uma das preocupações do legislador a nível global, tendo como objetivo principal evitar ou diminuir a produção de danos ao meio ambiente. No entanto, em face da industrialização crescente da sociedade hodierna, tal desiderato nem sempre é possível, pois nem todos os danos ecológicos são evitáveis.

Um dos objetivos da CRTD era a regulamentação da responsabilidade civil extracontratual do transportador por danos ambientais. Face à não entrada em vigor da Convenção CRTD, é aplicável o regime jurídico decorrente da Diretiva 2004/35/CE, com as alterações introduzidas pela Diretiva n.º 2006/21/CE, ambas do Parlamento Europeu e do Conselho, transpostas para o ordenamento jurídico nacional pelo Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho<sup>205</sup>, que corresponde ao Regime Jurídico da Responsabilidade por Danos Ambientais, o qual é aplicável aos danos ambientais, bem como às ameaças iminentes desses danos, causados em resultado do exercício de uma qualquer atividade desenvolvida no âmbito de uma atividade económica, independentemente do seu carácter público ou privado, lucrativo ou não, de acordo com o seu artigo 2.º, n.º 1. As atividades de transporte de mercadorias perigosas ou poluentes, pelas vias terrestres (rodoviária e ferroviária), marítima, aérea ou por vias navegáveis interiores, estão especialmente previstas no âmbito de aplicação deste diploma legal, no Anexo III, n.º 8.

Os danos ambientais englobam os danos causados às espécies e habitats naturais protegidos com efeitos adversos para a consecução ou manutenção do seu estado de conservação, os danos causados à água, sejam águas de superfície, águas

---

<sup>205</sup> Alterado pelos Decretos-Lei n.ºs. 245/2009, de 22 de setembro, 29-A/2011, de 1 de março, 60/2012, de 14 de março e 13/2016, de 09 de março, estabelece o regime jurídico da responsabilidade por danos ambientais e transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro, que aprovou, com base no princípio do poluidor-pagador, o regime relativo à responsabilidade ambiental aplicável à prevenção e reparação dos danos ambientais, com a alteração que lhe foi introduzida pela Diretiva n.º 2006/21/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à gestão de resíduos da indústria extrativa.

artificiais, águas subterrâneas ou águas marinhas, e os danos causados ao solo por qualquer contaminação que crie um risco significativo para a saúde humana<sup>206</sup>

Este regime jurídico tem por base os princípios da responsabilização e prevenção e o princípio do poluidor-pagador<sup>207</sup> insitos na Diretiva nº 2004/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho.

Assim, está prevista a responsabilidade civil objetiva (artigo 7º) que será aplicável a quem, no exercício de uma atividade elencada no anexo III, *in casu* o transportador de mercadorias perigosas, ofender direitos ou interesses alheios por via da lesão de um qualquer componente ambiental, será obrigado a repará-los independentemente da existência de culpa ou dolo. Está também prevista a responsabilidade civil subjetiva que será aplicável a quem, com dolo ou mera culpa, ofenda direitos ou interesses alheios por via da lesão de um componente ambiental, será obrigado a reparar os danos causados com a sua conduta lesiva (artigo 8º).

Está igualmente previsto um regime de responsabilidade administrativa pela prevenção e reparação de danos ambientais, que se destina a reparar os danos causados ao ambiente por toda a coletividade, consignando a título de responsabilidade objetiva a obrigação de adotar medidas de prevenção em relação a ameaças iminentes e medidas de reparação dos danos já ocorridos mesmo que sem violação de deveres de diligência, no exercício de uma atividade tipificada como perigosa (artigo 12º). Por outro lado, a título de responsabilidade subjetiva, quem exerça uma que não seja enquadrável nas atividades tipificadas como perigosas, com quebra de deveres de diligência normal ou com dolo, pratique atos que sejam aptos a provocar alterações significativas do estado dos componentes ambientais,

---

<sup>206</sup> Cfr. artigo 11º, nº 1, e), do D.L. nº 147/2008, de 29 de julho.

<sup>207</sup> O princípio do poluidor pagador refere-se à proibição que impende sobre a entidade poluidora de fazer recair sobre a comunidade os custos com as medidas de prevenção e restauração danos causados pela poluição. Essas medidas devem antes ser suportadas pelos custos dos bens e serviços que as causaram, cfr. refere Coelho, Carlos de Oliveira, *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*, ob. cit., p. 52. No mesmo sentido Aragão, Maria Alexandra de Sousa, *O princípio do poluidor pagador*, Coimbra, 1997, pp. 59 e 60, citada por Coelho, Carlos de Oliveira, *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*, ob. cit., p. 52.

deve adotar medidas de prevenção das ameaças iminentes e medidas de reparação dos danos causados (artigo 13º).

No entanto, este regime jurídico estabelece uma proibição de dupla reparação. Ou seja, se os danos forem reparados por via da responsabilidade administrativa, os lesados já não poderão lançar mão do regime de responsabilidade civil (artigo 10º).

### **6.3 – Responsabilidade civil por danos causados no exercício de uma atividade perigosa**

A Responsabilidade civil extracontratual do transportador de mercadorias perigosas, à exceção da responsabilidade ambiental que tem diploma próprio<sup>208</sup>, como anteriormente já tratado, é enquadrada nas respetivas normas jurídicas do Código Civil. Assim, à exceção da responsabilidade ambiental que tem normativo próprio, aferir de quais os normativos jurídicos aplicáveis à responsabilidade civil extracontratual do transportador de mercadorias perigosas, não é tarefa linear. De facto, poderíamos tentar enquadrar desde logo essa responsabilidade no princípio geral consagrado no artigo 483º do Código Civil<sup>209</sup>, e neste caso incumbido ao lesado a prova de culpa do autor da lesão, exceto se existir presunção legal de culpa – artigo 487º, nº 1 do Código Civil<sup>210</sup>.

No entanto, *in casu*, tratamos da responsabilidade civil extracontratual do transportador de mercadorias perigosas. Assim, *à priori* teremos de verificar se existem normas específicas que possam ser aplicáveis a esta atividade. Será que se pode enquadrar a responsabilidade civil extracontratual do transportador de mercadorias perigosas no elenco das atividades perigosas previstas no artigo 493º,

---

<sup>208</sup> Decreto-Lei nº 147/2008, de 29 de julho

<sup>209</sup> Artigo 483º do Código Civil: “1. *Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação.* 2. *Só existe obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei*”

<sup>210</sup> Artigo 487º, nº 1 do Código Civil: “*É ao lesado que incumbe provar a culpa do autor da lesão, salvo havendo presunção legal de culpa.*”

nº 2 do Código Civil<sup>211</sup>? Segundo o Professor Mário Júlio de Almeida Costa, uma atividade é perigosa quando pela sua própria natureza ou pela natureza dos meios utilizados tenha ínsita ou envolva uma probabilidade maior de causar danos do que a verificada nas restantes atividades em geral<sup>212</sup>, dando como um dos exemplos o transporte de matérias inflamáveis<sup>213</sup>, que se insere na classificação de mercadoria perigosa quando objeto de transporte.

Não encontramos na lei uma definição que clarifique o conceito de atividade perigosa. Assim, de acordo com a jurisprudência<sup>214</sup>, atividade perigosa trata-se de um conceito indeterminado e amplo que deverá ser preenchido pelo intérprete, devendo a perigosidade ser aferida caso a caso em função das características da atividade que causou o dano. Deve ser considerada perigosa a atividade que possui uma especial aptidão para produzir danos, um perigo especial.

Cotejando a atividade de transportes de mercadorias perigosas, que envolve o transporte de mercadorias com riscos acrescidos (explosão, combustão, radioatividade, entre outras) com a atividade de transportes de mercadorias em geral, chegamos também à conclusão de que aquela se enquadra no elenco das atividades perigosas, atendendo à própria natureza das mercadorias transportadas e aos meios utilizados, estando por isso abrangida pela norma do artigo 493º, nº 2 do Código Civil.

Este entendimento, porém, terá de ser conciliado com o que está plasmado acerca da responsabilidade civil decorrente de acidentes causados por veículos (artigos 503º a 508º do Código Civil).

---

<sup>211</sup> Artigo 493º, nº 2 do Código Civil: “*Quem causar danos a outrem no exercício de uma atividade, perigosa por natureza ou pela natureza dos meios utilizados, é obrigado a repará-los, exceto se mostrar que empregou todas as providências exigidas pelas circunstâncias com o fim de os prevenir.*”

<sup>212</sup> No mesmo sentido Barbosa, Mafalda Miranda, *Direito da Responsabilidade*, uma disciplina jurídica autónoma, Cascais, Princípa, 2001, p.559.

<sup>213</sup> Costa, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, 9ª edição (Reimpressão), Coimbra, Almedina, 2004. pp. 538-539.

<sup>214</sup> Acórdão STJ de 17/5/2017, Proc. 1506/11.1TBOAZ.P1.S1, Relator António Piçarra; Acórdão TRL de 22/6/2021, Proc. 1694/18.6T8PDL.L1-7, Relator José Capacete;

Na verdade, pondo termo às divergências jurisprudenciais existentes até então, em relação a qual dos regimes se aplicava aos acidentes de viação, se o regime geral da imputação por factos ilícitos e culposos, prevista no artigo 483º, nº 1 e 487º, nº 1 do CC, que exige a prova da culpa pelo lesado ou a disciplina da responsabilidade pelo exercício de atividades perigosas, assente na culpa presumida, do artigo 493, nº 2 do CC, o Assento nº 1/80, de 29 de janeiro<sup>215</sup>, veio considerar não existir qualquer indício de existir vontade do legislador em duplicar os regimes especiais que regem os acidentes rodoviários, razão pela qual, sendo o acidente de viação causado culposamente, deveria aplicar-se a regra geral do artigo 487º, nº 1 do CC, que exige a prova da culpa pelo lesado (excecionando os casos dos artigos 500º e 501º).

Assim, seguindo o entendimento dominante da jurisprudência que tem sido proferida desde então, temos que,

Perante um evento que ocorra durante um transporte de mercadorias perigosas que cause danos a terceiros, terá de se averiguar se os danos foram causados pela específica perigosidade das mercadorias transportadas ou decorrentes apenas da condução ou utilização de veículos.

De facto, se no decurso da atividade de transporte de mercadorias perigosas ocorrer um evento que provoque danos a terceiros, e sendo esses danos imputáveis à perigosidade intrínseca da mercadoria classificada como perigosa, entendemos que o regime aplicável será o plasmado no artigo 493º, nº 2 do Código Civil. No nosso entendimento, a aplicabilidade deste regime é coerente com a intenção do legislador de consagrar um dever especial de prevenção, *in casu* aplicável ao transportador de mercadorias perigosas, visto que lhe impõe o ónus de provar ter empregado todas as diligências exigidas pelas circunstâncias com o fim de prevenir os danos que possam ser causados em face da perigosidade da sua atividade, para que possa afastar a sua responsabilidade.

---

<sup>215</sup> Assento STJ de 21 de novembro de 1979 (1/80, de 29 de janeiro (DR n.º 24/1980, Série I, de 1980-01-29)).

A diligência exigida ao transportador de mercadorias perigosas não é a mesma que é exigida ao *bonus pater familiae*, mas sim a que é exigida ao transportador de mercadorias perigosas que para o exercício da sua atividade, além de ter de cumprir com as normas estradais e do transporte em geral, ainda tem de cumprir adicionalmente com todas as normas de segurança adicionais previstas na regulamentação específica para o tipo de mercadorias que transporta e para o qual tem formação obrigatória especializada, nomeadamente as decorrentes das Convenções ADR e RID, no que toca ao transporte terrestre.

Neste caso, da Responsabilidade Civil decorrente de atividade perigosa, a culpa do transportador é presumida, competindo-lhe ilidi-la provando que empregou todas as providências exigidas pelas circunstâncias com o fim de as prevenir.

Por outro lado, não nos parece ser de aplicar este regime jurídico no caso do acidente provocado pelos riscos próprios da atividade de condução e utilização de veículos de circulação terrestre, porquanto existe previsão específica para esses casos. Assim, deverá aplicar-se o estabelecido no artigo 503º do Código Civil<sup>216</sup> para os acidentes causados por veículos. Neste caso os danos causados decorrem dos riscos próprios da circulação do veículo e não da natureza intrinsecamente perigosa da mercadoria.

---

<sup>216</sup> Artigo 503º do Código Civil: “1. *Aquele que tiver a direção efetiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação.* 2. *As pessoas não imputáveis respondem nos termos do artigo 489º.* 3. *Aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos que causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte; se, porém, o conduzir fora do exercício das suas funções de comissário, responde nos termos do nº 1.”*

## **7 – Conclusões**

1 – A regulamentação do contrato de transporte terrestre de mercadorias perigosas, nas suas vertentes rodoviária e ferroviária, está dispersa por Convenções internacionais e legislação nacional, de resto como sucede em cada uma das regulamentações modais, sendo um subtipo do transporte de mercadorias em geral, com normas específicas;

2 – Podemos, conformando os diversos conceitos formulados nas diversas convenções modais, dizer que mercadorias perigosas são todas as matérias que pelas características físico-químicas podem representar perigo para a saúde, segurança, propriedade ou meio ambiente e que estão classificadas como tal de acordo com os diversos regulamentos modais. Ou seja, a classificação das mercadorias de acordo com as diversas Convenções modais relativas ao transporte de mercadorias perigosas, trata-se de um elemento essencial neste tipo de transporte.

3 – As características do contrato de transporte de mercadorias perigosas, são comuns a todos os modos de transporte, muito por influência do trabalho que tem sido feito nas Nações Unidas, e da atualização do “Livro Laranja” de 2 em 2 anos, como forma de acompanhar a evolução da tecnologia e conseqüente surgimento de novas matérias suscetíveis de ser transportadas e de entrosar, ou mesmo unificar, os respetivos regimes legais, tendo em vista assegurar a minimização dos riscos em caso de acidente e de regular a forma de reparação dos danos associados;

4 – Esta tendência unificadora tem em vista a adoção de um único enquadramento legal para enquadrar os diversos modos de transporte no transporte multimodal, seja através das normas materiais, cuja tentativa, através da assinatura das Regras de Roterdão, ainda não logrou atingir os objetivos;

5 – A nível das normas técnicas de regulamentação do transporte de mercadorias perigosas, já foi conseguido um consenso nos modos rodoviário, ferroviário e fluvial, cujos regimes jurídicos são idênticos (ADR, RID e ADN);

6 – Em 2019 foi dado um passo importante no incentivo ao alargamento da área de aplicação do ADR, com a retirada da expressão “Europeu”, como forma de incentivar a adesão de outras nações de continentes diversos, à semelhança do que já hoje acontece com Ásia e África, a par da Europa, com o objetivo de tornar o ADR o Acordo padrão a nível mundial no transporte rodoviário de mercadorias perigosas;

7 – O direito dos transportes tem um sistema próprio de responsabilidade contratual do transportador em caso de avaria ou perda da mercadoria ou demora na entrega que ocorra no arco temporal em que teve a mercadoria sob sua responsabilidade para efetivação do contrato de transporte. Esse sistema próprio tem quatro fases: a imputação da responsabilidade ao transportador; a exclusão da responsabilidade; a limitação da responsabilidade e, preclusão da limitação de responsabilidade;

8 - Face à não entrada em vigor da Convenção CRDT, o regime de responsabilidade civil extracontratual aplicável aos danos ambientais é o do Decreto-Lei nº 147/2008, de 29 de julho, que corresponde ao Regime Jurídico da Responsabilidade por Danos Ambientais e transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva nº 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro, pelo que não se vislumbra, também atento o lapso de tempo decorrido, que aquela Convenção venha alguma vez a entrar em vigor.

9 – A responsabilidade civil extracontratual (excetuando a ambiental) por danos decorrentes da atividade de transportes de mercadorias perigosas enquadra-se no conceito previsto no artigo 493º, nº 2 do CC, visto tratar-se de uma atividade perigosa, pelo que a sua responsabilidade é presumida.

10 – Sendo que, aos danos resultantes da circulação automóvel, e não da perigosidade intrínseca da mercadoria, é aplicável o artigo 503º do CC.

## 8 - Bibliografia

- Almeida, Carlos Alberto Neves, *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Coimbra, Almedina, 2010;
- Alves, Hugo Ramos, *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, Coimbra, Almedina, 2008;
- Alves, Hugo Ramos, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, Lisboa, AAFDL, 2019;
- Alves, Jones Figueirêdo, *Contrato de Transporte de Coisas Perigosas, Trânsito entre o direito contratual e a responsabilidade civil em diálogo de fontes*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume III*, Coimbra, Almedina, 2015;
- Antunes, José Engrácia, *O contrato de transporte*, in *O Direito*, Ano 141<sup>o</sup> (2009), III, Coimbra, Almedina;
- Aragão, Maria Alexandra de Sousa, *O princípio do poluidor pagador*, Coimbra, 1997
- Asquini, Alberto, *Transporto di cose (contratto di)*, in *Novissimo Digesto Italiano*, XIX, UTET, Torino, 1973;
- Barata, Carlos Lacerda, *Contratos de Transporte Terrestre: Formação e Conclusão*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume III*, Coimbra, Almedina, 2015;
- Barbosa, Mafalda Miranda, *Direito da Responsabilidade, uma disciplina jurídica autónoma*, Cascais, Príncipeia, 2001;
- Bastos, Nuno Manuel Castello-Branco, *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*, Coimbra, Almedina, 2004;

- Bastos, Nuno Manuel Castello-Branco, *Direito dos Transportes*, Coimbra, Almedina, 2004;
  
- Bernardes, Ricardo, *A Conduta do Transportador Impeditiva da Limitação de Responsabilidade no Direito Marítimo*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume II*, Coimbra, Almedina, 2013;
  
- Borges, José Ferreira, *Diccionario jurídico-commercial*, 2<sup>a</sup> ed., Porto, Typographia de Sebastião José Pereira, 1856;
  
- Branco, João Ricardo, *A Conduta Antijurídica do Transportador e a Preclusão da Limitação da Responsabilidade*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume I*, Coimbra, Almedina, 2010;
  
- Caetano, Sónia Isabel, *A Responsabilidade do Transportador nas Regras de Roterdão*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume III*, Coimbra, Almedina, 2015;
  
- Coelho, Carlos de Oliveira, *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*, Coimbra, Almedina, 2007;
  
- Cordeiro, António Menezes, *Introdução ao Direito dos Transportes*, in I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, Coimbra, Almedina, 2008;
  
- Costa, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, 9<sup>a</sup> edição (Reimpressão), Coimbra, Almedina, 2004
  
- de Boer, Jan Engel. *The New Draft CRTD: Modernising the International Civil Liability and Compensation Regime for the Inland Transport of Dangerous Goods*, *Uniform Law Review*, vol. 9, n<sup>o</sup> 1, 2004, pp. 51-82;

- Faria, Duarte Lynce, *O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias – Da Convenção de Bruxelas de 1924 às Regras de Hamburgo de 1978*, Venda Nova, Bertrand Editora, 1996;
- Faria, Duarte Lynce de, *O Contrato de Volume e o Transporte Marítimo de Mercadorias, dos granéis aos contentores, do “tramping” às linhas regulares*, Coimbra, Almedina, 2019 (reimpressão);
- Godinho, Adriano Marteleto, *A Responsabilidade do Transportador Rodoviário de Mercadorias*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume I*, Coimbra, Almedina, 2010;
- Gomes, Catarina Batista, *As Reservas do Transportador no Contrato de Transporte de Mercadorias*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume V*, Coimbra, Almedina, 2020;
- Gomes, Catarina Batista, *O transporte multimodal de mercadorias em Angola*, in Lukamba, Paulino; Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Direito dos Transportes de Angola II*, Coimbra, Almedina, 2022;
- Gomes, Manuel Januário da Costa, *O Ensino do Direito Marítimo – O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Coimbra, Almedina, 2005;
- Gomes, Manuel Januário da Costa, *Direito Marítimo, Volume IV, Acontecimentos de Mar*, Coimbra, Almedina, 2008;
- Gomes, Manuel Januário da Costa, *Do Transporte “port to port” ao Transporte “door to door”*, in *I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, Coimbra, Almedina;
- Gomes, Manuel Januário da Costa, *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*, Coimbra, Almedina, 2010;

- Gomes, M. Januário da Costa, *“Nota Prévia”, Temas de Direito dos Transportes, Volume I*, Coimbra, Almedina, 2010;
  
- Gomes, Manuel Januário da Costa, *Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção Marítima-Plus” sobre Transporte Internacional de Mercadorias*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume I*, Coimbra, Almedina, 2010;
  
- Gomes, M. Januário da Costa, *O Direito de Variação ou de Controlo No Transporte de Mercadorias*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume II*, Coimbra, Almedina, 2013;
  
- Gomes, M. Januário da Costa, *O Acórdão de 12.10.2017 ou o persistente alheamento do STJ relativamente ao regime específico da CMR*, in *Revista de Direito das Sociedades*, Ano X (2018), nº 3;
  
- Gomes, M. Januário da Costa, *Sobre o Sistema Próprio de Responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume IV*, Coimbra, Almedina, 2019;
  
- Gomes, M. Januário da Costa, *Subsídios para um Curso de Direito dos Transportes de Angola*, in Lukamba, Paulino; Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Direito dos Transportes de Angola I*, Coimbra, Almedina, 2020;
  
- Gomes, M. Januário da Costa, *Subsídios para um Curso de Direito dos Transportes de Angola. II. O ius variandi do expedidor*, in Lukamba, Paulino; Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Direito dos Transportes de Angola II*, Coimbra, Almedina, 2022;
  
- Gonçalves, Fernando Cruz, *O Mercado do Transporte Marítimo de Carga Contentorizada*, Lisboa, Chiado Editora, 2015;
  
- Gonçalves, Luiz da Cunha, *Tratado de Direito Civil*, 7 (1933);

- Güner-Özbek, Meltem Deniz, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Springer, 2008;
  
- Haak, Krijn, *New Developments in the Field of Transporto of Dangerous Goods: Presence and Prospects of the CRTD Convention*. In: Basedow, J., Magnus, U., Wolfrum, R. (eds) *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008*. Hamburg Studies on Maritime Affairs, vol 16. Springer, Berlin, Heidelberg, 2010, pp. 9-20;
  
- IATA, *Dangerous Goods Regulations*, 60th Edition, 2018;
  
- Levinson, Marc, *A Caixa, Como os contentores tornaram o mundo mais pequeno e desenvolveram a economia mundial*, Lisboa, Actual Editora, 2009;
  
- Lourenço, Nuno Calaim, *A Limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional no Transporte de Pessoas – De Varsóvia a Montreal*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume I*, Coimbra, Almedina, 2010;
  
- Madaleno, Cláudia, *Uma aproximação à responsabilidade do transportador aéreo na Convenção de Varsóvia de 1929*, in Lukamba, Paulino; Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Direito dos Transportes de Angola I*, Coimbra, Almedina, 2020
  
- Matta, Caeiro da, *Direito Commercial português*, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1910;
  
- Pinheiro, Luís de Lima, *Breves notas sobre o Direito aplicável ao contrato de transporte aéreo internacional*, in Vicente, Dário Moura (Coord.), *Estudos de Direito Aéreo*, Coimbra, Coimbra Editora, 2012;
  
- Pons, Francisco Trujillo, *La Prevención en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera desde la perspectiva de las restricciones a la circulación de estos vehículos. Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP). Excepciones para las*

CCAA del País Vasco y Cataluña, Revista de Derecho del Transporte nº 10 (pp.11-26), Madrid, Marcial Pons, 2012;

- Proença, Alfredo, *Transporte de Mercadorias por Estrada*, Coimbra, Almedina, 1998;

- Proença, Alfredo; Proença, J. Espanha, *Transporte de Mercadorias*, Coimbra, Almedina, 2004;

- Raposo, Mário, *Direito comercial marítimo, legislação e doutrina*, Lisboa, Ministério da Justiça, 1987;

- Rémond-Gouilloud, Martine, *Le contrat de transport*, Dalloz, Paris, 1993;

- Ripert, Georges; Roblot, René, *Traité Élémentaire de Droit Commercial*, (Tome II), Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1964;

- Rocha, Francisco Costeira da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias, Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, Coimbra, Almedina, 2000;

- Rodière, R., *Droit Maritime, d'après les Précis du Doyen Georges Ripert*, Paris, 1967;

- Rodière, R., *Droit des Transports – Transports Terrestres et Aériens*, 2<sup>e</sup> éd., Sirey, Paris, 1977;

- Rodière, R., *La responsabilité du transporteur maritime suivant les Regles de Hambourg 1978*, in *Le Droit Maritime Français* nº 356, agosto de 1978, pp. 451-464;

- Rodière, R., *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, 3<sup>a</sup> ed., 1981;

- Sánchez-Gamborino, Francisco, *El contrato de transporte internacional. CMR*, 2<sup>a</sup> edición, Tecnos, Madrid, 2020;

- Saragoça, José Luís, *A Responsabilidade do Transportador Rodoviário de Mercadorias e o Dolo ou Falta Equivalente ao Dolo*, in Gomes, M. Januário da Costa (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes – Volume III*, Coimbra, Almedina, 2015;
- Saragoça, José Luís, *O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, A Convenção CMR*, Coimbra, Almedina, 2022;
- Scialoja, Antonio, *Corso di diritto della navigazione*, I, Roma, 1943
- Silva, Suzana Tavares da, *Notas sobre a regulação dos transportes: um apontamento crítico ao plano estratégico de Transportes*, in *Novos Caminhos para o Direito dos Transportes*, Coimbra, Almedina, 2013;
- Tutorial-Conteúdos e Tecnologia, Lda., *Código IMDG, Código Marítimo Internacional das Mercadorias Perigosas, Versão Portuguesa*, Lisboa, Edição Tutorial, 2016
- Tutorial-Conteúdos e Tecnologia, Lda., *ADR 2021, Acordo relativo ao transporte internacional de mercadorias por estrada, Aplicável a partir de 1 de janeiro de 2021, Versão Portuguesa*, Lisboa, Edição Tutorial, 2021.

**Webgrafia:**

- About ADN, UNECE, disponível em: <https://unece.org/about-adn>, consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023;
- ADR 2023, disponível em:  
<https://unece.org/transport/standards/transport/dangerous-goods/adr-2023-agreement-concerning-international-carriage>, consultado em 7 de fevereiro de 2023;

- ADR road map, disponível em:

[https://unece.org/DAM/trans/danger/publi/adr/roadmap/ADR Road Map pt.pdf](https://unece.org/DAM/trans/danger/publi/adr/roadmap/ADR_Road_Map_pt.pdf), consultado em 7 de fevereiro de 2023.

- ADR status, disponível em:

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-14&chapter=11&clang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=en), consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023;

- Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, O que são mercadorias perigosas, disponível em: <http://www.prociv.pt/pt-pt/RISCOSPREV/RISCOSTEC/TRANSPORTEMERCADORIASPERIGOSAS/Paginas/default.aspx>, consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023;

- Cambridge Dictionary, disponível em:

<https://dictionary.cambridge.org/pt/>, consultado em 7 de fevereiro de 2013;

- Capmany y De Monpalau, Antonio de, Código de Las Costumbres Maritimas de Barcelona, hasta aqui vulgarmente llamado Libro del Consulado, Imprenta de Don Antonio de Sancha, Madrid, 1791 [Mc: Libro del Consulado], disponível em: [https://books.google.pt/books?id=0IWgKrQZMFoC&pg=PR51&dq=Leonor+de+Aquitania+oler%C3%B3n&lr=&client=opera&hl=es&cd=11&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.pt/books?id=0IWgKrQZMFoC&pg=PR51&dq=Leonor+de+Aquitania+oler%C3%B3n&lr=&client=opera&hl=es&cd=11&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false), consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023;

- Conclusões do Advogado-Geral Maciej Szpunar, apresentadas em 24 de abril de 2017, Processo C-600/14, República Federal da Alemanha contra Conselho da União Europeia, disponível em: <https://www.blook.pt/caselaw/EU/TJUE/519113/>, consultado em 7 de fevereiro de 2023;

- E. Planas, J. Arnaldos, R.M. Darbra, M. Muñoz, E. Pastor, J.A. Vílchez, *Historical evolution of process safety and major-accident hazards prevention in Spain. Contribution of the pioneer Joaquim Casal*, Journal of Loss Prevention in the Process Industries, Volume 28, 2014, Pages 109-117, disponível em: [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0950423013000983?casa\\_to](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0950423013000983?casa_to)



- Loewe, Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Geneva 1975, Doc. Nº ECE/TRANS/14 - United Nations, disponível em <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf>, consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023;
- Lopes, Gomes, Acidentes - Mercadorias perigosas, disponível em: <https://segurancaecienciasforenses.com/2012/09/17/acidentes-mercadorias-perigosas/>, consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023;
- Monitorização do tráfego de navios - SafeSeaNet, disponível em: <https://data.europa.eu/data/datasets/safe-sea-net?locale=pt>, consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023;
- PM detona suposto artefato explosivo achado em caminhão na área do Aeroporto de Brasília, disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2022/12/24/pm-detona-suposto-artefato-explosivo-achado-em-caminhao-na-area-do-aeroporto-de-brasilia.ghtml>, consultado em 7 de fevereiro de 2023;
- Porto Editora - *perigoso* no Dicionário infopédia da Língua Portuguesa, in: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/perigoso>, consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023;
- Protocol Amending the Title of the ADR, on 13 May 2019, United Nations, disponível em: <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2019/CN.233.2019-Eng.pdf>, consultado em 7 de fevereiro de 2023;
- Recommendation on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulation, Volume I, 22nd revised edition, New York, United Nations, 2021, disponível em: [https://unece.org/sites/default/files/2021-09/ST-SG-AC10-1r22e\\_Vol1\\_track\\_WEB.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2021-09/ST-SG-AC10-1r22e_Vol1_track_WEB.pdf), consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023;

- Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID), Explanatory Report, General Points, Berna, OTIF, disponível em: [https://otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/04\\_recht/02\\_Generalversammlung/AG\\_12\\_13\\_Add\\_06\\_e\\_RID\\_Consolidated\\_Explan\\_report.pdf](https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_Generalversammlung/AG_12_13_Add_06_e_RID_Consolidated_Explan_report.pdf), consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023;

- RID 2023, disponível em: [https://otif.org/en/?page\\_id=1105](https://otif.org/en/?page_id=1105), consultado em 7 de fevereiro de 2023;

- UNECE, CRTD, Present status, disponível em: <https://unece.org/present-status>, consultado pela última vez em 7 de fevereiro de 2023.

### **Jurisprudência:**

Em: [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)

- Assento STJ de 21 de novembro de 1979 (1/80, de 29 de janeiro (DR n.º 24/1980, Série I, de 1980-01-29));

- Acórdão STJ de 17/5/2017, Proc. 1506/11.1TBOAZ.P1.S1, Relator António Piçarra;

- Acórdão TRL de 22/6/2021, Proc. 1694/18.6T8PDL.L1-7, Relator José Capacete;

- Acórdão TRL de 24/11/2022, Proc. 13847/21.5T8SNT.L1-6, Relatora Gabriela de Fátima Marques.