



AGEPOR

64

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



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

## Ir de férias para regressar mais fortes

Neste novo e estranho tempo que vivemos, o período de férias é, para a grande maioria, este ano, não só a pausa costumeira nas rotinas do dia a dia do trabalho, mas sobretudo a oportunidade de poder viver e sociabilizar, de forma mais descontraída, com a família e os amigos. Em ambientes ao ar livre e menos condicionados do que ultimamente enfrentamos no nosso quotidiano.

Levaremos connosco, este ano, a preocupação e incerteza quanto ao futuro que nos espera. Como enfrentar no amanhã, que já começou

hoje, a redução nos negócios, a perda de valor nas empresas, a manutenção de postos de trabalho, a segurança na saúde, e tantas outras ameaças que a pandemia trouxe? Estes serão pensamentos que, certamente, não nos abandonarão neste período de férias.

Contudo, e mesmo com as preocupações que gravitam à nossa volta, ou sobretudo por causa delas, é imprescindível que consigamos gozar e desfrutar de um período de férias e de descanso, que seja relaxante para o corpo, mas principalmente para a cabeça.

As nossas empresas, a nossa família e o País precisam que, este ano, voltemos todos mais fortes, quer anímica quer fisicamente, pois já sabemos que nos próximos meses, anos, nos vai ser seguramente exigido um longo e árduo esforço e sacrifícios, e precisamos de estar na nossa melhor forma e ao nosso melhor nível. É imbuído deste espírito combativo que vos desejo a todos umas boas férias, e que desejo que voltemos prontos para, em conjunto, ajudar a reconstruir o valor que, entretanto, se perdeu.

### Índice

**03** Editorial  
Ir de férias para regressar mais fortes  
/ Rui d' Orey

**04** Opinião  
Centro Internacional de Shipping:  
Pelo mar, rumo ao futuro  
/ Jorge d' Almeida

**06** Opinião  
A alteração superveniente  
das circunstâncias nos contratos  
/ Pedro Carvalho Esteves

**08** Opinião  
Volumes vs. Contentor  
/ João de Sousa Magalhães

**10** Entrevista  
João dos Santos Castro  
38 anos ao serviço da AGEPOP



# Centro Internacional de Shipping: Pelo mar, rumo ao futuro

## 1. Enquadramento: A Economia Azul

O conceito de Economia Azul é atribuído ao belga Gunter Pauli, quando foi desafiado pelas Nações Unidas, nos anos '90, para pensar em modelos de negócio inovadores para o futuro. Originalmente concebido com o objetivo de conciliar o desenvolvimento económico com a preservação dos ecossistemas marinhos, hoje o termo Economia Azul abrange um vasto leque de atividades ligadas aos oceanos, mares e orlas costeiras, nas suas valências cultural, social e económica.

A partir de 2018, a Comissão Europeia passou a publicar anualmente um relatório (“Annual Economic Report on EU Blue Economy”) que avalia o desempenho e o progresso de setores tradicionais, como construção naval, portos e transportes, mas também setores emergentes, como biotecnologia azul, mineração e dessalinização. O Pacto Verde Europeu veio reforçar a importância da Economia Azul ao colocar no epicentro da política europeia a redução das emissões de gases de estufa e a aposta na inovação por via da investigação e desenvolvimento.

O relatório de 2020, com dados de 2018, mostra que a Economia Azul representa cerca de 5 milhões de empregos e um valor acrescentado bruto (VAB) de 218 mil milhões de euros por ano, ou seja 1,6% do VAB e 2,2% do emprego na UE-28. Portugal está acima da média europeia, com quotas de 3,2% e 5,5%, respetivamente, mas abaixo de países com tradição marítima como Grécia, Dinamarca, Estónia, Croácia, Chipre e Malta.

Os dados sobre Portugal são particularmente reveladores quando analisamos o peso do transporte marítimo na Economia Azul.

Comparando com três países de referência – Reino Unido, Dinamarca e Grécia – que balizam Portugal em termos de área continental, orla marítima, população e produto interno bruto (PIB), constatamos a nossa preocupante debilidade – ver Quadro 1.

Quadro 1 – Peso do Transporte Marítimo na Economia Azul

	VAB	Emprego
Portugal	1,4%	0,7%
Reino Unido	10,5%	4,5%
Dinamarca	40,2%	22,1%
Grécia	13,3%	3,8%

Este quadro ajuda a perceber por que é que, não obstante a apregoada vocação marítima nacional, Portugal ocupa a 67.<sup>a</sup> posição no ranking do shipping mundial, atrás de países como Luxemburgo e Bangladesh. Lisboa, que já foi a maior capital marítima mundial, nem sequer é mencionada no ranking das capitais marítimas.

A pandemia causada pelo Covid-19 afeta a economia de forma assimétrica, por tempo indeterminado, com um impacto severo no turismo costeiro, que tem um peso de 78% no VAB e de 82% no emprego na Economia Azul em Portugal. Em contraste, prevê-se uma recuperação relativamente rápida do transporte marítimo.

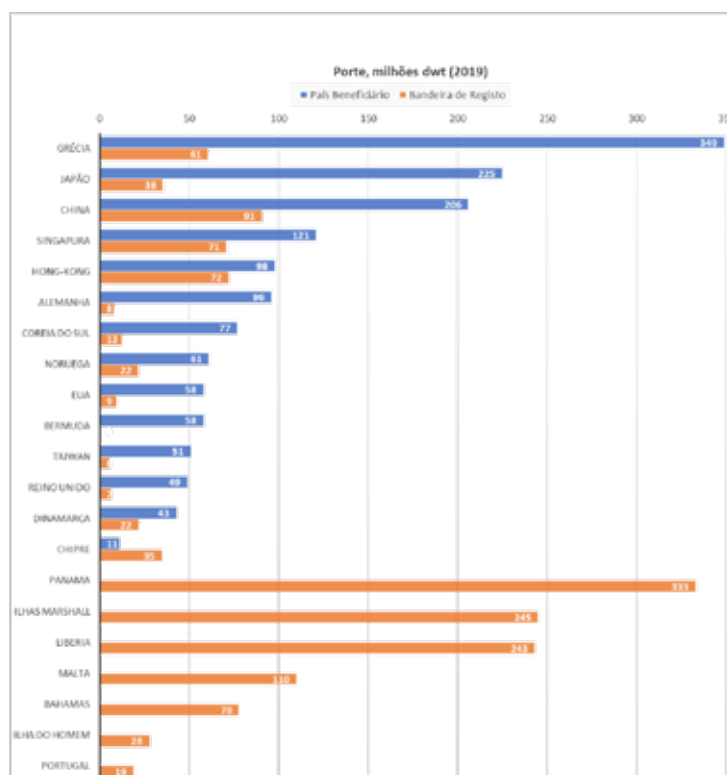
## 2. A Dimensão económica do Shipping: a ambição de captar 5% do shipping europeu

Entende-se por shipping toda a atividade de transporte marítimo e de suporte à indústria offshore, incluindo-se nesta a gestão em terra

relacionada com a operação da frota própria e/ou afretada e um conjunto de serviços conexos, designadamente shipmanagement, agência, corretagem, seguros, certificação de classe, serviços jurídicos e serviços financeiros. O shipping é justamente considerado um motor da economia mundial, responsável por mais de 80% do comércio internacional em termos de tonelagem. Na União Europeia (UE) o shipping contribui diretamente com 685.000 postos de trabalho e 54 mil milhões de euros para o produto interno bruto (PIB). Se a estes valores acrescentarmos os efeitos indiretos e induzidos que a atividade proporciona, eles aumentam para 2 milhões e 149 mil milhões de euros, respetivamente. Segundo dados da Comissão Europeia, cada emprego a bordo de um navio gera nove empregos em terra. No ranking do shipping mundial, a Grécia ocupa a primeira posição (em termos de porte), seguida pelo Japão, China, Singapura, Hong Kong e Alemanha. É importante notar que a Europa (UE-27 + Reino Unido (RU) + Noruega) lidera o shipping mundial com uma quota de 38,7%, em 2019.

A Comissão Europeia, reconhecendo que as frotas dos Estados-Membros enfrentam uma concorrência muito intensa por parte das frotas de países terceiros, particularmente de pavilhões de conveniência, estabeleceu diretrizes definindo as condições em que os auxílios estatais ao transporte marítimo, a serem atribuídos pelos vários Estados-Membros, seriam considerados compatíveis com as regras do mercado comum. Essas diretrizes, estabelecidas em 1989 e reafirmadas em 1997 e 2004, refletem o reconhecimento de que os custos fiscais, designadamente os impostos

Quadro 2 – Controlo e Registo da Frota Mundial, 2019 (Fonte: UNCTAD STAT)



sobre os rendimentos das sociedades e a carga fiscal e social relacionada com os salários dos marítimos, constituem o fator crítico de distorção da concorrência. Por isso foi introduzido o conceito de “imposto de tonelagem”, já em vigor na Grécia desde 1957, em que o operador marítimo paga um valor moderado de imposto diretamente associado à tonelagem explorada, independentemente dos lucros ou prejuízos da operação. O imposto de tonelagem entrou rapidamente em vigor em todos os países marítimos da UE, sendo Portugal o último a adotá-lo, em 2019, muito por mérito da Eng<sup>a</sup> Ana Paula Vitorino, então Ministra do Mar.

É importante salientar que a decisão relativa ao local de registo da frota é independente da decisão onde é exercido o controlo efetivo da mesma, como se depreende do Quadro 2. Este quadro mostra que a Grécia é o país com a maior quota da frota mundial controlada por empresas locais, correspondendo a 349 milhões de toneladas de porte (dwt) ou 17,8% da frota mundial. No entanto, apenas 61 milhões de toneladas, ou 17,4% da frota grega está registada na Grécia.

Portugal, através do Registo Internacional da Madeira (MAR), tem hoje uma frota de bandeira nacional de 19 milhões de toneladas de porte, correspondendo a 0,96% da frota mundial e a 6% da frota registada na Europa. Contudo, a frota de bandeira portuguesa é controlada, quase na sua totalidade, no estrangeiro. O inegável sucesso do MAR junto de armadores internacionais, sobretudo europeus, refletido no crescimento exponencial nos últimos cinco anos, permite-nos ambicionar atrair a operação da frota de bandeira portuguesa, e não só, para Portugal. Tomando como objetivo razoável captar 5% do shipping europeu, o impacto estimado é de 100.000 postos de trabalho e de 7 mil milhões de euros, ou 3,5% do PIB, recolocando Lisboa no grupo das 50 principais capitais marítimas do mundo.

### 3. Medidas a tomar

A mudança de ciclo geopolítico a que temos vindo a assistir, ilustrada pela alteração da conjuntura internacional (Brexit e pós-Covid-19, por exemplo), e o exemplo de sucesso do MAR permitem identificar um forte potencial para Portugal voltar a ser um importante centro de shipping a nível mundial. Por outro lado, a aposta da UE na descarbonização, na transformação digital e na cibersegurança, em linha com o Pacto Verde Europeu e com o Plano de Estabilização Económica e Social pós-Covid-19, oferece uma oportunidade para diferenciação positiva de Portugal.

Não obstante as vantagens competitivas que Portugal oferece, tais como a localização estratégica, forte ecossistema empreendedor multicultural, excelentes infraestruturas de transporte e comunicação, boa qualidade de vida em ambiente seguro e um quadro político estável, não é possível atrair empresas de shipping internacionais enquanto não forem eliminadas

algumas barreiras de natureza administrativa e fiscal que nos colocam em desvantagem em relação a outros países marítimos europeus. Neste contexto, um grupo de profissionais ligados ao mar tomou a iniciativa de lançar um repto aos nossos atores públicos (governo, autarquias, regiões) e privados (empresas, associações) no sentido de agirem rapidamente e de forma concertada na construção de uma ação de política pública que permita a Portugal assumir-se e cimentar-se como um destino para a atividade do shipping internacional. Esta iniciativa foi consubstanciada num Livro Branco que elenca um conjunto de medidas demasiado extensas para serem aqui reproduzidas. O próximo passo será a constituição de um Centro Internacional de Shipping (CIS), com estatuto de associação pública sem fins lucrativos, aberto a entidades públicas e privadas, que congregue os esforços de todos os stakeholders que queiram apostar neste importante desafio.



## OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

# A alteração superveniente das circunstâncias nos contratos

Os contratos [bilaterais] enquanto acordos de vontades estabelecidos, de boa-fé, entre dois ou mais sujeitos, são por definição geradores de Obrigações recíprocas. A primeira e mais importante de todas é a vertida no Princípio *Pacta Sunt Servanda* – as obrigações contratuais são para ser pontualmente cumpridas [a tempo e horas e ponto-por-ponto]. O não cumprimento das obrigações origina o incumprimento das obrigações, temporário ou definitivo, e por causa imputável ao devedor ou ao credor. O incumprimento é sancionável com indemnizações [- que podem ser materializadas na redução do preço, na perda de interesse e resolução contratual inerente pura e simples, ou indemnização por “perdas e danos”]. Falamos aqui, pois, na responsabilidade [civil -] contratual (e contração à responsabilidade civil extracontratual por factos ilícitos).

Todavia, nem todo o incumprimento é motivado por dolo do devedor obrigado, havendo motivos de força maior que impeçam o cumprimento pontual das obrigações. Falamos, pois, da Alteração Superveniente das Circunstâncias. Este mecanismo jurídico – que é mais mecanismo jurídico do que instituto jurídico – tem vindo a ser amplamente difundido no período pandémico. Caberá, por ora, explicar o seu conteúdo. O Código Civil Português, na parte geral do livro terceiro – Das Obrigações – sanciona no seu Art.º 437.º e seguintes a “Resolução ou modificação do contrato por alteração das circunstâncias” – “Se as circunstâncias em que as partes fundaram a decisão de contratar

tiverem sofrido uma alteração anormal, tem a parte lesada direito à resolução do contrato ou à modificação dele segundo juízos de equidade, desde que a exigência das obrigações por ela assumidas afete gravemente os princípios da boa-fé e não esteja coberta pelos riscos do próprio contrato. Requerida a resolução, a parte contrária pode opor-se ao pedido, declarando aceitar a modificação do contrato (...)”.

Do texto da norma resulta que o contrato anteriormente aceite pode ser modificado ou resolvido se as condições que motivaram a contratação tiverem sofrido alterações de tal forma consistentes que impeçam o cumprimento do contrato ou inviabilizem o mesmo, podendo a parte lesada optar pela modificação do contrato – geralmente, a revisão do preço para baixo – ou a resolução do mesmo por perda de interesse, bastando para esse efeito arguir e fundamentar que o contrato deixou de ter interesse devido a circunstâncias não previstas no momento da negociação.

Exemplos práticos:

No ano de 2019, um jovem casal de noivos contrata uma quinta para organizar o copo-de-água do seu casamento. Fixam a data do casamento e da boda para 24 de abril de 2020. Constatam no dia 15 de abril de 2020 que a meteorologia prevê uma tempestade enorme. Com base nesses dados, pretendem cancelar o evento por alteração superveniente das circunstâncias.

Neste caso, a resolução ou modificação do contrato não se poderá dar porque se trata

de um risco próprio do contrato. Exclui-se a viabilidade da aplicação do mecanismo. Caso pretendam alterar a data ou resolver o contrato, poderão fazê-lo – são livres para isso! – mas terão de indemnizar a parte lesada, no caso o dono da quinta.

No mesmo ano de 2019, outro casal de noivos contrata a mesma quinta para organizar o copo-de-água do seu casamento. Zangam-se, de forma irreconciliável, um mês antes do casamento. Pretendem a resolução do contrato celebrado com a quinta, arguindo a alteração superveniente das circunstâncias. O dono da quinta opõe-se.

Terá toda a razão em opor-se. O motivo da resolução não se dá por facto imperioso que impeça o evento. Nem o lesado terá que assumir tais danos por causas que desconhece e não controla. Não existe nenhuma alteração superveniente das circunstâncias que motive a decisão da resolução [sempre se dirá que sem noivos não há casamento! Mas, a culpa não será, pois, do dono da quinta!]. Existe um incumprimento puro e simples, por causa imputável aos credores.

Um terceiro casal, nas mesmas circunstâncias, vê-se impedido de casar em abril de 2020 por causa do Estado-de-Emergência decretado pelo Presidente da República. Nos termos do Decreto Presidencial, aprovado na Assembleia da República, estão interditos eventos de qualquer natureza. Pretendem alterar a data para 2021. O dono da quinta opõe-se. E começa o litígio. O dono da quinta alega que já fez investimen-

to naquele evento, com bens perecíveis. Os noivos alegam que o valor do sinal, no limite, cobre esses prejuízos. O dono da quinta aceita alterar a data desde que o preço seja revisto em alta para compensar as perdas. Os noivos opõem-se dizendo que não aceitam. O que será de Direito?

Não assiste razão ao dono da quinta. Assiste razão aos noivos. A proposta destes é razoável – segundo juízos de equidade [a justiça justa adequada ao caso concreto] – mas a posição do dono da quinta é abusiva. Em causa está uma alteração superveniente das circunstâncias – um ato jurídico emanado de órgão competente – que impede a concretização e boa execução do contrato. Neste sentido, vingaria a modificação do contrato ou até a sua resolução.

As alterações supervenientes das circunstâncias são sempre motivadas por motivos não ponderados, não habituais, fora dos riscos normais ou anormais previsíveis, e que impedem a execução ou cumprimento perfeito, completo e pleno do contrato.

Aplicando ao Shipping, resulta o seguinte: no período crítico da pandemia, os navios ficaram impedidos de escalar portos. Tal impediu-os de cumprir os transit-times adjudicados. O dono do navio não é responsável por demurrages [quanto ao afretamento, se o houver], nem deverá indemnizar os donos da carga por atrasos na entrega ou perecimento dos perecíveis embarcados. Não resultam tais “perdas e danos” de atos próprios da navegação, não foram tomados por dolo do armador ou do capitão do

As alterações supervenientes das circunstâncias são sempre motivadas por motivos não ponderados, não habituais, fora dos riscos normais ou anormais previsíveis, e que impedem a execução ou cumprimento perfeito, completo e pleno do contrato.

navio, nem tão-pouco resultaram de acontecimentos de mar. Foram motivados por causas alheias, não controláveis e que estavam fora do alcance de conhecimento do armador e do dono da carga. Este facto de não controlarem este novo elemento-surpresa faz com que seja de aplicar o mecanismo da alteração superveniente das circunstâncias.

Os acontecimentos de mar, previstos ou não, não podem ser considerados “alteração superveniente das circunstâncias,” uma vez que resultam da atividade própria do Shipping. O exemplo passa pelo seguinte: um armador afreta um navio. Por via disso vende fretes. Na data das viagens não as faz por ter perdido o navio por não pagamento do preço quinzenal do afretamento. Fica impossibilitado de cumprir as obrigações assumidas perante os donos da carga. Para se eximir das responsabilidades, notifica o dono da carga dizendo que não poderá proceder às viagens uma vez que já não dispõe do navio. Alega, em conclusão, que a alteração superveniente das circunstâncias o impede de cumprir o contrato, sancionando a resolução do mesmo. Declara perdido a seu facto o valor do sinal e retém as cargas já em seu poder até

pagamento do remanescente em falta. Este exemplo, ardiloso, é mais habitual na prática do que se pode pensar. Mas é tido de má-fé, configurando ilícito cível [de âmbito da responsabilidade contratual e extracontratual por factos ilícitos] e criminal [neste último, sob a forma de, pelo menos, abuso de confiança, burla e extorsão].

Nenhum tribunal tiraria a razão ao dono da carga, e nenhum tribunal acompanharia a tese do armador. Todavia, há que fazer a seguinte nota: este mecanismo da alteração superveniente das circunstâncias é válido em Portugal – que o tem regulado e regulamentado –, mas não tem que ser aceite nos ordenamentos jurídicos que não conheçam o mecanismo ou sequer o aceitem. Portanto, não basta conhecer, em teoria, este mecanismo, para o exigir em qualquer parte do mundo. É necessário que seja exigível onde o haja ou, pelo menos um instituto jurídico teleologicamente equivalente [um instituto que cumpra os mesmos fins e interesses].

O mecanismo aqui em estudo não pode ser de aplicar *ad eternum*. Está balizado no tempo! O tempo em que os factos que condicionam a boa execução dos contratos os impedem de serem, de facto, executados. Arguir este mecanismo sem sustentação fáctica configura um Abuso de Direito – “É ilegítimo o exercício de um direito, quando o titular exceda manifestamente os limites impostos pela boa-fé, pelos bons costumes ou pelo fim social ou económico desse direito”.



## OPINIÃO

João de Sousa Magalhães

PhD Student (Vigo University)

LLM (Oporto Global University – Universidade Portucalense IDH)

Researcher- IJP Portucalense Institute For Legal Research

Vogal do Conselho Deontológico da Ordem dos Despachantes Oficiais (ODO)

# Volumes vs. Contentor

## 1.ª Parte

A indemnização por perda ou avaria de carga, no transporte marítimo internacional de mercadorias, é um assunto controverso, sendo necessário ter em conta, além da legislação nacional, uma série de tratados internacionais que podem eventualmente ser aplicáveis. Optamos, portanto, por dividir este tema em pelo menos três partes. A primeira, será uma breve abordagem à situação no Direito Anglo-saxónico, a segunda uma abordagem ao Direito nacional, e a terceira uma passagem pela jurisprudência disponível sobre a matéria. Daremos como adquirido que leitor estará informado sobre os instrumentos jurídicos internacionais que presidem a estas questões, que serão mencionados no texto, dispensando-nos de os caracterizar.

A grande questão que gostaríamos de expor, e se possível emitir uma opinião fundamentada, é: deverá um contentor de transporte marítimo, tal como o conhecemos, e para o fim de determinar uma eventual indemnização por perda ou dano na carga, ser considerado um volume (seja qual for a carga que contenha), ou deverá a carga no seu interior ser individualizada no número de volumes que lhe corresponderem?

A<sup>(1)</sup> questão é importante, se tivermos em conta que a Carriage of Goods by Sea Act (COGSA), as Hague Rules e as Hague-Visby Rules não definem claramente o que será de considerar como volume para determinar o montante a pagar por perda ou avaria, quando estas forem consideradas responsabilidade do transportador. Em 1977, a secção 4 (5) da COGSA limitava a responsabilidade do transportador por danos incorridos no transporte de carga a US \$500 por “volume” ou “unidade de frete habitual”. Infelizmente, na promulgação da secção 4 (5),

2 o Congresso (EUA) forneceu pouca orientação quanto ao significado do termo volume. Como resultado, aos tribunais foi deixado o encargo de resolver o problema de formar o conceito compreensível e racionalmente aceitável deste termo.

De acordo com o entendimento geral na altura, no que ao transporte de mercadorias respeita, o transportador era considerado responsável pelas perdas e danos na carga, com exceção das ocasionadas por um “Act of God” ou resultados de delinquência.

Durante o século XIX, os transportadores americanos, seguindo o exemplo das suas contrapartes inglesas, começaram a inserir cláusulas nos seus conhecimentos de embarque (BL), exonerando-se de toda a responsabilidade por danos causados pela carga. Na tentativa de

deverá um contentor de transporte marítimo, tal como o conhecemos, e para o fim de determinar uma eventual indemnização por perda ou dano na carga, ser considerado um volume (seja qual for a carga que contenha), ou deverá a carga no seu interior ser individualizada no número de volumes que lhe corresponderem?

remediar essa situação, o Congresso promulga a Harter Act em 1893, que tornava ilegal que qualquer BL contivesse disposições que isentassem um transportador de responsabilidade em caso de negligência.

Consequentemente, os transportadores inseriram previsões nos seus BL, limitando a sua responsabilidade a valores nominais, frustrando assim o estabelecido. Em resultado de protestos dos operadores do comércio internacional da época, são estabelecidas, em 1921, as Regras de Haia, cujo objetivo era a proteção dos interesses da carga no comércio marítimo internacional.

Com a Convenção de Bruxelas de 1924, passa a existir um limite monetário por volume que não pode ser diminuído por cláusulas mencionadas nos BL. As Regras de Haia foram adotadas em parte substancial pelos Estados Unidos com a aprovação da COGSA, em 1936. Em essência, a COGSA é uma promulgação literal das Regras de Haia, apenas com uma diferença significativa entre as duas: as Regras de Haia limitam a responsabilidade da transportadora a US \$500 por volume ou unidade, em contraste com a COGSA que limita essa responsabilidade por volume ou por unidade de frete habitual. Sob as regras de Haia, aparentemente faz apenas uma diferença, se num dado caso se considerar um volume ou uma unidade de frete não embalada, uma vez que os termos foram interpretados como tendo essencialmente o mesmo significado.

Por outro lado, na COGSA há uma diferença significativa entre um volume e uma unidade de frete habitual. Em geral, uma unidade de frete habitual é a unidade de quantidade, peso ou medida em função da qual o valor do frete é calculado. Assim, se a determinação do frete



for por tonelada, a tonelada é a unidade de frete habitual. A indemnização seria, portanto, obtida em função do peso pelo qual o frete foi calculado.

Ao não ser clarificado qual o sentido a dar a “volume”, abriu-se o campo à jurisprudência e à doutrina para o fazer.

Consequentemente, centenas de decisões judiciais tentaram explicar o seu significado. Em 1989, um caso de Nova York, DWE Corp. vs. TFL Freedom (704 F. Supp 380), considerou que um contentor era tanto um “volume” como uma “unidade de frete habitual” para fins de limitação de responsabilidade. A transportadora limitou a sua responsabilidade de US \$90.000 a US \$500 com base nesses dois conceitos. Este caso ilustra a dificuldade que os tribunais têm para definir esses termos.

Em<sup>(2)</sup>1960, os contentores entram na indústria naval. As transportadoras começaram a alterar os BL para tentar que os contentores se incluam no conceito de volume. Quando o Congresso promulga a COGSA, os contentores não existiam. Os tribunais foram forçados a procurar critérios para determinar se seriam volumes. Os critérios incluem informações obtidas em listas de embarque, a natureza das mercadorias e a propriedade do contentor. Era uma tentativa de estender o conceito com base em um teste de economia funcional, entretanto abandonado em 1981.

Passam, então, os contentores fornecidos pelo transportador com o conteúdo conhecido a não poderem ser considerados volumes, independentemente da embalagem do seu conteúdo. No entanto, se o conhecimento de embarque não fornecer uma descrição da mercadoria, o contentor poderá ser considerado um volume. O que significa que a falta da descrição da carga pode reverter esta consideração, regressando ao entendimento inicial: contentor igual a volume. As mercadorias enviadas em contentores descritas como não embaladas serão qualificadas como não embaladas, o que limita a responsabilidade do transportador a US \$500, estamos então perante a “unidade de frete habitual”. A intenção das partes é determinada

pelo conhecimento de embarque e os valores dos fretes. Ausente qualquer ambiguidade, as partes estão vinculadas à unidade de frete adotada. Se o valor do frete for baseado com uma taxa de contentor fixo, este passará a ser a unidade de frete, limitando assim a responsabilidade.

A descrição incorreta no conhecimento de embarque pode ser um erro muito caro.

<sup>(1)</sup>CALAMARI, Joseph A.. The Container Revolution and the \$500 Package Limitation-- Conflicting Approaches and Unrealistic Solutions: A Proposed Alternative, St. John's Law Review, Nº. 4, Volume 51, St. John's University, USA, 1977. Available at: <https://scholarship.law.stjohns.edu/lawreview/vol51/iss4/1/>  
<sup>(2)</sup>CHEN, Ingrid. Know your (package) limitations RPC, Julho 2017, London. Available at: <https://www.rpc.co.uk/perspectives/shipping-and-international-trade/know-your-package-limitations/>



PORTO DE  
**VIANA DO  
CASTELO**  
— APDL —

Potencial disponível  
ao serviço da região.



viana.apdl.pt



# 38 anos ao serviço da AGEPOR

João dos Santos Castro cessou recentemente as suas funções na delegação Norte da AGEPOR. Ao cabo de 38 anos ao serviço da Associação e dos Associados, é agora tempo de gozar o merecido descanso, ainda que já se canse de não fazer nada, como diz...

**Começou por trabalhar na AGENOR e, com a fusão, passou a fazer parte dos quadros da AGEPOR. Como foi essa mudança?**

**João Castro** - A transferência da AGENOR para a AGEPOR, a Associação do setor com âmbito nacional, no que me diz respeito, decorreu de forma tranquila e sem dificuldades, uma vez que as tarefas profissionais que me cabiam eram fundamentalmente as mesmas e a integração com os Colegas estava feita, pois a totalidade dos que vieram das associações do Norte e do Centro eram os mesmos.

**Do que gostou mais no seu trabalho na AGEPOR?**

**João Castro** - No que se refere ao meu trabalho, eu sempre preferi tarefas do tipo externo, ou seja, fora do escritório; senti-me sempre muito à vontade com as deslocações às sedes dos Associados, para fazer cobranças e outros serviços conexos; até se pode dizer que, lá por fora, eu sentia-me livre como um passarinho...

**Quais foram as principais mudanças sentidas no decorrer do tempo na Associação?**

**João Castro** - Quando entrei ao serviço da AGENOR, no ano de 1982, eu prestava serviço na Sala de Apoio aos Associados que a Associação tinha a funcionar junto da APDL, no Porto de Leixões. Na altura em que esse

tipo de funções terminou, passei a exercer o meu trabalho no escritório e tal modificação obrigou a adaptar-me rapidamente a trabalhar com computadores.

Curiosamente, e ao contrário do que julgava (e temia...), uma vez que eu era, na altura, o que se classifica como um “infoalfabeto”, as coisas correram muito bem; comecei por gostar do novo tipo de ferramenta que era o computador pessoal e tive uma extraordinária ajuda, que foi a possibilidade de frequentar um Curso de Informática, em horário pós-laboral, proporcionado pelo Sindicato dos Trabalhadores da Marinha Mercante (da CGTP Intersindical) que, embora do tipo “relâmpago”, me forneceu uma experiência prática muito enriquecedora nessa área. Por outro lado, foram, também, preciosos, o apoio e as ajudas que alguns Colegas da AGENOR tiveram a amabilidade de me dispensar no trabalho do dia a dia; e assim fui evoluindo e consolidando os meus conhecimentos.

**Do que irá sentir mais falta?**

**João Castro** - Bom, naturalmente que ainda estou a adaptar-me a esta nova situação, mas, de momento, o que me está a fazer mais falta é o facto de me levantar cedo; a experiência é muito recente, mas, francamente, já estou “farto” de não fazer nada...

**Conte-nos uma história engraçada dos seus tempos de Associação.**

**João Castro** - Ficaram na minha memória várias peripécias e situações que não vou esquecer, umas agradáveis e divertidas, e outras nem por isso; mas as primeiras foram em muito maior número e recordo-me de

uma, curiosa, e simultaneamente penosa, mas realmente, inolvidável: foi quando eu, por encargo transmitido pela minha Colega e Chefe, D. Maria Fernanda, me desloquei às instalações da Empresa Associada então denominada “D.A. Knudsen”, para receber uma importância de 1.500 escudos (ainda era no tempo deles...), referente à entrega de mapas de navios elaborados pela APDL e que a AGENOR fazia distribuir, pelo correio, aos Associados que neles estavam interessados. Ali, entregaram-me o valor acima referido, sendo que eram duas notas, uma de 1.000\$00 e outra de 500\$00, o que, na altura, era uma quantia bem significativa, que eu meti num envelope. Lembro-me que chovia muito e que soprava um vento muito forte e, quando eu cheguei à sede da Associação, estava encharcado em água. Quando fui fazer contas com a D. Fernanda, dinheiro “de grilo”! (como se diz cá por estas bandas do Norte); eu só tinha o envelope vazio!!!

Claro que fiquei muito aflito e, numa tentativa mais desesperada do que confiante, meti-me rapidamente a percorrer o itinerário que fizera a pé, desde a D. A. Knudsen até à AGENOR, mas, desta vez, no sentido contrário.

Lá fui andando, com os olhos bem abertos e “colados” ao chão e, por grande felicidade, ainda encontrei a nota de 1.000\$00, a boiar numa grande poça... Sorte a minha, mas só por um lado, pois, por mais que me esforças-se e varresse o passeio com a minha vista, nunca mais consegui encontrar a famigerada nota que me faltava.

Assim, lá tive de pagar, do meu bolso, os 500 “paus”, que bem falta me fizeram...