



AGEPOR

68

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

# O imperativo da retoma - decisões em tempos conturbados



João Silva  
Presidente da Direção  
Nacional da AGEPOR  
Navex

Em tempos conturbados é natural a existência de dificuldades exacerbadas no processo de tomada de decisão. A incerteza dos cenários futuros leva a que não haja, na maior parte das vezes, uma visibilidade clara das consequências das decisões que hoje se tomam - ou que não se tomam. Quando, na equação, estão ainda incluídas questões de saúde pública graves mais tormentoso se torna todo o processo. Hoje, na nossa indústria, há um segmento que sofre particularmente com as consequências da pandemia causada pelo SARS-COV2. Os Cruzeiros, que assistiram nos últimos anos a um crescimento que parecia inexorável nos nossos portos, colapsaram passando a ser praticamente inexistentes. Com uma visibilidade grande, até porque transportam pessoas e não carga, e enorme mediatismo estiveram, logo no início da pandemia, no centro das atenções devido a alguns casos específicos de contaminações a bordo.

Desde esse momento muito aconteceu e assistimos a um investimento maciço por parte dos Armadores de Cruzeiros em equipamento e protocolos de segurança que são, hoje, impreterivelmente seguidos. Ao cuidado tido com a testagem e posterior quarentena dos tripulantes, à testagem prévia de todos os cruzeiristas e aos protocolos de segurança existentes nos vários portos somam-se outras medidas, como uma muito menor capacidade utilizada nos navios, para aumentar distâncias físicas de segurança, e existência de equipamentos de salvaguarda da vida humana como, por exemplo, ventiladores.

Tudo o que foi feito pelos Armadores de Cruzeiros e seus Agentes de Navegação, que do lado de terra coordenam todas as operações e executam esses mesmos protocolos, leva a crer que, efetivamente, os cruzeiros possam ser considerados um dos locais mais seguros para se estar.

Todos temos a noção que nenhuma decisão é fácil nestes tempos. Mas todos sabemos que, principalmente quando falamos de Cruzeiros, o planeamento dos mesmos é feito com anos de antecedência. As decisões que hoje se tomam ecoam por muito tempo, e com países concorrentes neste segmento, como Itália, Grécia e mesmo Espanha já a avançar com passos firmes na retoma de circuitos, corre-se o risco de que tudo o que foi alcançado nos últimos anos em Portugal seja perdido por vários anos, mesmo décadas.

Há que, então, avançar para a nossa própria retoma. É imperioso que as Autoridades estabeleçam as condições para essa retoma, cuidadosas e exigentes, naturalmente, que certamente os Armadores de Cruzeiros e os seus Agentes as cumprirão, mantendo, ao máximo, a segurança e a saúde de todos e contribuindo para a recuperação económica dos portos, cidades e comunidades que dela vivem.

## Índice

**03** **Editorial**  
O imperativo da retoma  
- decisões em tempos conturbados  
/ João Silva

**04** **Entrevista**  
/ Luís Paz da Silva  
- Presidente da Comunidade  
Portuária de Viana do Castelo  
Vamos trabalhar para estabelecer um fórum  
de simplificação

**06** **Opinião**  
Os Incoterms® na CISG - E o risco?  
/ João de Sousa Magalhães

**08** **Opinião**  
Demurrage, Detention e Deviation  
- da eventual responsabilidade  
ao litígio iminente  
/ Pedro Carvalho Esteves

# Vamos trabalhar para estabelecer um fórum de simplificação

**Foi eleito Presidente da Comunidade Portuária de Viana do Castelo no dia 18 de fevereiro. Por que decidiu candidatar-se?**

**Luís Paz da Silva** – Não foi uma candidatura pessoal, mas sim da AGEPOR, enquanto Associada da Comunidade Portuária de Viana do Castelo. Cabe-me a mim, com gosto e vontade, exercer o cargo por inerência das funções que me competem enquanto delegado da AGEPOR em Viana do Castelo.

A AGEPOR detinha já a presidência da Comunidade no mandato anterior, brilhantemente desempenhado pelo Dr. Óscar Burmester, que teve o imenso mérito de, em 2016, “ressuscitar”, com muito empenho e resiliência, a CPVC, dando-lhe a consistência estrutural necessária para que a mesma possa cumprir o propósito para que foi criada: promover o desenvolvimento do Porto de Viana do Castelo enquanto infraestrutura fundamental para a fecunda região do Alto Minho. Cabe ainda salientar a ação da autarquia local e da autoridade portuária: o seu apoio incondicional acrescenta fiabilidade e valor à Comunidade. Como não poderia deixar de ser, foi também de extrema importância a adesão dos diferentes “stakeholders” da esfera do Porto de Viana que constituem o universo de Associados desta Comunidade e que se associaram ao renascimento da CPVC.

Não obstante a laboriosa ação desenvolvida no mandato anterior, apenas uma parte do projeto foi alcançada, ao qual cumpria agora dar continuidade. Foi com essa convicção que avançamos com a proposta de uma lista encabeçada pela AGEPOR, que teve o acolhimento unânime dos Associados presentes na Assembleia Geral realizada no passado mês de fevereiro. Um sinal claro de confiança, que constitui também uma responsabilidade acrescida para a Direção eleita face às expectativas que estão criadas.



**Quais são os objetivos definidos para este mandato? Qual julga ser o mais desafiante e porquê?**

**Luís Paz da Silva** – Os objetivos traçados

centram-se em duas vertentes: organizativa e institucional.

Pela primeira, queremos consolidar os estatutos existentes, reformando o seu articulado, ex-

purgando-o das alíneas cuja aplicabilidade não faz sentido face à experiência recente. Desde logo, as regras da composição dos órgãos sociais, que no nosso entender devem poder ser preenchidos com uma maior flexibilidade para permitir mais opções na hora de escolher as organizações e pessoas que se propõem conduzir os destinos da CPVC. Igualmente importante, vamos aplicar as regras das quotizações, por forma a dotar a Comunidade com um mínimo de recursos necessário à sua ação.

Na segunda vertente, esta Direção propõe-se aumentar o leque de Associados, convidando outras forças vivas ligadas à atividade portuária de Viana, reforçando o âmbito, a força e a credibilidade da CPVC. Vamos manter-nos em todos os fóruns de comunidades portuárias do País, solidificando as relações com as nossa congéneres, já para partilhar conhecimento, já para aumentar a visibilidade do Porto de Viana e da região que este serve.

Vamos iniciar uma discussão, por ora interna, sobre qual deve ser o perfil do Porto de Viana do Castelo, quer no contexto do tecido mais alargado da rede portuária nacional, quer ainda no contexto geoestratégico da sua vizinhança próxima. É de magna importância o envolvimento de todos os “stakeholders” nesta discussão, recorrendo à sua experiência e especialização, que tem por objetivo maior fornecer às autoridades envolvidas a informação necessária que facilite a tomada de decisões sobre o rumo a seguir.

A autoridade portuária tem um desafio entre mãos sobre a melhor forma de articular os portos de Viana do Castelo e de Leixões sob a sua responsabilidade, e várias fórmulas poderão ser seguidas. O nosso objetivo é, desde logo, ajudar a definir essa estratégia e a levá-la a bom porto (passe o trocadilho). Também com este propósito em mente, continuaremos a apoiar e participar com entusiasmo nas reuniões do Grupo de Promoção do Porto de Viana do Castelo.

Na área dos procedimentos, vamos trabalhar para estabelecer, com todas as autoridades envolvidas, um fórum de simplificação, à imagem do que já se pratica noutros portos nacionais e cuja experiência tem provado ser positiva e útil.

**Vamos iniciar uma discussão (...) sobre qual deve ser o perfil do Porto de Viana do Castelo, quer no contexto do tecido mais alargado da rede portuária nacional, quer ainda no contexto geoestratégico da sua vizinhança próxima.**

Por último, mas em igual plano de relevo, estaremos profunda e convictamente empenhados na promoção do Porto de Viana do Castelo, através de iniciativas próprias ou de terceiros, para que, dando a conhecer a riqueza da região, o seu labor, o seu espírito de iniciativa, a sua capacidade de investimento e o seu empenho no desenvolvimento e crescimento, se possam atrair outros projetos que a enriqueçam ainda mais.

É de extrema importância, para a concretização desta ação, a manutenção da excelente relação com a cidade, através da sua autarquia, com a autoridade portuária, com outras comunidades regionais e demais “stakeholders”, sendo nosso entendimento que esses laços estreitos são fundamentais para a boa articulação entre todos. O ambicioso esforço de investimento, quer público quer privado, que está a ser feito na região tem de ser levado ao conhecimento geral, quer para obter apoio às iniciativas em curso, quer para atrair mais investimento de entidades e empresas que percebam o imenso potencial da região e as oportunidades que daí resultam. Acreditamos que o crescimento da região vai alavancar o desenvolvimento de toda a infraestrutura portuária local. Queremos fazer parte desta dinâmica, ajudando os que estão na linha da frente com ideias, com propostas, com iniciativas, com permanente trabalho promocional.

O propósito maior, se não único, desta Comunidade é o de servir a região e o seu porto de mar, em todas as vertentes que o compõem,

e será esse propósito a guiar sempre a nossa ação.

### **No seu entender qual a importância da Comunidade Portuária para o Porto de Viana do Castelo?**

**Luís Paz da Silva** – A importância da CPVC resulta dos próprios estatutos: ela visa contribuir para a promoção e desenvolvimento do porto de Viana do Castelo, através de uma ação centrada na melhoria de procedimentos administrativos, no enquadramento com as políticas locais do mar e em propostas que contribuam para a eficiência do porto.

Boa parte dessa importância está espelhada nas iniciativas a que nos propomos e que foram descritas na resposta anterior. Mede-se, também, pela qualidade dos Associados que dão corpo a esta Comunidade. É por isso que queremos alargar a base de Associados, sem prejuízo de que os atuais já representam uma parte muito significativa das áreas de ação e principais forças envolvidas no porto, na cidade e na região.

### **Como vê a importância da presença da AGE-POR na Comunidade Portuária?**

**Luís Paz da Silva** – A AGE-POR representa uma atividade que tem um lugar de charneira nos portos. Enquanto representante de um determinado armador, o agente de navegação contacta com todos os “stakeholders” envolvidos na escala de um navio: com a alfândega, as capitánias, os serviços de controle de fronteiras, a sanidade, as autoridades e os operadores portuários, os importadores e os exportadores, com os transitários e os despachantes, com os parques de contentores, armazéns de segunda linha, com os portos secos, os transportadores terrestres e ferroviários. É, portanto, um congregador das diferentes atividades e operações. Tem, por força dessa atividade e da especialização que ela requer, uma visão de 360º do sistema portuário, das suas dificuldades e virtudes, das suas entropias e eficiências. Esse conhecimento em primeira mão torna a AGE-POR, sem falsa modéstia, um interlocutor privilegiado com os outros Associados e parceiro valioso da CPVC, a que honrosamente presido.



## OPINIÃO

João de Sousa Magalhães

PhD Student (Vigo University)

LLM (Oporto Global University – Universidade Portucalense IDH)

Despachante Oficial – Customs Broker

# Os Incoterms® na CISG E o risco?

Um dos problemas que afeta seriamente os operadores no comércio internacional é o risco que paira sobre as mercadorias objeto de transação e qual a forma de resolver e atribuir a responsabilidade, no caso da sua integridade ser posta em causa.

Se se pretende com a Convenção das Nações Unidas sobre os Contratos de Venda Internacional de Mercadorias (CISG – 1980)<sup>i</sup> o estabelecimento no comércio internacional de uma certeza jurídica e previsibilidade, não resta dúvida que a sua implementação no tráfego jurídico aporta uma redução de custos, uma flexibilidade de aplicação, bem como a utilização de uma terminologia neutra que leva a uma interpretação autónoma. No entanto, não será desprecioso verificar como a Convenção se relaciona com outros instrumentos reguladores do comércio internacional.

Depois de tudo o que tem vindo a ser dito sobre a forma de operar dos INCOTERMS® e da CISG, e apesar disso, pouco ainda se terá falado sobre a interação entre os dois.<sup>ii</sup>

Parece-nos, pois, razoável fazer uma breve abordagem à referida interação, fazendo notar que, na matéria em apreço, transferência do risco, não se substituem, podendo aparentemente os INCOTERMS® substituir o previsto na CISG nesta matéria. O mesmo não se diga em outros aspetos do contrato da compra e venda internacional em que a situação poderá não ser tão clara.

Não tenta a CISG definir<sup>iii</sup> os *Trade Terms*<sup>iv</sup>. Estes termos, que a nosso ver, e subscrevendo inte-

gralmente a definição de Jolivet<sup>v</sup>, são acrónimos que contêm em si um conjunto de direitos e obrigações para as partes, são dinâmicos; e uma definição da CISG correria o risco de se ver desajustada mais tarde, ou o significado da sigla tornar-se algo que não corresponderia à sua definição, ou ainda, que não teria serventia.

Voltando ao tema, será que os INCOTERMS® revogam o previsto na CISG, derrogam as suas previsões ou as modificam? Não parece.

Parece, antes, que suplementam as previsões da CISG numa saudável coexistência<sup>vi</sup>. Têm, no entanto, um escopo limitado, não pretendendo regular a parte substantiva do contrato. Apesar disso, preveem e clarificam algumas obrigações entre as partes, podendo regular obrigações específicas e determinadas, como a entrega da mercadoria, a responsabilidade pelos custos e a transferência do risco, a obrigação de contratar transporte e seguro, bem como o cumprimento das obrigações declarativas aduaneiras – será? –, além da embalagem e marcação da mercadoria.<sup>vii</sup>

Resulta de uma análise mais detalhada que, embora, de facto, os INCOTERMS® possam derrogar as previsões da Convenção, nem sempre será um caso de exclusão total, podendo as regras da CISG funcionar em conjunto com os INCOTERMS®. O que permitirá a ambos os instrumentos uma complementaridade e apoio mútuo.

Os INCOTERMS® são dinâmicos, e a sua evolução é consistente com a própria dinâmica da cadeia logística. Este dinamismo terá sido a razão pela qual os redatores da CISG optaram

por não delimitar o seu âmbito de aplicação. Onde as previsões dos INCOTERMS® se mostrarem inadequadas, as regras da Convenção podem complementá-las, e vice-versa. Dessa forma, as lacunas de uma regra específica podem ser tratadas pela regra de contrapartida do outro instrumento.<sup>viii</sup>

Aliás, já Jan Ramberg dizia que a Convenção servia como pano de fundo e os INCOTERMS® como o ajustamento de pormenor.<sup>ix</sup>

A CISG coloca em grande evidência o Princípio da Autonomia da Vontade, de tal modo que permite que as partes derroguem – parcial ou totalmente – ou alterem os efeitos nela previstos (art.º 6). A consequência será que sempre que as partes acordem a utilização de um determinado INCOTERMS®, estão automaticamente, e pela sua incorporação ao contrato, ao abrigo do supracitado art.º 6, a derrogar todas as previsões da CISG que estejam nele contidas. Mas a questão não é clara, sendo muitas as opiniões jurisprudenciais que, discordando deste valor dos INCOTERMS®, defendem não ser líquido que estes derroguem tão claramente a CISG. E que, no que ao risco se refere, os INCOTERMS® podem vir a ser aplicados no contexto da lei aplicável ao contrato.

Na Convenção, a transferência do risco encontra-se, de um modo geral, prevista nos art.ºs 66 a 70 – nos quais estão previstas as consequências, em reforço ao art.º 36, da desconformidade da mercadoria (art.º 66); a transferência do risco na relação entre o contrato de venda e o contrato de transporte (art.º 67) – incluindo o trânsito da mercadoria – ; venda de merca-



dorias em trânsito (art.º 68); outros casos não previstos (art.º 69); e, finalmente, a relação entre o risco e a existência de um incumprimento fundamental (“fundamental breach”) da responsabilidade do vendedor (art.º 70); e no art.º 36 – onde se prevê a falta de conformidade e as suas consequências em função da transferência do risco acordada, ou implícita em obrigação legal.

Estão ainda relacionados os art.ºs 31 a 34, que referem especificamente as condições de entrega, que impliquem um transporte, ou entrega titulada por documentos, entre outras situações.

Os INCOTERMS®, de acordo com o acrónimo escolhido pelas partes, ou eventualmente determinado pelos usos, parecem-nos muito objetivos na determinação da passagem do risco. Se verificarmos as notas explicativas, ficamos com a sensação que a transmissão do risco está claramente prevista, não deixando dúvidas quanto à sua aplicação.

No entanto, não será sempre assim. Com uma rápida passagem sobre os artigos da Convenção aplicáveis à transmissão do risco, e ao modo como operam, verificamos que poderão existir situações que levantem dúvidas. Dúvidas essas que uma correta utilização do INCOTERMS® pode ajudar a solucionar.

... será que os INCOTERMS® revogam o previsto na CISG, derogam as suas previsões ou as modificam? Não parece. Parece, antes, que suplementam as previsões da CISG numa saudável coexistência.

Tomando como exemplo o INCOTERMS® F.O.B (Free On Board)<sup>x</sup>, dirão os menos avisados que este é fácil, e se tivermos como base a utilização corrente (para carga contentorizada<sup>xi</sup>), vamos verificar que a previsão da transferência do risco se dará após a carga transpor a amurada do navio.

Existirá, portanto, uma altura em que a carga estará por conta do vendedor embora pareça que não, porque já se encontra dentro do porto a aguardar embarque.

Daí a necessidade de conjugarmos a previsão da Convenção com o estatuído nos INCOTERMS®.

<sup>i</sup><https://uncitral.un.org/>

<sup>ii</sup><https://doi.org/10.5195/jlc.2013.39>

<sup>iii</sup>Berman, Harold J. and Ladd, Monica (1988) “Risk of Loss or Damage in Documentary Transactions under the Convention on the International Sale of Goods,” *Cornell International Law Journal*: Vol. 21: Iss. 3, Article 2. consulted in 28/03/2021. Available at: <http://scholarship.law.cornell.edu/clj/vol21/iss3/2> “(…) That the Vienna Convention on Contracts for the International Sale of Goods does not attempt to define trade terms (CIF, C&F, FOB carrier at named point of shipment, FAS, FOB carrier at named point of destination, ex ship, and the like) is entirely understandable. These terms, which (among other things) allocate the risk of loss or damage during transit, are too detailed and complex in their operation to be easily susceptible to international codification. Moreover, their definition is subject to change in the light of changing commercial custom and should not be frozen by international legislation. (...)”.

<sup>iv</sup>Designação internacional também usada, a nosso ver erradamente, para referir os INCOTERMS®

<sup>v</sup>Emmanuel Jolivet, membro do Conselho Geral da Câmara de Comércio Internacional.

<sup>vi</sup>COETZEE, Juana in “The Interplay Between INCOTERMS® and CISG”, consulted in 30/03/2021, 20:58. Available at: <https://doi.org/10.5195/jlc.2013.39>

<sup>vii</sup>COETZEE, Juana in “The Interplay Between INCOTERMS® and CISG”, consulted in 01/04/2021, 21:58. Available at: <https://doi.org/10.5195/jlc.2013.39>

<sup>viii</sup>COETZEE, Juana in “The Interplay Between INCOTERMS® and CISG”, consulted in 01/04/2021, 22:10. Available at: <https://doi.org/10.5195/jlc.2013.39>

<sup>ix</sup>RAMBERG, Jan, To What Extent do INCOTERMS 2000 Vary Articles 67(2), 68 and 69? 25 J.L. & Com. 219-22 (2005-06). (...) As the CISG stands today, it yields fair and just results for all kinds of sales contracts in very different markets. As Jan Ramberg has pointed out,<sup>92</sup> the CISG provisions on risk of loss as a default system are perfectly compatible with the INCOTERMS 2000 as contractual terms. The CISG serves as a general background; the INCOTERMS that are being revised every ten years are responsible for the fine-tuning. (...) apud SCHWENZER, Ingeborg, HACHEM, Pascal, *The CISG – Successes and Pitfalls*, *The American Journal of COMPARATIVE LAW*, Volume 57, 2009

<sup>x</sup>Esta escolha é propositada.

<sup>xi</sup>A utilização deste INCOTERMS® em carga marítima contentorizada é desaconselhável.



## OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

# Demurrage, Detention e Deviation - da eventual responsabilidade ao litígio iminente

No hábito contratual do Shipping é tradicional fazer prever cláusulas sobre sobrestadia (habitualmente “demurrage”) fazendo o afretador incorrer em responsabilidade contratual em caso de sobrestadia do navio em porto por causas imputáveis ao afretador – por demora nas operações de carga e descarga. Nestes casos, é normal as cartas-partida fazerem prever as consequências de tais restrições operacionais do navio.

É, ainda, habitual uma cláusula de Detenção (ou imobilização do navio) prevenindo aquelas situações em que o navio fica retido em porto, não por causas de confisco, arresto ou captura mas por outra quaisquer causas que não sejam relativas à sobrestadia nem se prendam com o desvio de rota.

Igualmente, na prática contratual do Shipping é tradição fazer constar a cláusula de “deviation” – situações relacionadas com o rumo e navegabilidade [relacionadas com o navio] e cuja responsabilidade corre por conta do próprio fretador.

Entre umas e outras aparenta haver um margem muito ténue que faz desconfiar o mais atento, à partida, por proximidade de regimes. Mas vejamos, com calma, ambos os regimes, e vejamos se conseguimos obter conclusões. Diz Azevedo Matos que o capitão tem de demorar-se nos portos de partida, destino e escala, o tempo necessário para carregar e descarregar. A este tempo, chama-se “estadia” – ou seja, o tempo da carga e da descarga. Se este tempo é ultrapassado, estamos perante uma sobrestadia. Nestes casos, fica o afretador obrigado

ao pagamento de uma indemnização. Neste encaixe, e na pegada do Decreto-Lei nº 191/87 (entretanto atualizado) diz Vasconcelos Esteves que sendo ultrapassado o tempo de estadia, o navio entra em sobrestadia dando lugar a pagamento pelo afretador de um suplemento proporcional ao tempo excedente. Vasconcelos Esteves difere de Azevedo Matos, uma vez que este classifica a responsabilidade do afretador como uma indemnização e aquele indica que tal classificação é tecnicamente errada tratando-se, outrossim, de um suplemento do frete. Apraz-se dizer que ambos, isoladamente, são imprecisos e que os dois conjugados adquirem um conceito final da consequência quase perfeito, sem prejuízo do termo “suplemento” ter sido – erradamente – introduzido pelo Legislador na norma de 1987. Assim, da carta-partida (mor das vezes um encapotado contrato de afretamento e vice-versa) resulta ser um verdadeiro contrato, sujeito à liberdade contratual – altamente questionável quanto à sua formação – mas que, no final resulta em deveres e obrigações para as partes, no que sempre se dirá que se trata de um verdadeiro contrato. Deste contrato resulta o seu cumprimento e os seus desvios – aqui nasce a responsabilidade contratual cuja consequência é a indemnização. Ora, tal indemnização pode ser ante fixada (aquilo a que Vasconcelos Esteves parece fazer crer tratar-se de um suplemento, nos termos já acima expostos) mas, tratando-se de algo profundamente aleatório e não controlável pelo Homem, chamar-lhe suplemento é branquear a responsabilidade contratual resultante em

indemnização. Assim, sempre poderemos chamar “suplemento indemnizatório” porque ante fixado quantitativamente ou na sua fórmula de liquidação da responsabilidade, mas sempre com um nexo causal entre a obrigação e a delonga em porto.

Por outro lado, nos contratos de afretamento – e, por inerência nas cartas-partida – é frequente a inclusão de uma cláusula de “deviation”. Consultado o Glossário Marítimo-Comercial, por “deviation” entende-se todo o desvio não programado da rota que normalmente é seguida pelo navio para realizar uma determinada viagem. Ora, para Vasconcelos Esteves, uma das obrigações do afretador é conduzir o navio até ao porto de destino pela rota mais direta ou usual, havendo, no entanto, circunstâncias que possam levar a desvios de rota, tendo em consideração as faculdades que o navio tem de escalar qualquer porto, rebocar ou assistir navios em quaisquer situações e desviar-se da sua rota com objetivo de salvar vidas e/ ou bens. Já por Detenção de Navio, ou “detention”, visa aquelas situações em que o navio, retido no porto, não pode navegar, não por questões administrativas mas por questões operacionais. Nestes casos, os contratos de afretamento costumam remeter para as chamadas “negligence clauses” – ou cláusulas de não responsabilidade – segundo as quais a responsabilidade civil do armador é afastada por exclusões ou exonerações de responsabilidade. Analisemos um caso de escola (dos que estou a desenvolver na minha tese de doutoramento, e que vou ensinando quando há quem me





Entre umas e outras [cláusulas de Demurrage, Detention e Deviation] aparenta haver um margem muito ténue que faz desconfiar o mais atento, à partida, por proximidade de regimes.

queira ouvir): um navio é afretado para uma viagem. Nessa viagem, o navio larga do porto A com destino ao porto B, acostando no cais 1. Amarrado que já esteja, inicia as operações de carga. Findas as operações de carga, denota-se que o navio padece de uma avaria mecânica na máquina, no leme ou no hélice, inviabilizando a largada com destino ao porto C. Para proceder à reparação, o navio é destacado do cais 1 para o cais 3. A viagem estava calculada para demorar 5 dias a chegar do porto A ao porto B, 10 dias para carregar, e mais 10 dias para chegar ao porto C, tendo ainda mais 7 dias para descarregar. Fruto dos acontecimentos, o navio fica mais 15 dias em porto, atrasando a entrega da carga em 15 dias. Por precaução, o fretador notifica o afretador de tais factos informando que lhe vai imputar a sobrestadia.

*Quid Iuris?* Neste caso em concreto estaremos perante um “demurrage”, uma “detention” ou uma “deviation”?

Uma das obrigações do afretador é a de colocar um navio em condições de navegabilidade que permitam cumprir o contrato. Se o navio tem uma avaria no decurso da execução do contrato, essa avaria é da sua responsabilidade uma vez que se comprometeu a colocar o navio em condições para cumprir o contrato. Se o navio avariou não pode imputar

tal avaria ao fretador, que é, pelo menos, absolutamente ignorante quanto ao estado de conservação e manutenção do navio. Uma vez que o tempo extra em porto não se deve a operações de carga, então não lhe poderemos chamar sobrestadia, na exata medida em que ela não existe em absoluto. Ainda que o argumento seja o de que o navio já estava ao serviço do afretador e que este era já responsável por todas as despesas, a verdade é que, não se demonstrando que a avaria se deu por causa da operação em si, sempre será de admitir que se tratará de uma desconformidade do navio – ao nível da sua manutenção – fazendo recair sobre o afretador as perdas que o fretador tenha devido a tal negligência. Salvo se se provar que o afretador cumpriu com todas as manutenções e que a avaria se deu por caso meramente fortuito. Neste caso em concreto a avaria sempre será de repartir entre ambos em verdadeiros juízos de equidade. Não se poderá é, por razões de estratégia, inverter os ónus dizendo que a responsabilidade é do fretador com exclusão de qualquer outro sem previamente se apurar se a avaria que colocou o navio em estado inábil para navegar é motivada por falta de manutenção preventiva ou corretiva. Caso seja motivada por tal falta, o afretador incorre em responsabilidade

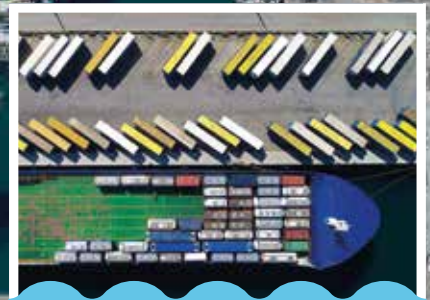
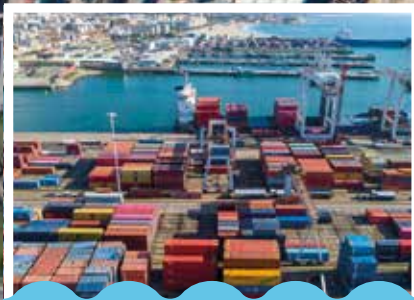
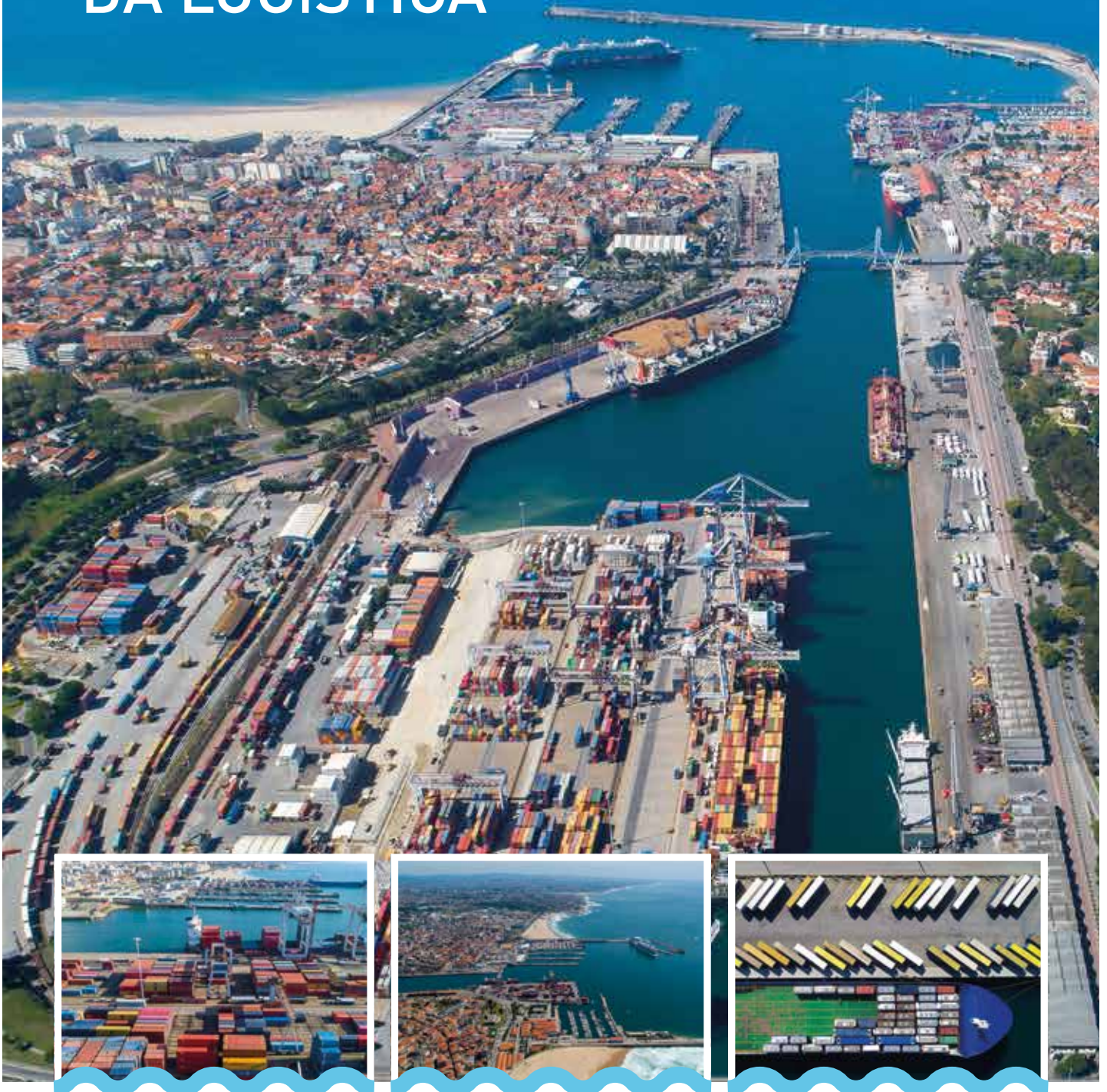
civil contratual, ficando obrigado a ressarcir o fretador. Ainda que a avaria se tenha dado já após o início das operações de carga, a verdade é que, não ilidindo o afretador a sua responsabilidade, não poderá imputar qualquer suplemento de frete ao fretador uma vez que não se trata de uma “demurrage” mas sim de uma “detention”. E ainda que o navio saia do cais 1 para o cais 3 não se terá isso como uma “deviation”. O que há a ter em consideração é a origem da avaria e a demonstração da responsabilidade da parte.

Ainda sobre suplementos de frete, que sempre poderão ser convencionados em caso de “deviation”, veja-se o engarrafamento no Suez. A rota mais curta desde o Oriente e com destino ao Mediterraneo é via Canal do Suez. Tendo havido o encalhe do navio a meio do canal, impedindo o demais tráfego dos outros navios, muitos optaram por fazer a rota do Cabo, descendo África e subindo o Atlântico. Neste caso, estamos perante uma verdadeira “deviation”. E quanto aos navios que ficaram retidos no canal? “Deviation” ou “detention”? Os afretadores tentarão vender a tese da “deviation” pedindo *extra-fee* aos fretadores. Mas em causa está uma verdadeira “detention”, não imputável a ninguém e, mais uma vez, a ter que ser resolvida recorrendo a juízos de equidade.

# FLUIDEZ AO SERVIÇO DA LOGÍSTICA



PORTO DE  
**LEIXÕES**  
APDL



**19,5 milhões de toneladas movimentadas**  
**680.000 TEU's movimentados**  
**5,7 milhões de toneladas exportadas**  
**100.000 passageiros por ano**

