



AGEPOR

57

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL



Ver para ir  
mais longe

# PORTO DE SINES

## PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

O porto de águas profundas de Sines está apto a receber os maiores navios do mundo e a movimentar todos os tipos de cargas, oferecendo ligações diretas regulares aos principais mercados dos cinco continentes. Com elevados índices de produtividade e operações 24 horas por dia, Sines potencia a economia e as exportações nacionais, assumindo-se como a Porta Atlântica da Europa.



[www.portodesines.pt](http://www.portodesines.pt)

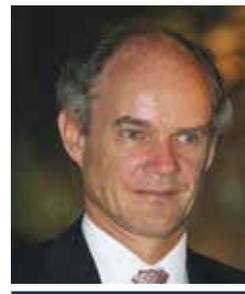


PORTO DE  
SINES

# Expectativas defraudadas

Quando em 2015 a AGEPOR iniciou, em conjunto com a DGAM, um processo de revisão do Tarifário das Capitánias, estava longe de imaginar que o resultado até agora alcançado pudesse afastar-se tanto dos propósitos iniciais. Relembrando, pretendia-se encontrar soluções que, sem prejudicar o nível de receita das Capitánias e sem aumentar o custo para os navios, permitissem uma maior previsibilidade do custo nas escalas, e também uma maior transparência nas faturas facilitando o autêntico quebra-cabeças da conferência destas. Assim todo o processo seria muito mais célere aumentando a produtividade e reduzindo em consequência os custos administrativos. Sempre com o propósito final de tornar os portos cada vez mais atrativos e competitivos. A essência lógica da alteração proposta era passar de um tarifário que se baseava no custo da aplicação de recursos (tantos homens por tantas horas, etc.) para um tarifário de prestação de serviços. Cada navio saberia que serviços solicitava em vez de estar sujeito a pagar um número de homens que, caso a caso, cada Capitania determinava. Partindo deste entendimento, DGAM e AGEPOR, com a ajuda de consultores externos contratados para esse efeito, meteram mãos à obra para alcançarem o objetivo traçado. Foram analisadas quase um milhar de escalas

no conjunto dos portos nacionais e construído o modelo que foi sendo testado e afinado. Criaram-se blocos de serviços, que pela sua simplicidade e transparência obedeciam aos propósitos iniciais, sem esquecer que a receita total para o Estado e para cada Capitania não poderia diminuir. O epílogo deste trabalho ocorreu no princípio de 2017. Um ano mais tarde saiu finalmente a Portaria 506/2018 que corporizava o esforço colaborativo da AGEPOR com a DGAM. De imediato foi possível constatar que, embora obedecendo ao pretendido na maioria das rubricas, o resultado não era completo. As lacunas eram em parte explicadas pelo facto de o tarifário ser instituído por um Decreto-Lei e esta revisão ser apenas resultante de uma Portaria. Entre as lacunas encontravam-se os serviços de policiamento e a emissão de licenças. Tudo isto não teria transcendência de maior, à espera de uma revisão do próprio Decreto-Lei, não fora o aproveitamento das alterações por parte das Capitánias para aplicar um sistema de agravamentos que veio a aumentar em muito os custos aplicados aos navios. A AGEPOR tem vindo, desde então, continuamente, a reclamar junto da DGAM, insistindo na necessidade de uma revisão da prática dos agravamentos. Para isso enviou casos concretos que mostram as enormes disparidades que



Rui d' Orey  
Presidente da Direção  
Nacional da AGEPOR  
Orey Shipping

o sistema de agravamentos impõe comparando com o tarifário anterior. Iniciámos este processo com grandes expectativas mas sentimo-nos defraudados quando afinal percebemos que os custos para os navios aumentaram despropositadamente e em contradição com todos os pressupostos que estiveram na origem do projeto.

A AGEPOR fez e continua a fazer a sua parte em prol do desenvolvimento do Setor, procurando que todos os que têm responsabilidades se juntem na construção de um País portuário mais competitivo. Esta situação afeta particularmente os armadores nacionais mas também todos os restantes navios e desincentiva a prestação de serviços de valor acrescentado nos portos portugueses. É um prejuízo para o emprego e para a economia nacional. O que está a ser feito não está certo.

## Índice

**03** Editorial  
Expectativas defraudadas  
/ Rui d' Orey

**04** Opinião  
Os portos secos do ponto de vista da Alfândega  
/ Bernardete Lopes

**06** Opinião  
Qual é o tribunal competente?  
/ Pedro Carvalho Esteves

**09** Atualidade  
AGEPOR foi à Madeira  
100 Anos da Swedish Shipbrokers Association  
FIMOP reuniu em Setúbal

# Os portos secos do ponto de vista da Alfândega

Os portos secos têm finalmente existência legal, com a publicação do Decreto Lei 52/2019 de 17 de abril.

Mas não só, este diploma vem também facilitar a circulação de mercadorias que estão sob controlo aduaneiro, entre os depósitos temporários localizados nos portos comerciais do Continente e os portos secos, na medida em que determina as regras inerentes à desmaterialização dos procedimentos aduaneiros subjacentes àquela circulação.

A Janela Única Logística (JUL) será a plataforma eletrónica através da qual os operadores económicos responsáveis pelos depósitos temporários farão fluir a informação necessária à transferência da mercadoria.

Do ponto de vista aduaneiro, os portos secos enquadram-se no conceito de depósitos temporários de segunda linha.

Os depósitos temporários são locais para onde a administração aduaneira autoriza a condução e a armazenagem das mercadorias introduzidas no Território Aduaneiro da União (TAU). As mercadorias introduzidas no TAU permanecem sob fiscalização aduaneira, com o estatuto de depósito temporário (daqui advém o conceito de depósito temporário), até que sejam declaradas para um regime aduaneiro ou sejam reexportadas.

Do ponto de vista aduaneiro, os portos secos enquadram-se no conceito de depósitos temporários de segunda linha. Os depósitos temporários são locais para onde a administração aduaneira autoriza a condução e a armazenagem das mercadorias introduzidas no Território Aduaneiro da União (TAU).

Durante 90 dias podem permanecer no depósito temporário para onde descarregaram inicialmente ou ser transferidas para outro depósito temporário de segunda linha (porto seco), mediante autorização da respetiva alfândega. O Código Aduaneiro da União e os seus regulamentos complementares permitem que a circulação de mercadorias entre depósitos

temporários seja efetuada através de um dos seguintes regimes:

- Trânsito externo (T1)
- Transferência entre depósitos temporários autorizados

No regime de trânsito externo há a sujeição da mercadoria a um regime aduaneiro, sendo apresentada uma declaração aduaneira (T1), por processos eletrónicos, no sistema de trânsito das alfândegas, coberta por uma garantia que será libertada assim que a operação de trânsito for dada como concluída. Considerando que houve a sujeição a um regime aduaneiro, o prazo dos 90 dias concedido para a permanência no depósito temporário inicial termina, nascendo um novo prazo de 90 dias na entrada da mercadoria no porto seco. Na transferência entre depósitos temporários, não se verifica qualquer sujeição a um regime aduaneiro pelo que o prazo dos 90 dias é contado a partir do momento da entrada no primeiro dos depósitos.

A transferência entre depósitos tem de estar prevista na autorização do armazém de depósito temporário e o titular da mesma deve preencher as seguintes condições:

- Estar estabelecido na União Europeia
- Ter capacidade para a realização das operações de armazenamento



- Efetuar o registo contabilístico dos movimentos da mercadoria
- Permitir a fiscalização, quer da mercadoria quer dos respetivos registos
- Prestar uma garantia

Uma transferência entre depósitos pode envolver um ou dois estados membros, uma ou duas autorizações, i.e., um ou dois operadores económicos.

Caso a transferência envolva estados membros diferentes o(s) detentores da(s) autorização(ões) terá(ão) de ser operador(es) económico(s) autorizado(s) para procedimentos aduaneiros (AEOC). Nas transferências dentro do mesmo estado membro não é necessário ser AEO.

A operação de transferência implica a comunicação, por processos eletrónicos, à autoridade aduaneira de controlo do armazém de partida da:

- Intenção em se realizar a transferência
- Conclusão da transferência;

E à autoridade aduaneira de controlo do armazém de destino da:

- Chegada da mercadoria

... independentemente do timing em que possamos vir de facto a sentir o reflexo desta simplificação foi, sem dúvida, dado um passo com impacto significativo na melhoria da competitividade, quer dos portos quer do setor da importação e exportação nacionais.

A transferência ocorre sob a responsabilidade da autorização do depósito de partida das mercadorias sendo transferida para o titular do depósito de destino com a chegada das mesmas e inserção na respetiva contabilidade.

A Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) tem

implementado no Sistema de Tratamento Integrado dos Meios de Transporte e das Mercadorias – SDS um módulo para tratamento de toda a informação relativa aos depositários de primeira e segunda linha, marítimos e aéreos. É com este sistema que os depositários de primeira linha, marítimos e aéreos estão já hoje a dialogar e no qual os de 2.ª linha terão também de cumprir as suas obrigações declarativas.

Ainda que a JUL disponibilize uma ferramenta para os operadores que não possuam sistemas operativos próprios para o tratamento da informação necessária à transferência entre depósitos, afigura-se ambicioso o período de adaptação definido no DL 53/2019 - 31 de dezembro 2019 - considerando o universo de operadores envolvidos. No entanto, independentemente do timing em que possamos vir de facto a sentir o reflexo desta simplificação foi, sem dúvida, dado um passo com impacto significativo na melhoria da competitividade, quer dos portos quer do setor da importação e exportação nacionais.



## OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

# Qual é o Tribunal competente?

**“O pacto atributivo de jurisdição firmado entre expedidor e transportador, expresso em cláusula pré-elaborada aposta em conhecimento de embarque, não é oponível ao destinatário da mercadoria (e seguradora sub-rogada na posição deste) porquanto não se alega nem se demonstra que o mesmo foi comunicado ao destinatário e foi aceite por este, de forma clara e precisa, tanto mais que tal cláusula é acessória e eventual.” – Proc. 395/14.9TnLSB**

A relação jurídica estabelecida no contrato de transporte marítimo é, como já aqui se disse, uma relação múltipla, com diversos intervenientes e sem que entre eles exista um qualquer vínculo contratual, mas sim uma sucessão de vínculos transmitidos pelo próprio conhecimento de embarque. Na prática, e tendo em consideração o INCOTERM aplicável, os riscos e obrigações circulam independentemente de quem tramitou e subscreveu o contrato de transporte. No limite, diga-se, os Direitos poderão ter de vir a ser exercidos por quem nada contratou, mas que se vê agora na circunstância de ter de recorrer aos tribunais para dirimir determinado litígio. Admitindo que a prática internacional aconselha a remessa para Arbitragem (por cá, eu recomendo o CONCÓRDIA que, instalado em Lisboa, faz o favor de me ter na lista de árbitros, e onde tenho feito um esforço muito especial para a criação de um grupo arbitral especializado em Direito Marítimo e Portuário), a verdade é que a Cláusula Compromissória – a tal que remete a resolução dos litígios para arbitragem – pode não existir no contrato. Assim, ter-se-á de recorrer aos tribunais estaduais. E, qual será o mais competente? Se em Portugal e entre Portugueses, ou entre estrangeiros e Portugueses mas remetendo para os tribunais nacionais, em princípio o Tribunal Marítimo de Lisboa será o mais competente. Mas não em todas as matérias. Vamos ficar-nos pelas matérias em que este é o tribunal especializado de competência. Neste caso em concreto, dúvidas não sobram de que o tribunal em causa sempre será o mais competente em razão da matéria e do

território, ainda que o litígio seja transnacional, porque através do pacto atributivo de jurisdição, as partes assim o quiseram. Nos termos do Art.º 94.º do Código de Processo Civil, as partes podem convencionar qual a jurisdição competente para dirimir um litígio determinado, ou os litígios eventualmente decorrentes de certa relação jurídica, contanto que a relação controvertida tenha conexão com mais de uma ordem jurídica, desde que se verifiquem cumulativamente os seguintes requisitos:

a) a ação judicial dizer respeito a um litígio sobre direitos disponíveis; b) o pacto atributivo de competência seja aceite pela lei do tribunal designado; c) haja a justificação de que o pacto atributivo de competência comporta um interesse sério de ambas as partes ou de uma delas, desde que não envolva inconveniente grave para a outra; d) O litígio não recaia sobre matéria da exclusiva competência dos tribunais portugueses; e) O pacto atributivo de competência resulte de acordo escrito ou confirmado por escrito, devendo nele fazer-se menção expressa da jurisdição competente.

O pacto atributivo de competência é, então, um acordo de vontades, estabelecido pelas partes contratantes, vinculativo para os contratantes, vertido numa cláusula contratual inserta no contrato. Ora, tudo parece simples: A, armador holandês, e B, carregador português, celebram a cláusula do tipo, atribuindo competência ao Tribunal Marítimo de Lisboa. Dúvidas não faltam de que este tribunal será o competente em sede de resolução de litígio. Mas, esta cláusula apenas vincula as partes contratantes e já não terceiros. Aqui já tudo de complica.

As relações jurídico-maritimistas internacionais possuem uma característica atípica, que torna esta área do direito tão interessante – do ponto de vista dogmático – e que se prende com o caráter geométrico variável, comportando uma pluralidade de sujeitos. Mas esta pluralidade de sujeitos não adquire dos Direitos e as Obrigações no imediato, nem tão pouco negocea os termos contratuais. As mais das vezes, os sujeitos litigan-

tes são beneficiários, terceiros, no contrato, não tendo qualquer intervenção, mas sendo credores do direito e por sua vez adquirindo a legitimidade processual ativa para demandar.

As relações contratuais estão sujeitas ao princípio da Liberdade – liberdade de contratar com quem se quiser, nos termos que as partes acordarem, e na exata medida das suas vontades, apenas ficando vinculadas as partes contratantes. Portanto, vigora o efeito interno das obrigações, e não o efeito externo. Assim, o beneficiário do contrato, e que venha a ser contemplado com um contrato que fixa o tribunal competente, em sede de litígio, sempre terá de obedecer ao pacto ou não? A resposta sempre terá de ser: NÃO! Em primeiro, porque a sucessão de sujeitos só vincula aos termos do contrato em sede de cessão de posição contratual. E, depois, porque o beneficiário sempre poderá alegar os factos impeditivos do pacto atributivo, nomeadamente, que haja a justificação de que o pacto atributivo de competência comporta um interesse sério de ambas as partes ou de uma delas, desde que não envolva inconveniente grave para a outra.

Assim, pelo acórdão cujo sumário abre o presente artigo, andou bem o Tribunal da Relação de Lisboa, ao decidir da forma que decidiu, e sem qualquer censura.

Deixo a fundamentação de Direito ao cuidado do Leitor:

No conhecimento de embarque junto aos autos (original em inglês a fls. 55 e tradução a fls. 254 v) consta como Expedidor: D., Limited, com sede na China, como Destinatário: J. e como Transportador: a 1.ª Ré. No canto inferior esquerdo do referido documento consta pré-impresso o seguinte texto: «CLÁUSULA DE COMPETÊNCIA E LEGISLAÇÃO O contrato indicado ou contido neste Documento de Carga é governado pelas leis da República Popular da China e qualquer reclamação ou litígio resultante do mesmo ou com ele relacionado será exclusivamente decidido pelos tribunais da República Popular da China e nenhum outro Tribunal.»

A questão que se coloca é a de saber se este

documento consubstancia um pacto atributivo de jurisdição vinculativo para a Autora.

Nos termos do Artigo 94.º do Código de Processo Civil,

«1 - As partes podem convencionar qual a jurisdição competente para dirimir um litígio determinado, ou os litígios eventualmente decorrentes de certa relação jurídica, contanto que a relação controvertida tenha conexão com mais de uma ordem jurídica.

2 - A designação convencional pode envolver a atribuição de competência exclusiva ou meramente alternativa com a dos tribunais portugueses, quando esta exista, presumindo-se que seja exclusiva em caso de dúvida.

3 - A eleição do foro só é válida quando se verificarem cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Dizer respeito a um litígio sobre direitos disponíveis;
- b) Ser aceite pela lei do tribunal designado;
- c) Ser justificada por um interesse sério de ambas as partes ou de uma delas, desde que não envolva inconveniente grave para a outra;
- d) Não recair sobre matéria da exclusiva competência dos tribunais portugueses;
- e) Resultar de acordo escrito ou confirmado por escrito, devendo nele fazer-se menção expressa da jurisdição competente.

4 - Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se reduzido a escrito o acordo constante de documento assinado pelas partes, ou o emergente de troca de cartas, telex, telegramas ou outros meios de comunicação de que fique prova escrita, quer tais instrumentos contenham diretamente o acordo quer deles conste cláusula de remissão para algum documento em que ele esteja contido.»

Acerca da interpretação deste preceito e num caso muito similar, pronunciou-se o Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 3.5.2012, Aguiar Pereira, 43/09, nestes termos:

«(...) o contrato de transporte marítimo de mercadorias está documentado pelo conhecimento de embarque (Bill of Lading), em que fica a constar a declaração do carregador descrevendo as mercadorias que entregou e que devem, por sua vez, ser entregues ao destinatário.

No caso dos autos acresce ainda que também se fizeram constar as específicas condições em que

deveria ser efetuado o transporte e a cláusula adicional, naturalmente acordada entre o carregador e o transportador, no sentido da atribuição de jurisdição para o julgamento dos litígios decorrentes do transporte aos tribunais sediados em Marselha – França.

Para que não restem dúvidas, e em conclusão, a autora é parte no contrato de transporte cujo cumprimento defeituoso invoca e que está documentado no conhecimento de embarque.

E é, assim, a partir do momento em que a autora, na qualidade de destinatária da mercadoria, e ainda que terceira em relação ao acordo inicial entre o carregador e o transportador, aderiu ao contrato e assumiu os direitos e obrigações inerentes à sua posição contratual.

De resto, como já se salientou a presente ação mais não é – pelo menos quanto à ré transportadora – do que a manifestação de direitos decorrentes do incumprimento do contrato por parte da ré.

3. Do que vem de ser dito não decorre, necessariamente, que seja oponível à autora a cláusula adicional inserida no conhecimento de embarque que titula o contrato de transporte e em que foi atribuída convencionalmente aos tribunais de Marselha – França, a jurisdição para julgar o presente litígio.

Como salienta Francisco Costeira da Rocha a páginas 239 da obra citada “uma coisa é a adesão do destinatário ao contrato de transporte, outra, bem diferente, é a da oponibilidade das cláusulas do contrato a esta parte assíncrona”.

No comércio internacional a utilização dos INCOTERMS dispensa o conhecimento mais aprofundado das condições em que o negócio é celebrado, facilitando as cláusulas standard o conhecimento dos elementos essenciais do negócio celebrado entre o carregador e o destinatário.

Daí que a adesão ao contrato de transporte por parte da autora não implique a aceitação do pacto de jurisdição, que não é uma convenção típica ou normal do contrato de transporte.

Mais ainda. Tratando-se, como resulta da análise do próprio documento de fls. 12, de uma cláusula não negociada inserida num contrato pré-elaborado seria necessário para que ela vinculasse validamente a autora, no mínimo, que ela tivesse conhecimento do seu teor antes da data da

adesão, de acordo com o regime geral das regras relativas às cláusulas contratuais gerais.

Nesse contexto, e em rigor, para que uma tal cláusula pudesse ser oposta ao destinatário do contrato de transporte, seria necessário a aceitação expressa do seu teor (no mesmo sentido Francisco Costeira da Costa, obra e local citados), o que não se verifica no caso dos autos.

Como já atrás se disse, o artigo 99.º n.º 3 alínea e) do Código de Processo Civil faz depender a validade do pacto atributivo de jurisdição da existência de um “acordo escrito ou confirmado por escrito” em que se faça menção expressa da jurisdição competente.

Quando a norma mencionada utiliza o termo “acordo” está a referir-se a um encontro de vontades, que tem que ser reduzido a escrito e assinado por ambas as partes. Isso mesmo esclarece o artigo 99.º n.º 4 do Código de Processo Civil ao referir-se a “acordo constante de documento assinado pelas partes” ou que resulte da troca de correspondência de que fique prova escrita, quer nela se contenha diretamente o acordo quer se contenha apenas cláusula de remissão para documento em que ele esteja contido.

Do que não pode prescindir-se é de um acordo escrito e assumido pelas partes já que se torna “necessária a este respeito uma descrição clara e concisa sobre a verdadeira intenção dos contraentes e a inequívoca certeza de que ambas as partes tiveram a intenção de atribuir a jurisdição a um tribunal estrangeiro” (assim o Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães de 11 de Fevereiro de 2004 in [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)) não sendo suficiente a inserção de uma cláusula adicional no conhecimento de embarque que titula o contrato de transporte a que a autora aderiu, mas não assinou, escrita com um tamanho de letra reduzido e sem qualquer tradução, a qual se não mostra ter sido aceite pela destinatária.

Não pode, pelo exposto, concordar-se com a afirmação contida na douta sentença impugnada de que “o pacto de jurisdição foi reduzido a escrito”. Conforme se refere no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 19.11.2015, Lopes do Rego, 602/13, não preenche o requisito da necessária bilateralidade do pacto a simples menção unilateral, feita por um dos contraentes em documento particular por ele emitido, de que o foro conven-

cionado para resolução dos litígios emergentes de certa relação contratual é o de determinado país, cabendo ao juiz aferir se a cláusula atributiva de competência constituiu efetivamente objeto do consenso das partes, consenso que deve manifestar-se de forma clara e precisa. E, mais adiante: «(...) a aceitação (não devolução) da fatura unilateralmente emitida pela R. e o pagamento dos bens fornecidos não pode ter-se por comportamento concludente – que, com toda a probabilidade, revele a aceitação da cláusula de renúncia ao foro normalmente competente; como é evidente, são realidades bem diversas a aceitação das obrigações emergentes dos fornecimentos titulados por cada fatura enviada e a aceitação da proposta de pacto de jurisdição nela encapotadamente incluída – não havendo qualquer elemento que, em termos minimamente consistentes, permita concluir que tal cláusula foi efetivamente apreendida, no seu real significado, pela A. e por ela aceite – em termos de abranger a dirimição de todos os litígios, mesmo que respeitantes à relação fundamental existente entre as partes, de modo a poder ter-se por verificado o requisito estruturante da necessária bilateralidade dos pactos de jurisdição.»

Ora, no caso em apreço, a 1.ª Ré limita-se a invocar o teor do documento (acima enunciado), acrescentando que «tratando-se este documento de um título negociável – por ser o original – a J. aceitou os termos aí expressos e contratados». Ou seja, a excecionante não invocou uma conduta específica e autónoma do destinatário de aceitação, clara e precisa, do pacto atributivo de jurisdição, limitando-se a arrazoar com base na natureza do documento.

Tal cláusula mostra-se apenas acordada entre o expedidor e o transportador, sendo a J. alheia ao teor do mesmo, nada tendo sido especificamente alegado no sentido de que a destinatária subscreveu ou aderiu à mesma ou sequer que tenha sido informada previamente do seu teor.

Conforme refere Francisco Costeira da Rocha, O Contrato de Transporte de Mercadorias, Almedina, 2000, p. 239:

«Uma coisa é a adesão do destinatário ao contrato de transporte, outra, bem diferente, é a da oponibilidade das cláusulas do contrato a esta parte assíncrona.

Assim, por exemplo, a Cour de Cassation decidiu que não basta a existência de uma cláusula atributiva de competência no clausulado de um contrato de transporte para que a mesma possa ser oposta ao destinatário, torna-se ainda necessário que a parte a aceite expressamente. A este propósito, impõe-se uma análise de cada situação em concreto, para aferir do conhecimento pelo destinatário da proposta contratual que lhe é dirigida e da sua respetiva adesão. Importa que o destinatário não seja confrontado com “cláusulas surpresa”, devendo, por isso, ser dado cumprimento aos pertinentes princípios básicos de direito privado. Caidos que estamos no campo das cláusulas contratuais gerais, há que obedecer ao respetivo regime e, designadamente, respeitar o princípio da boa fé objetiva, que aqui encontra uma área privilegiada de atuação.»

A aposição deste tipo de cláusula em conhecimentos de embarque é acidental, e não essencial, sendo que o que é corrente é a prática de submeter os litígios emergentes do transporte marítimo ao foro da sede do transportador (cf. Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 8.10.2009, Grãja da Fonseca, 47/08 e Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 21.5.98, Ferreira Mesquita, 676/98, [www.colectaneadejurisprudencia.com](http://www.colectaneadejurisprudencia.com)) e não – como no caso – ao foro do expedidor.

É certo que o conhecimento de carga assume uma função tridimensional: serve de recibo de entrega ao transportador de uma certa e determinada mercadoria nele descrita, prova o contrato de transporte firmado entre carregador e transportador e as condições do mesmo, representa a mercadoria nele descrita sendo negociável e transmissível de acordo com o regime geral dos títulos de crédito (Calvão da Silva, Estudos de Direito Comercial, 1996, p. 53). Todavia, estas características substantivas e intrínsecas do conhecimento de carga não se projetam em declaração (ficta) de aceitação, mesmo tácita, do destinatário no que tange a um pacto atributivo de jurisdição, tanto mais que tal cláusula é meramente acessória e eventual.

Por todo o exposto, infere-se que nada há a alterar à decisão impugnada, sendo o pacto de jurisdição inoponível à ora Autora, sub-rogada na posição da destinatária.



## AGEPOR foi à Madeira

A Direção da AGEPOR tem como política reunir alternadamente nos diversos portos do País, por forma a poder estar mais perto dos Associados e também das Administrações Portuárias locais.

Em junho, a reunião realizou-se na Madeira, seguindo-se um almoço de trabalho com os Associados Locais e o Conselho de Administração da APRAM.

Houve a oportunidade de debater diversos temas de interesse geral, com particular destaque o da implementação da JUL na Madeira.

A Senhora Presidente da APRAM destacou o papel exemplar e construtivo da Sr.ª Diretora Local da AGEPOR, bem como a contribuição empenhada de todos os Agentes de Navegação da Região para fazer da JUL um caso de sucesso.



## 100 Anos da Swedish Shipbrokers Association

A 3 de maio, a Swedish Shipbrokers Association completou 100 anos de existência. Para comemorar tão importante acontecimento a nossa congénera sueca organizou um jantar para mais de 200 pessoas no Stockholm City Hall, local mítico onde decorre anualmente o jantar de gala dos laureados com o Prémio Nobel. O Diretor Executivo da AGEPOR, António Belmar da Costa, enquanto Vice-Presidente para a Europa da FONASBA, foi um dos convidados de honra do evento.



## FIMOP reuniu em Setúbal

No passado dia 24 de maio, a FIMOP, que representa as associações de Agentes de Navegação e de Operadores Portuários de Portugal e Espanha, realizou a sua habitual reunião quadrimestral. Desta feita, o encontro decorreu em Setúbal. Os participantes tiveram oportunidade de discutir os temas atuais e de interesse para os Agentes de Navegação e Operadores Portuários de ambos os países. A próxima reunião da FIMOP ficou agendada para setembro, em Tenerife.



PORTO DE  
**VIANA DO  
CASTELO**  
APDL

Potencial disponível  
ao serviço da região.



[viana.apdl.pt](http://viana.apdl.pt)



1ST EDITION!!

18

NOVEMBER

# FONASBA TRAINING & EXCHANGE PROGRAMME

## SailNet

THE SAILNET PROGRAMME HAS BEEN SPECIFICALLY DESIGNED FOR YOUNG EMPLOYEES OF THE SHIPPING AGENCY AND LOGISTICS SECTOR. CANDIDATES SHOULD BE UNDER 40 YEARS OLD AND WORKING IN A SHIPPING AGENT COMPANY OR LOGISTIC OPERATOR OF A COUNTRY PARTICIPATING IN THE EXCHANGE PROGRAMME.

[WWW.SAILNETPROGRAMME.COM](http://WWW.SAILNETPROGRAMME.COM)

### MORE INFORMATION:

ESCOLA EUROPEA INTERMODAL TRANSPORT (BARCELONA)

CONTACT: RAQUEL NUNES



TEL: (34) 93 298 60 70



E-MAIL: [SAILNET@ESCOLAEUROPEA.EU](mailto:SAILNET@ESCOLAEUROPEA.EU)

