

Tribunal da Relação de Lisboa

Processo nº 2708/20.5T8MTS-A.L1-7

Relator: MICAELA SOUSA

Sessão: 19 Dezembro 2023

Número: RL

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO

Decisão: IMPROCEDENTE

COMPETÊNCIA INTERNACIONAL

COMPETÊNCIA ABSOLUTA

DIREITO MARITIMO INTERNACIONAL

TRANSNACIONALIDADE

PACTO DE JURISDIÇÃO

VALIDADE

Sumário

1 - As fontes da competência internacional dos tribunais portugueses podem ser convencionais, europeias ou internas, prevalecendo as duas primeiras sobre as terceiras.

2 - Se alguma das fontes convencionais ou europeias for aplicável ao caso e se, segundo ela, os tribunais portugueses não forem competentes, não é possível justificar a competência destes tribunais através de fontes internas; as fontes internas só podem ser aplicadas se nenhuma fonte convencional ou europeia for aplicável ao caso.

3 - O Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2012 relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, designado como Regulamento Bruxelas I (Reformulado) aplica-se em matéria civil e comercial, sendo este um conceito autónomo que tem de ser interpretado com referência aos objectivos e ao sistema do referido Regulamento.

4 - Não se verificando um dos casos de competência (legal ou convencional) exclusiva previstos no Regulamento, a competência internacional dos tribunais dos Estados-Membros é regulada pelas regras de competência legal não exclusiva contidas no Regulamento, se o réu tiver domicílio num Estado-Membro.

6 - O Regulamento não regula os pactos que atribuam competência aos tribunais de um Estado terceiro.

7 - A eficácia privativa da competência dos tribunais de um Estado-Membro a favor dos tribunais de um Estado terceiro depende do seu Direito interno, embora dependa também do respeito das competências exclusivas estabelecidas pelo Regulamento e, tratando-se de réu domiciliado num estado-Membro, dos limites estabelecidos aos pactos de jurisdição em matéria de contratos de seguros, contratos com consumidores e contratos individuais de trabalho.

8 - Nos termos do disposto no artigo 7º, n.º 1 da Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro (Lei do Tribunal Marítimo), conjugado com o disposto nos artigos 62º, alínea a) e 71º, n.º 1 do Código de Processo Civil ou com o disposto nos artigos 4º, n.º 1 e 7º, n.º 1, alínea a) do Regulamento referido em 3 -, em questões de direito marítimo internacional, não é válido o pacto de jurisdição destinado a privar de jurisdição os tribunais portugueses.

Texto Integral

Acordam as Juízas na 7ª Secção do Tribunal da Relação de Lisboa

I - RELATÓRIO

SIV - SOLUÇÕES INTEGRAIS PARA O VIDRO, UNIPESSOAL LDA., com sede na Urbanização ..., Chaves intentou, junto do Tribunal Judicial da Comarca do Porto, contra GEFCO PORTUGAL, TRANSITÁRIOS, LDA., com sede na Rua ..., Algés a presente acção declarativa de condenação, com processo comum, formulando os seguintes pedidos:

a) A condenação da ré no pagamento à autora da quantia de 32.725,44€ (trinta e dois mil, setecentos e vinte e cinco euros e quarenta e quatro cêntimos), a título de ressarcimento por danos patrimoniais e no pagamento de quantia nunca inferior a 10.000,00€ (dez mil euros), a título de reparação dos danos não patrimoniais relativos aos incómodos causados, acrescidas dos juros vencidos e vincendos à taxa legal em vigor e até integral e efectivo pagamento.

Alegou para tanto, muito em síntese, o seguinte (cf. Ref. Elect. 26003188 dos auto principais):

- A autora é uma sociedade comercial que se dedica ao comércio de vidro, em cujo âmbito de actividade negociou a importação de 120 embalagens de vidro lacado de diferentes medidas, espessuras e cores, com a empresa Tengzhou Yunbang Trading Co., Ltd, a serem transportadas, por via marítima, em 12 contentores de 40hc, desde o Porto de Qingdao, na China, até ao Porto de

Leixões, em Portugal.

- A autora acordou a realização do serviço de transporte com a ré, que se dedica à prestação de serviços de organização do transporte e de armazenagem e manuseamento de carga e descarga de mercadoria, tendo tomado conhecimento do tipo de material em causa, conforme elementos constantes do Bill of Lading n.º TAO01786071;
- A mercadoria foi carregada e embarcou na China, no porto de Qingdao, a 15 de Agosto de 2019 e chegou ao porto de Leixões, em Portugal, no dia 16 de Outubro de 2019;
- Dois dos 12 contentores chegaram a Portugal danificados e, bem assim, a mercadoria neles contida;
- Foi realizada uma peritagem, no dia 13 de Novembro de 2019, que concluiu pela existência de um incidente com um dos contentores no decurso da última etapa de transporte, sendo que a mercadoria transportada num dos contentores, correspondente a 10 embalagens de vidro lacado preto, estava totalmente destruída, cujo valor de custo ascende a USD 9.905,03 (nove mil, novecentos e cinco dólares e três cêntimos), a que acrescem os gastos com a reparação do contentor e custos de transporte; outro dos contentores sofreu danos que culminaram na destruição de toda a mercadoria nele contida, prejuízo que ascende ao montante de USD 11.027,51, perfazendo os danos um valor total de 19.311,38€;
- A ré não ressarciu tais prejuízos e emitiu diversas facturas referentes ao serviço de transporte, pagas pela autora, mas a que deveria ter sido descontado o valor correspondente aos dois contentores danificados no montante mínimo de 4.259,46€, correspondendo ao cálculo de 2/12 do valor das facturas;
- A ré emitiu ainda uma terceira factura com a referência CW00040413, num total de 15.033,68€, relativa a despesas de detenção dos contentores e a taxas de entrega, que não foi paga pela autora, face à não colaboração no sentido de se responsabilizar pelo cumprimento defeituoso do contrato de transporte relativo aos dois contentores acima mencionados, assim como inscreveu uma parcela que qualifica de “Peak Season”, que desconhece a que respeita;
- Por força do cumprimento defeituoso do contrato de transporte por parte da ré e a consequente destruição da mercadoria, a autora incumpriu com o contrato de fornecimento da mercadoria ao seu cliente CurvedglassXXL, que lhe exigiu um desconto comercial de 8.859,60€, prejuízo que suportou, para além de resultar afectado o seu bom nome.

Citada, a ré veio contestar excepcionando a incompetência absoluta dos tribunais portugueses, com a seguinte ordem de fundamentos (cf. Ref. Elect. 26718883 dos autos principais):

- O pedido deduzido baseia-se no alegado incumprimento das obrigações assumidas ao abrigo de contrato de transporte alegadamente celebrado entre as partes, que é regulado nos termos do Bill of Lading, em cujo ponto 1 dos Termos e Condições aplicáveis, sob a epígrafe Law and Jurisdiction, os intervenientes em tal contrato acordaram atribuir competência exclusiva aos tribunais de Hong Kong para o julgamento de quaisquer questões decorrentes do contrato de transporte por ele titulado, pelo que se está perante um pacto privativo de jurisdição que retira competência aos tribunais portugueses, atribuindo-a em exclusivo aos tribunais de Hong Kong;
- Tal pacto é válido porque a relação material controvertida apresenta conexão com mais do que uma ordem jurídica, pois a mercadoria terá sido adquirida e embarcada na China, com destino ao Porto de Leixões, em Portugal, de que a autora é a destinatária;
- A violação do pacto privativo de jurisdição conduz à incompetência absoluta do tribunal;
- Mais suscitou a incompetência absoluta do Tribunal, em razão da matéria, por estarem em causa danos sofridos pela carga transportada por via marítima, a bordo de um navio, que é competência do Tribunal Marítimo de Lisboa;
- Alega que não foi celebrado entre as partes um contrato de transporte marítimo, pois que a única intervenção que teve no transporte foi na qualidade de delivery agent, como resulta do Bill of Lading, tendo toda a planificação, coordenação e direcção das operações para o transporte sido acordada com a Gefco España, S. A., como resulta das facturas juntas, sendo esta quem assumiu a qualidade de transitário perante a autora, obrigando-se ao transporte marítimo da mercadoria entre a China e Portugal;
- A ré ficou responsável apenas pela recepção da mercadoria no Porto de Leixões e execução das formalidades de desembarque e desalfandegamento e respectivo transporte para as instalações da autora, serviço que prestou à Gefco España, com recurso a terceiro, tendo sido informada pela Hapag-Lloyd Portugal, Lda. que o contentor HLXU6522241 se encontrava danificado;
- Quando a ré procedeu ao transporte dos dois contentores para as instalações da empresa onde a mercadoria veio a ser destruída, os danos já tinham ocorrido, tendo-se apurado que a respectiva causa foi a estivagem incorrecta, que não foi da sua responsabilidade, impugnando os demais factos alegados. No seu articulado, a ré deduziu pedido de intervenção principal provocada chamando a intervir nos autos, como seguradora com quem celebrou seguro de responsabilidade civil referente a responsabilidade civil por danos causados a cliente e a terceiros na sequência do exercício da sua actividade de transitário, a Ageas Portugal, Companhia de Seguros, S.A., para o caso de lhe

vir a ser imputada alguma responsabilidade.

Por requerimento de 28 de Setembro de 2020, a autora pronunciou-se sobre as excepções deduzidas, referindo que o pacto de jurisdição é estabelecido apenas entre a autora, enquanto compradora e a empresa Tengzhou Yunbang Trading Co. Ltd, enquanto vendedora e não abrange terceiras entidades, nomeadamente, não vincula a autora na sua relação comercial com a ré; além disso, tal pacto é nulo por violação da Convenção de Bruxelas de 1924, ao estabelecer como lei aplicável a lei de Hong Kong; está também em causa um incumprimento/cumprimento defeituoso de um contrato, a que se aplica a norma do art.º 71º, n.º 1 do Código de Processo Civil^[1], sendo competentes os tribunais civis e podendo o credor optar pelo tribunal do lugar em que a obrigação deveria ser cumprida quando o réu seja pessoa colectiva; mais referiu que perante si, foi a ré a responsável pela entrega da mercadoria, pelo que a responsabilidade do incumprimento é sua (cf. Ref. Elect. 2686444 dos autos principais).

Concluiu pela improcedência das excepções deduzidas e deduziu incidente de intervenção principal pretendendo a intervenção da Gefco España, S. A..

A ré pronunciou-se contra a admissibilidade da intervenção principal da Gefco España, por tal constituir uma tentativa de correcção do lapso na identificação da entidade eventualmente responsável pelo incumprimento contratual, sem que estejam preenchidos os respectivos pressupostos legais, não havendo qualquer preterição do litisconsórcio necessário que possa fundamentar o pedido de intervenção principal provocada, pelo que sustentou o seu indeferimento (cf. Ref. Elect. 26939855 dos autos principais).

Em 23 de Abril de 2021 foi proferida decisão que julgou o Tribunal Judicial do Porto materialmente incompetente para conhecer da presente acção, por ser competente o Tribunal Marítimo, com a consequente absolvição da ré da instância (cf. Ref. Elect. 423409052 dos autos principais).

A autora requereu a remessa dos autos para o Tribunal Marítimo de Lisboa (cf. Ref. Elect. 28960483 dos autos principais).

Em 16 de Julho de 2021 e 19 de Setembro de 2021 foram proferidas decisões que admitiram a intervenção principal da Ageas Seguros, S. A. e da Gefco España, sendo ordenada a citação das chamadas (cf. Ref. Elect. 4775351 e 484741 dos autos principais).

A ré Ageas Seguros contestou suscitando a incompetência do Tribunal face à existência de um pacto privativo de jurisdição, que atribui competência exclusiva aos Tribunais de Hong Kong para julgar quaisquer litígios decorrentes do contrato de transporte dos autos, para além da ilegitimidade da ré e sua própria, aderindo ao alegado pela ré, fazendo sua a defesa desta, referindo que o pacto de jurisdição, ao contrário do alegado pela autora, a

vincula e que não foi celebrado qualquer contrato entre a autora e a ré; invocou também a exceção de limitação da responsabilidade da ré e pugnou pela absolvição da instância (cf. Ref. Elect. 149242 dos autos principais). Contestou também a Gefco España, S. A. sustentando que o serviço de transporte não foi acordado com a ré mas com a própria, conforme facturas juntas, que actuou como transitária, tendo contado com a colaboração de outras entidades, entre elas a ré, que contratou para que prestasse os serviços à chegada da mercadoria a Portugal, assim como subcontratou os serviços de transitário à Gefco Forwarding China, Ltd, tendo sido emitido o Bill of Lading, em que a autora surge como destinatária; excepcionou também a incompetência absoluta dos tribunais portugueses face à existência de um pacto de jurisdição, a que a autora está vinculada, pugnando pela absolvição da ré e intervenientes da instância (cf. Ref. Elect. 150048 dos autos principais).

Deduziu ainda incidente de intervenção principal provocada da sua seguradora, deferido conforme despacho proferido em 16 de Janeiro de 2022 (cf. Ref. Elect. 500152 dos autos principais).

Por requerimento de 2 de Maio de 2022, a XL Insurance Company SE apresentou o seu articulado, em que aderiu integralmente à contestação da Gefco España e, expressamente, à exceção de incompetência absoluta dos tribunais portugueses (cf. Ref. Elect. 154690 dos autos principais).

Convidada a tanto, a autora veio pronunciar-se sobre as exceções deduzidas referindo que, atento o disposto no art.º 7.º n.º 1 do DL 35/86, de 4 de Setembro, nos art.ºs 62º e 71º do CPC e art.º 30º do DL 352/86, de 21 de Outubro, o pacto privativo de competência dos tribunais portugueses não pode produzir efeitos, pois que a legislação de direito marítimo atribui competência exclusiva aos tribunais portugueses; ainda que assim não fosse, sempre tal pacto não observaria os requisitos do art.º 94º do CPC, não existindo um acordo de vontades nessa designação, nem tal se podendo retirar da sua adesão ao contrato de transporte, até porque não a aceitou expressamente; mais se pronunciou sobre as demais exceções deduzidas, pugnando pela sua improcedência (cf. Ref. Elect. 155423 dos autos principais).

Em 21 de Setembro de 2022 realizou-se audiência prévia (cf. Ref. Elect. 526452 dos autos principais).

Em 22 de Setembro de 2023 foi proferida decisão que julgou improcedente a exceção dilatória de incompetência absoluta dos tribunais portugueses fundada na violação de um pacto privativo de jurisdição (cf. Ref. Elect. 527511 dos autos principais).

Inconformada com esta decisão, a ré Gefco (Portugal) Transitários, Lda. e as intervenientes principais Gefco España, S. A. e XL Insurance Company SE

vieram interpor o presente recurso, concluindo a sua motivação do seguinte modo (cf. Ref. Elect. 163710):

1. Não podem as Recorrentes concordar com o despacho que declarou improcedente, por não provada, a excepção de incompetência absoluta dos tribunais Portugueses por violação de pacto de jurisdição aposto no verso do conhecimento de embarque.
2. A aplicação do Regulamento (UE) n.º 1215/2012, de 12.12.2012 (Bruxelas I bis) deve afastar-se, não por falta de preenchimento dos três requisitos cumulativos exigidos para a sua aplicação, mas por estarmos perante um pacto atributivo de competência a um Estado terceiro, motivo pelo qual não é o mesmo regulado pelo referido Regulamento, só aplicável, nos termos do respectivo art.º 25.º, a pactos de jurisdição atributivos de competência a um Estado-Membro.
3. No caso em apreço, o pacto de jurisdição é atributivo de competência aos tribunais de Hong Kong, pelo que o Regulamento comunitário apenas é chamado para aferir se do mesmo resulta a competência exclusiva dos tribunais de um Estado-Membro para o julgamento da questão em causa, o que não sucede neste caso na medida em que a matéria em análise não integra nenhuma das situações previstas no art.º 24.º do Regulamento (UE) n.º 1215/2012.
4. Assim, é de concluir que o regime comunitário não atribui competência exclusiva aos Tribunais portugueses, passando a validade do pacto de jurisdição a ser aferida exclusivamente à luz do direito interno.
5. E é neste campo que não se pode concordar com o caminho jurídico trilhado pelo Tribunal recorrido.
6. Entendeu o Tribunal a quo que, por via do disposto no art.º 7.º, n.º 1 da Lei dos Tribunais Marítimos (LTM), conjugado com os artigos 62.º e 71.º do CPC, é exclusiva a competência internacional dos tribunais Portugueses para julgar do incumprimento do contrato de transporte marítimo, conclusão que, salvo o devido respeito, assenta numa interpretação desactualizada daquele preceito.
7. A Lei dos Tribunais Marítimos data de 1986 e nunca sofreu alterações, sendo que a norma constante do respectivo art.º 7.º, n.º 1 remete para o, então em vigor, art.º 65.º do CPC, com a epígrafe Factores de atribuição da competência internacional.
8. O Código de Processo Civil em vigor à data era o aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44129, de 28 de Dezembro de 1961, o qual veio a ser objecto de uma profunda reforma em 1995, por via do Decreto-Lei n.º 329-A/95, de 12 de Dezembro, diploma que introduziu na ordem jurídica Portuguesa o art.º 65.º-A, com a epígrafe Competência exclusiva dos tribunais portugueses.
9. Ou seja, quando foi criado o art.º 7.º, n.º 1 da LTM, o direito processual civil

não contemplava qualquer regra de competência internacional exclusiva dos tribunais Portugueses, pelo que a LTM veio introduzir uma novidade nessa matéria, quanto a questões de direito marítimo internacional, substituindo-se ao direito processual.

10. Aquando da reforma de 1995, quis o legislador contemplar expressamente os casos em que os tribunais Portugueses seriam exclusivamente competentes, restringindo tal competência exclusiva às situações elencadas no art.º 65.º-A, e sem efectuar qualquer ressalva quanto às situações de competência exclusiva previstas em lei avulsas, o que, aliás, se mantém na actual redação do art.º 63.º.

11. Nesta medida, a atribuição de competência exclusiva deve ser entendida como a excepção, só sendo de admitir em matérias restritas em que razões de ordem excepcional o aconselham (como seja no actual art.º 63.º do CPC e no art.º 24.º do Regulamento (UE) n.º 1215/2012).

12. A partir do momento em que a lei processual civil passou a contemplar uma previsão expressa quanto à competência exclusiva dos tribunais Portugueses, passou a existir a necessidade de interpretar o art.º 7.º da LTM tendo em mente a existência dessa previsão que, repita-se, não apresenta nenhuma ressalva quanto à possibilidade de tal competência exclusiva também resultar de outras leis.

13. A natureza transnacional das matérias de direito marítimo internacional deve afastar a imposição de uma regra de competência exclusiva dos tribunais nacionais.

14. Por se tratar de matéria que, por regra, está conexcionada com vários intervenientes localizados em diferentes Estados, o direito marítimo internacional apresenta uma razão excepcional para afastar a competência exclusiva dos tribunais nacionais para o seu julgamento e permitir a existência de pactos de jurisdição que, validamente, atribuem a competência a Estados terceiros.

15. O entendimento preconizado pelo Tribunal recorrido conduziria à circunstância de nunca se admitir a competência de tribunais de Estados terceiros, escolhidos pelas partes, para o julgamento de questões de direito marítimo internacional quando a lei processual interna apontasse para a competência (não exclusiva) dos tribunais Portugueses, estando todo e qualquer pacto de jurisdição condenado à invalidade.

16. Ao introduzir na ordem jurídica interna uma regra de competência exclusiva, o legislador optou por não aplicar a matérias de direito marítimo internacional, caso em que teria contemplado expressamente tais matérias no elenco do art.º 65.º-A ou, pelo menos, teria feito constar nesse artigo uma ressalva sobre a possibilidade de tal competência exclusiva resultar de outras

leis.

17. O art.º 7.º, n.º 1 da LTM deve, assim, ser alvo de uma interpretação actualista, no sentido de os pactos de jurisdição apenas serem inválidos quando resultar, da lei processual, a competência exclusiva dos tribunais Portugueses, em conformidade com o que já decorre do art.º 94.º, n.º 3, al. d) do CPC.

18. O que não se pode admitir é que uma lei de 1986, relativa ao funcionamento de um tribunal de competência especializada, tenha um âmbito de aplicação mais vasto do que a lei processual e, com isso, restrinja em absoluto a validade dos pactos de jurisdição numa matéria que é, por essência, de natureza internacional, em clara colisão com o que foi a vontade do legislador ao elencar as matérias do conhecimento exclusivo dos tribunais nacionais.

19. O que se aplica, por maioria de razão, ao art.º 30.º do D.L. 352/86, que estabelece, sim, uma regra de competência dos tribunais Portugueses, mas não de natureza exclusiva, sendo de permitir o seu afastamento em virtude de um pacto de jurisdição estabelecido entre as partes, desde que válido ao abrigo do disposto no art.º 94.º do CPC.

20. Face a todo o exposto é de concluir pela validade do pacto de jurisdição constante do verso do conhecimento de embarque.

Termina pedindo a procedência do recurso e a revogação da decisão recorrida, que deve ser substituída por outra que reconheça a validade do pacto de jurisdição.

A autora/recorrida contra-alegou pugnando pela manutenção da decisão recorrida (cf. Ref. Elect. 163984).

*

II - OBJECTO DO RECURSO

Nos termos dos art.ºs 635.º, n.º 4 e 639.º, n.º 1 do CPC, é pelas conclusões do recorrente que se define o objecto e se delimita o âmbito do presente recurso, sem prejuízo das questões de que este tribunal ad quem possa ou deva conhecer officiosamente, apenas estando adstrito à apreciação das questões suscitadas que sejam relevantes para conhecimento do objecto do recurso. De notar, também, que o tribunal de recurso deve desatender as conclusões que não encontrem correspondência com a motivação - cf. António Abrantes Geraldés, Recursos em Processo Civil, 7ª Edição Atualizada, pág. 135.

Assim, perante as conclusões da alegação da ré/recorrente há que apreciar da competência internacional dos tribunais portugueses para a apreciação da presente causa por via da aferição da validade do pacto de jurisdição convocado nos autos.

Colhidos que se mostram os vistos, cumpre decidir.

*

III - FUNDAMENTAÇÃO

3.1. - FUNDAMENTOS DE FACTO

Com interesse para a decisão relevam as ocorrências processuais que se evidenciam do relatório supra e ainda os factos considerados provados na decisão recorrida:

a) Com data de 15-08-2019 e local de emissão em Qingdao, China, foi gerado o conhecimento de embarque infra discriminado com o seguinte teor relevante: «Port to Port or Combined Transport Bill of Lading (EXPRESS)

(...)»

b) No verso do sobredito conhecimento de embarque encontra-se aposta a cláusula 1.^a, a qual tem o seguinte teor: «1. Lei e jurisdição

1.1. Qualquer reclamação ou litígio que surja ao abrigo do presente

Conhecimento de Embarque será decidido exclusivamente de acordo com as leis de Hong Kong e o Comerciante concorda que quaisquer acções contra o Transportador deverão ser intentadas nos Tribunais de Hong Kong. O Transportador terá o direito de fazer uso de todos os termos e condições dos transportadores subsequentes, incluindo a escolha da jurisdição e os limites de responsabilidade de tais transportadores. O Transportador reserva-se o direito de intentar uma acção contra o Comerciante para a recolha de frete ou outros encargos em qualquer local com jurisdição sobre o Comerciante».

*

3.2. - APRECIÇÃO DO MÉRITO DO RECURSO

Em face do circunstancialismo supra descrito, sobremaneira atendendo à causa de pedir e pedido deduzidos, a decisão recorrida concluiu que o pacto de jurisdição vertido no verso do conhecimento de embarque recaía sobre matéria da exclusiva competência dos tribunais portugueses, pelo que está ferido de invalidade, daí que os tribunais portugueses tenham jurisdição para decidir o presente litígio, conclusão a que chegou pela seguinte ordem de razões:

- Em Portugal vigoram dois regimes gerias de competência internacional: o regime comunitário e o regime interno;

- Os critérios de competência (legal exclusiva) internacional contidos no Regulamento (EU) n.º 1215/2012, de 12 de Dezembro (Regulamento Bruxelas I bis[2]) são aplicáveis sempre que o elemento de conexão aponte para um Estado-membro por ele vinculado e o litígio emerja de uma relação transnacional;

- Não se verificando um dos casos de competência internacional exclusiva previstos no Regulamento, aquela rege-se pelas regras de competência legal não exclusiva contida no Regulamento se o réu tiver domicílio num Estado-membro, pelo que o regime interno apenas é aplicável quando não ocorrer uma dessas situações;
 - No caso, a autora e a ré têm sede em Portugal e a obrigação de entrega de mercadoria deveria ocorrer em Portugal, pelo que não há que aplicar a disciplina do Regulamento, por não existir um elemento internacional relevante;
 - Aplicam-se, assim, as regras de competência do direito adjectivo interno, sendo que nos termos do art.º 7º, n.º 1 da Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro (Lei do Tribunal Marítimo[3]), art.ºs 62º, a) e 71º, n.º 1 do CPC, a competência internacional, no caso, cabe aos tribunais portugueses, por serem os territorialmente competentes para o efeito, resultando do art.º 7º, n.º 1 uma regra geral de competência exclusiva em todas as matérias marítimas, em todos os casos em que o art.º 62º do CPC defere a medida de jurisdição para conhecer de questões de direito marítimo internacional, pelo que o pacto é inválido;
 - E é ainda inválido porque a Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em matéria de Conhecimentos - Convenção de Bruxelas de 1924 ou Regras de Haia -, não contém qualquer referência aos pactos de jurisdição, sendo possível estabelecer em matéria de contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias um pacto de jurisdição;
 - No entanto, o art.º 30º do DL 352/86, de 21 de Outubro estipula as matérias em relação às quais os tribunais portugueses são competentes, comportando, em conjugação com o art.º 7º, n.º 1 da LTM, uma norma de competência internacional exclusiva dos tribunais portugueses, pelo que não é válido o pacto destinado a privar de jurisdição os tribunais portugueses, quando esta lhes estiver atribuída pelo n.º 1 do referido art.º 30º, pelo que o pacto estabelecido não observa os requisitos do art.º 94º do CPC.
- As recorrentes insurgem-se contra o assim decidido, pela seguinte ordem de razões:
- => O Regulamento não é aplicável porque o pacto de jurisdição não atribui a competência a um Estado-membro da União Europeia, pois que o respectivo art.º 25º apenas regula pactos de jurisdição em que as partes convencionam que a competência cabe a um Estado-membro;
 - => As regras relativas a competências exclusivas constam do art.º 24º do Regulamento e não abrangem a presente questão;
 - => A validade do pacto de jurisdição tem de ser aferida à luz do direito interno, sendo que a interpretação efectuada pelo Tribunal a quo das regras

do direito marítimo está desactualizada, pois que a LTM data de 1986, não contendo então o CPC uma norma de competência exclusiva dos tribunais portugueses, que foi introduzida apenas em 1995, sem que no art.º 65º-A do CPC de 1961 se tenha feito alusão a competências exclusivas previstas em lei avulsa;

=> Sendo o direito marítimo internacional caracterizado pela sua transnacionalidade, deve afastar-se a imposição de uma regra de competência exclusiva dos tribunais nacionais, até porque tal levaria a nunca se admitir a competência dos tribunais de outros Estados.

A autora/recorrida sustenta, pelo contrário, que da parte final do n.º 1 do art.º 7º da LTM se retira que este remete para o anterior art.º 65º do CPC, sendo o normativo correspondente o art.º 62º do actual CPC, daí a competência exclusiva dos tribunais portugueses, atento o disposto no art.º 71º do CPC, conclusão a que se chega também pelo elemento sistemático e pelo disposto no art.º 30º do DL 352/86, de 21 de Outubro; mais sustenta a invalidade do pacto de jurisdição, nos termos do disposto no art.º 94º, n.º 3, e) do CPC, por o conhecimento de embarque não ter sido por si assinado e, ainda que tenha aderido ao contrato de transporte, não teve conhecimento da sua oposição antes da adesão e não a aceitou de forma expressa, pelo que o recurso deve ser julgado improcedente.

Está em discussão nos presentes autos a competência internacional dos tribunais portugueses para preparar e julgar a presente acção.

Esta acção é instaurada por uma pessoa colectiva, com sede em Portugal.

Por sua vez, a demandada é também uma sociedade, com sede social fixada em Portugal.

As intervenientes principais têm sede em Espanha e na Irlanda.

A acção tem como causa de pedir a celebração de um alegado contrato de transporte marítimo de mercadorias que teria sido celebrado entre a autora e a ré, de acordo com o qual as mercadorias deveriam ser transportadas desde o Porto de Qingdao, na China, até ao porto de Leixões, em Portugal, tendo sido emitido o Bill of Lading n.º TAO01786071, que dá conta que a mercadoria foi carregada e embarcou na China, no porto de Qingdao, a 15 de Agosto de 2019 e chegou ao porto de Leixões, em Portugal, no dia 16 de Outubro de 2019, sucedendo, contudo, que dois dos 12 contentores chegaram a Portugal danificados, pelo que a autora pretende obter o ressarcimento dos prejuízos que suportou em consequência da deficiente execução do contrato de transporte marítimo.

Embora a ré negue ter celebrado o contrato de transporte marítimo em causa, referindo que não assumiu, relativamente a ele, a qualidade de transitária, não se pode deixar de atender que o pedido assenta na emissão do Bill of Lading,

parcialmente transcrito na alínea a) dos factos provados, onde figura como carregador a empresa Tengzhou Yunbang Trading Co, Ltd, com sede na China, como destinatário (Consignee) a aqui autora, como local de embarque, Qingdao, China e porto de descarga, Leixões, Portugal.

Aquilo que está em causa é, pois, a obrigação alegadamente assumida pela ré de promover o transporte marítimo de dozes contentores, a partir de um porto na China, com destino a um porto em Portugal.

O contrato de transporte é um contrato comercial típico, previsto e regulado nos art.ºs 366º e seguintes do Código Comercial, mediante o qual uma parte (o transportador) se obriga perante outra (o expedidor) a transportar determinada pessoa ou mercadoria de um lugar para outro, mediante contrapartida em dinheiro.

Na execução da prestação a que está obrigado, pode o transportador socorrer-se de outros intervenientes, como os seus funcionários, ou entidades subcontratadas – cf. art.º 367º do Código Comercial

Por outro lado, sobretudo no caso do transporte marítimo de mercadorias, é muito frequente a intervenção de uma terceira entidade, que não intervém na negociação nem na outorga do contrato de transporte, mas com importante intervenção na fase final da sua execução: o destinatário.

A qualificação tipológica deste tipo contratual não tem sido consensual, sustentando uns que se trata de um contrato bilateral a favor de terceiro e outros, que se trata de um contrato trilateral assíncrono.

Francisco Costeira da Rocha^[4] refere que “o contrato de transporte é um contrato triangular. (...) O contrato celebrado entre carregador e transportador não pode atingir o seu escopo sem a intervenção do destinatário, sem que o destinatário adira ao contrato. Por esta razão se afirma que o contrato de transporte nasce bilateral, mas potencialmente trilateral. (...) O destinatário não é parte desde o início, porém desde o início existe a expectativa de que intervirá como parte. O contrato de transporte apresenta-se como um contrato inicialmente bilateral (celebrado entre carregador e transportador), aberto à adesão do destinatário; é celebrado na expectativa da adesão in itinere do destinatário. (...)” – apud acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 23 de Fevereiro de 2021, processo n.º 115187/17.9YIPRT.L1^[5].

Esta tese, denominada da trilateralidade assíncrona, tem sido sustentada na jurisprudência nacional (em detrimento de outra tese que qualifica este contrato como um contrato bilateral a favor de terceiro) – cfr., entre outros, os acs. [RL 22-06-2010 \(Roque Nogueira\)](#), p. 1/08.0TNLSB.L1-7; [RL 23-11-2011 \(Teresa Albuquerque\)](#), p. 5849/04.2YXLSB.L1-2; [RL 03-05-2012 \(Aguar Pereira\)](#), p. 43/09.9TNLSB.L1-6, [RC 16-12-2015 \(Manuel Capelo\)](#), p.

[2308/13.6TJCBR.C1, RL 19-10-2017 \(Ondina Carmo Alves\), p. 79/12.2TNLSB.L1-2, e RL 15-12-2020 \(Diogo Ravara\), p. 175/17.0TNLSB.L1-7.](#)

De qualquer modo, a doutrina vem salientando que a prestação típica do contrato de transporte de mercadorias se reconduz a uma obrigação de resultado, a saber, a deslocação dos bens do ponto de origem para um ponto de destino, com a inerente obrigação que impende sobre o transportador de entregar esses bens, íntegros, ao seu destinatário.

O contrato de transporte marítimo é regulado pela Convenção de Bruxelas, tornada direito interno pelo DL n.º 37748, de 1 de Fevereiro de 1950 e, subsidiariamente, pelo DL n.º 352/86, de 21 de Outubro, cujo art.º 1º estipula que “Contrato de transporte de mercadorias por mar é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria, de um porto para porto diverso, mediante uma retribuição pecuniária, denominada «frete»”.

Tal contrato está sujeito à forma escrita, consubstanciada num escrito particular denominado conhecimento de embarque ou conhecimento de carga (bill of lading, connaissement, Konossement, polizza di carico) – art.º 3º do referido diploma legal.

O conhecimento de carga ou bill of lading é central neste tipo de contrato, pois uma vez emitido e entregue pelo transportador ao carregador constitui um título representativo da mercadoria nele descrita - podendo ser nominativo, à ordem e ao portador - e é transmissível de acordo com o regime geral dos títulos de crédito – cf. art.ºs 3.º e 11.º do DL n.º 352/86, de 21 de Outubro.

O conhecimento de embarque ou de carga desempenha uma tríplice função: serve de recibo de entrega ao transportador de uma determinada mercadoria nele descrita; prova o contrato de transporte firmado entre carregador e transportador e respectivas condições; e representa a mercadoria nele descrita, sendo negociável e transmissível, de acordo com o regime geral dos títulos de crédito.

O carregador é a pessoa que celebra o contrato de transporte com o transportador, podendo, porém, socorrer-se de representantes e de auxiliares, seja para a celebração do contrato, seja para a entrega das mercadorias ao transportador, sem, por essa razão, perder o seu estatuto no contrato. Detém o direito de disposição sobre as mercadorias, independentemente da sua titularidade ou da relação subjacente ao contrato de transporte estabelecida entre o carregador e o destinatário, e o direito a que se proceda à deslocação destas. Em contrapartida, por regra, tem a obrigação de pagamento do preço do transporte.

O transportador é a pessoa que contratualmente assume a obrigação de

deslocar a mercadoria (transportador contratual, que pode ou não coincidir com o transportador real).

O destinatário é a pessoa a quem deve ser entregue a mercadoria transportada, o que lhe confere a qualidade de interveniente principal no contrato de transporte.

A mercadoria entregue ao transportador só será entregue a quem se apresentar como destinatário contra o respectivo documento de transporte de que seja portador.

O contrato de transporte direcciona-se, precisamente, à entrega da mercadoria ao destinatário. Com efeito, tal contrato tem como causa ou está funcionalmente dirigido à entrega da mercadoria transportada ao destinatário, sendo, contudo, independente da relação jurídica que motiva a entrega.

Por regra, o contrato de transporte é independente das relações subjacentes entre o carregador e o destinatário, não podendo o transportador fazer apelo à relação subjacente entre estes últimos, nem estes possuem a faculdade inversa.

Em face disto, verifica-se que a relação material controvertida, tal como a configurou a autora, constitui uma relação plurilocalizada ou transnacional face aos elementos de conexão com ordem jurídica estrangeira: a autora tem sede em Portugal, o transporte, segundo alega, foi acordado com outra empresa portuguesa, mas a mercadoria foi carregada na China, sendo o carregador uma sociedade com sede na China e foi descarregada em Portugal, sendo destinatária a autora.

Note-se, aliás, que, como refere Duarte Lynce de Faria, “o Direito Marítimo tem ínsita a internacionalidade, definida pela presença do elemento de estraneidade nos contratos, ou seja, existe contacto com mais do que um ordenamento jurídico em razão do domicílio, nacionalidade, sede principal dos negócios, lugar do contrato, lugar de execução, ou qualquer circunstância pertinente.” - cf. O transporte marítimo de mercadorias, pág. 59[6].

A transnacionalidade da relação jurídica coloca o problema da competência internacional para o julgamento da acção.

As regras relativas à competência internacional usam de certos elementos de conexão para determinar a jurisdição nacional competente, tais como o domicílio de uma das partes, o lugar de cumprimento da obrigação ou o da ocorrência do facto ilícito.

Tais regras “não são, consideradas em si mesmas, normas de competência, porque não se destinam a aferir qual o tribunal concretamente competente para apreciar o litígio, mas apenas a definir a jurisdição na qual se determinará, então com o recurso a verdadeiras regras de competência, qual o tribunal competente para essa apreciação. Dada esta função, as normas de

competência internacional podem ser designadas por normas de recepção, pois que visam somente facultar o julgamento de um certo litígio plurilocalizado pelos tribunais de uma jurisdição nacional.” – cf. Miguel Teixeira de Sousa, Estudos sobre o Novo Processo Civil, 2ª Edição, Lisboa 1997, pp. 93-94.

As fontes da competência internacional dos tribunais portugueses podem ser convencionais, europeias ou internas.

As fontes convencionais e as fontes europeias prevalecem sobre as fontes internas

A prevalência das fontes convencionais e europeias implica duas consequências: se alguma das fontes convencionais ou europeias for aplicável ao caso e se, segundo ela, os tribunais portugueses não forem competentes, não é possível justificar a competência destes tribunais através de fontes internas; as fontes internas só podem ser aplicadas se nenhuma fonte convencional ou europeia for aplicável ao caso – cf. Professor Miguel Teixeira de Sousa, anotação ao artigo 59º do CPC, in CPC Online - CPC: art.º 1.º a 129.º Versão de 2023/10[7].

As fontes internas da competência internacional podem ser legais (art.ºs 62.º e 63.º do CPC) ou convencionais (art.º 94.º do CPC).

A competência internacional pode ser concorrente ou exclusiva: será concorrente quando, para uma mesma acção, há vários tribunais internacionalmente competentes e neste caso o autor pode escolher qualquer um deles (forum shopping); a competência exclusiva verifica-se quando, de acordo com o direito interno, um regulamento europeu ou uma convenção internacional, apenas um tribunal é considerado internacionalmente competente para apreciar a acção, sendo que nesse caso a competência exclusiva funciona como pressuposto processual e como obstáculo à validade de um pacto de jurisdição – cf. João de Castro Mendes e Miguel Teixeira de Sousa, Manual de Processo Civil, Volume I, AAFDL, 2022, pp. 174-175.

Os tribunais portugueses só podem conhecer de litígio emergente de uma relação transnacional quando forem internacionalmente competentes.

A aludida transnacionalidade da relação jurídica em causa nos autos demanda que se convoquem as normas jurídicas europeias que estatuem sobre a matéria da competência judiciária.

Nessa sede, encontra-se em vigor o Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2012 relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (reformulação), designado como Regulamento Bruxelas I (Reformulado) e a [Convenção relativa à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial](#),

[assinada em Lugano, em 30-10-2007](#), sendo que o primeiro se aplica aos litígios que oponham partes com domicílio em países da União Europeia, enquanto a Convenção de Lugano se aplica aos litígios que envolvam sujeitos com domicílio em Estados EFTA.

O n.º 1 do art.º 8º da Constituição da República Portuguesa estabelece um regime de recepção automática das normas e princípios de direito internacional geral, que fazem parte integrante do direito português.

O n.º 4 do referido preceito constitucional, introduzido pela Lei Constitucional nº 1/2004, de 24-07 (Sexta Revisão Constitucional) estatui que “As disposições dos tratados que regem a União Europeia e as normas emanadas das suas instituições, no exercício das respectivas competências, são aplicáveis na ordem interna, nos termos definidos pelo direito da União, com respeito pelos princípios fundamentais do Estado de direito democrático.”

Assim, tal normativo constitucional reflecte o princípio do primado do direito comunitário sobre o direito nacional, enquanto princípio estruturante do próprio ordenamento comunitário, tal como tem vindo a ser sustentado pelo Tribunal de Justiça da União Europeia, sendo que uma das dimensões de tal primado consiste, precisamente, em afastar as normas de direito ordinário internas preexistentes e em tornar inválidas, ou pelo menos ineficazes e inaplicáveis, as normas subsequentes que o contrariem – cf. acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 27-11-2018, processo n.º 46/13.9TBGLG.E1.S1.

Assim, o mencionado Regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros, em conformidade com o Tratado que institui a Comunidade Europeia.[\[8\]](#)

Significa isto que na ordem jurídica portuguesa vigoram em simultâneo dois regimes gerais de competência internacional: o regime comunitário e o regime interno.

Quando a acção estiver compreendida no âmbito de aplicação do direito comunitário, é esse regime que prevalece sobre o regime interno, por ser de fonte hierarquicamente superior e face ao referido princípio do primado do direito europeu.

Aliás, isso é expressamente ressalvado no art.º 59º do CPC ao dispor: “Sem prejuízo do que se encontre estabelecido em regulamentos europeus e em outros instrumentos internacionais, os tribunais portugueses são internacionalmente competentes quando se verifique algum dos elementos de conexão referidos nos artigos 62º e 63º ou quando as partes lhes tenham atribuído competência nos termos do artigo 94º.”

Logo, como decorre do acima exposto e do próprio art.º 288º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, o regime interno de competência

internacional só será aplicável se o não for o regime comunitário, posto que este advém de uma fonte normativa superior, face ao primado do direito europeu.

Como tal, é evidente que para efeitos de definição do foro internacionalmente competente, no âmbito da União Europeia (como é o caso, dado que as partes têm as respectivas sedes em Portugal, Estado-Membro), haverá que ter presente as regras estabelecidas no Regulamento, pois que estando a acção sujeita ao regime comunitário, como se disse, este regime prevalece em relação ao regime interno (sem prejuízo, naturalmente, de se ponderar sobre a sua efectiva aplicabilidade ao caso em apreço) - cf. neste sentido, entre outros, os acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça de 1-10-2019, processo n.º 2300/18.4T8PRT.P1.S1; de 15-01-2019, processo n.º 27881/15.0T8LSB-A.L1-A.S1; de 9-02-2017, processo n.º 1387/15.6T8PRT-B.L1.P1-.

Na situação sub judice, a presente acção está incluída no âmbito territorial, material e temporal do Regulamento, o que sucede porque este é aplicável em todos os Estados-membros, designadamente Portugal e o litígio tem conexão com o território de Estado-membro vinculado pelo Regulamento.

Por outro lado, a acção tem por objecto matéria civil não excluída do âmbito do Regulamento por nenhum dos seus preceitos - cf. art.º 1º.

Note-se que tem sido entendido que, uma vez que o Regulamento revogou e substituiu o Regulamento n.º 44/2001, que por sua vez substituiu a Convenção de 27 de Setembro de 1968, relativa à Competência Jurisdicional e à Execução de Decisões em Matéria Civil e Comercial, a interpretação fornecida pelo Tribunal de Justiça no que respeita às disposições deste último instrumento jurídico é igualmente válida para o Regulamento n.º 1215/2012, quando estas disposições possam ser qualificadas de equivalentes - cf. neste sentido, Acórdão de 29 de Julho de 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, n.º 23; Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia^[9] de 7 de Novembro de 2019, processo C-213/18 Adriano Guaitoli - EasyJet Airline Co. Ltd^[10].

Segundo jurisprudência constante do TJUE, para garantir a igualdade e a uniformidade dos direitos e das obrigações que decorrem do Regulamento para os Estados-membros e as pessoas interessadas, não se deve interpretar o conceito de «matéria civil e comercial», constante do seu artigo 1º, n.º 1, como uma simples remissão para o direito interno de um Estado-membro. Pelo contrário, este conceito deve ser considerado um conceito autónomo que tem de ser interpretado com referência, por um lado, aos objectivos e ao sistema do referido regulamento e, por outro, aos princípios gerais resultantes das ordens jurídicas nacionais no seu conjunto - cf. Acórdão de 9 de Março de 2017, Pula Parking, C-551/15, EU:C:2017:193, n.º 33; Acórdão de 28 de Fevereiro de 2019, BUAK Bauarbeiter-Urlaubs- u. Abfertigungskasse -

Gradbeništvo Korana d.o.o. C-579/17, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1573721350153&uri=CELEX:62017CJ0579>.

Também Marco Carvalho Gonçalves esclarece que o conceito de “matéria civil e comercial” é “específico, autónomo e exclusivo” do regulamento – já que a qualificação da natureza civil ou comercial de um determinado litígio não é uniforme nos diferentes Estados-Membros da União Europeia – e tem vindo a ser integrado e densificado, caso a caso, em função da jurisprudência produzida pelo Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE).

Fundamentalmente, o objecto central do legislador europeu foi o de restringir o âmbito de aplicação material do regulamento às relações jurídicas de direito privado.” – cf. Competência Judiciária na União Europeia, *Scientia Iuridica – Revista de Direito Comparado Português e Brasileiro*, Tomo LXIV, N.º 339 – Setembro/Dezembro – 2015, pág. 421 [11].

Também João de Castro Mendes e Miguel Teixeira de Sousa referem que o Regulamento é aplicável em matéria civil e comercial, independentemente da natureza da jurisdição, ou seja, do tribunal que é competente na ordem interna – cf. art.º 1º, n.º 1, 1ª parte –, podendo ser aplicado por um tribunal civil, comercial, laboral ou mesmo criminal – cf. op. cit., pág. 177,

Por outro lado, a natureza de matéria civil e comercial abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento deve ser interpretada autonomamente, pelo que estando em causa uma pretensão indemnizatória adveniente do cumprimento defeituoso de uma obrigação contratual, ainda que por referência a matéria de direito marítimo (contrato de transporte marítimo), não se pode deixar de considerar a causa como se reportando a uma relação jurídica de direito privado, não excluída do âmbito de aplicação do Regulamento.

Finalmente, a acção foi instaurada depois de 10 de Janeiro de 2015, data em que entrou em vigor o Regulamento, o qual é aplicável apenas às acções judiciais intentadas depois da sua entrada em vigor – cf. artigos 66º e 81.º do Regulamento.

Os critérios de competência legal exclusiva contidos no Regulamento em matéria civil e comercial são directamente aplicáveis sempre que o respectivo elemento de conexão aponte para um Estado-Membro vinculado pelo Regulamento e que o litígio emerja de uma relação transnacional (cf. art.º 24º). Não se verificando um dos casos de competência (legal ou convencional) exclusiva previstos no Regulamento, a competência internacional dos tribunais dos Estados-Membros é regulada pelas regras de competência legal não exclusiva contidas no Regulamento se o réu tiver domicílio num Estado-Membro (art.º 4.º).

Assim, o regime interno de competência internacional exclusiva só é aplicável quando não se verifique um dos casos de competência (legal ou convencional)

exclusiva previstos no Regulamento e o réu não tenha domicílio num Estado-Membro (art.º 4.º/1 do Regulamento) – cf. Luís de Lima Pinheiro, A Competência Internacional Exclusiva dos Tribunais Portugueses, pág. 678^[12]. Nos termos do artigo 4.º, n.º 1 do Regulamento, em regra, as pessoas domiciliadas num Estado-Membro devem ser demandadas nos tribunais desse Estado-Membro, independentemente de a sua nacionalidade corresponder ou não à do Estado-Membro do domicílio.

Nos termos do artigo 6.º, se o requerido não tiver domicílio num Estado-Membro, a competência dos tribunais de cada Estado-Membro é, sem prejuízo do artigo 18.º, n.º 1, do artigo 21.º, n.º 2, e dos artigos 24.º e 25.º, regida pela lei desse Estado-Membro.

Assim, o Regulamento é aplicável sempre que o demandado tenha domicílio num Estado-Membro, não sendo necessário que o demandado tenha a nacionalidade desse Estado-Membro ou de qualquer outro Estado-Membro. Nos termos do art.º 63º, n.º 1, a) do Regulamento, para efeitos da sua aplicação, uma sociedade ou outra pessoa colectiva ou associação de pessoas singulares ou colectivas tem domicílio no lugar em que tiver a sua sede social. Estando em causa matéria atinente a responsabilidade contratual (e que nada tem que ver com contratos de arrendamento), a causa está excluída do âmbito das competências exclusivas dos tribunais de um Estado-membro, tal como se encontram enunciadas no art.º 24º do Regulamento.

Quanto à problemática da competência exclusiva convencional, importa ter presente o estatuído no art.º 25º do Regulamento:

“1. Se as partes, independentemente do seu domicílio, tiverem convencionado que um tribunal ou os tribunais de um Estado-Membro têm competência para decidir quaisquer litígios que tenham surgido ou que possam surgir de uma determinada relação jurídica, esse tribunal ou esses tribunais terão competência, a menos que o pacto seja, nos termos da lei desse Estado-Membro, substantivamente nulo. Essa competência é exclusiva, salvo acordo das partes em contrário. O pacto atributivo de jurisdição deve ser celebrado:

- a) Por escrito ou verbalmente com confirmação escrita;
- b) De acordo com os usos que as partes tenham estabelecido entre si; ou
- c) No comércio internacional, de acordo com os usos que as partes conheçam ou devam conhecer e que, em tal comércio, sejam amplamente conhecidos e regularmente observados pelas partes em contratos do mesmo tipo, no ramo comercial concreto em questão.”

2. Qualquer comunicação por via eletrónica que permita um registo duradouro do pacto equivale à «forma escrita».

3. O tribunal ou os tribunais de um Estado-Membro a que o ato constitutivo de um trust atribuir competência têm competência exclusiva para conhecer da

ação contra um trustee ou um beneficiário do trust, se se tratar de relações entre essas pessoas ou dos seus direitos ou obrigações no âmbito do trust.

4. Os pactos atributivos de jurisdição bem como as estipulações similares de atos constitutivos de trusts não produzem efeitos se forem contrários ao disposto nos artigos 15.º, 19.º ou 23.º, ou se os tribunais cuja competência pretendam afastar tiverem competência exclusiva por força do artigo 24.º.

5. Os pactos atributivos de jurisdição que façam parte de um contrato são tratados como acordo independente dos outros termos do contrato.

A validade dos pactos atributivos de jurisdição não pode ser contestada apenas com o fundamento de que o contrato não é válido.”

A aplicação do Regulamento implica a aplicação das regras comuns em matéria de competência judiciária nele previstas e, em conformidade como o vertido no respectivo Considerando (19)[\[13\]](#), pressupõe, em regra, a autonomia das partes quanto à escolha do tribunal competente, sem prejuízo das competências exclusivas definidas no Regulamento.

O disposto no art.º 25.º está em consonância com essa pretensão, pois que concede às partes a ampla liberdade de, independentemente do seu domicílio, convencionarem que um tribunal de um Estado-membro tem competência para decidir quaisquer litígios que tenham surgido ou que possam surgir de uma determinada relação jurídica – cf. neste sentido, acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 12-09-2023, processo n.º 1558/22.9T8PNF.P1.S1.

Ora, sucede que, in casu, a Cláusula 1 aposta no verso do conhecimento de embarque atribuiu competência exclusiva para apreciar quaisquer acções contra o transportador aos tribunais de Hong Kong, pelo que, tendo sido atribuída jurisdição a um Estado não membro da União Europeia, não tem aplicação o regime decorrente do mencionado art.º 25º, quanto à competência exclusiva convencional do regime comunitário.

O Regulamento não regula os pactos que atribuam competência aos tribunais de um Estado terceiro.

Como tal, a eficácia privativa da competência dos tribunais de um Estado-Membro a favor dos tribunais de um Estado terceiro depende do seu Direito interno, embora dependa também do respeito das competências exclusivas estabelecidas pelo Regulamento e, tratando-se de réu domiciliado num estado-Membro, dos limites estabelecidos aos pactos de jurisdição em matéria de contratos de seguros, contratos com consumidores e contratos individuais de trabalho – cf. Luís de Lima Pinheiro, *Pactos de Jurisdição...*, pp. 575; João de Castro Mendes e Miguel Teixeira de Sousa, *op. cit.*, pág. 215 – “concedida competência aos tribunais de um Estado terceiro: a convenção não cabe no âmbito de aplicação do art.º 25º.”

Não se verificando um dos casos de competência (legal ou convencional)

exclusiva previstos no Regulamento, a validade do pacto de jurisdição em causa terá de ser aferida em função das regras internas de competência internacional.

E a este propósito discorreu-se do seguinte modo na decisão recorrida:

“[...] começando pela Lei do Tribunal Marítimo, o art.º 7.º da LTM, epigrafado de “Competência Internacional”, estabelece no seu n.º 1 que «[n]ão é válido, em questões de direito marítimo internacional, o pacto destinado a privar de jurisdição os tribunais portugueses, quando a estes for de atribuir tal jurisdição por força do disposto no artigo 65.º do Código de Processo Civil.»

A interpretação actualista (melhor dizendo, actualizada) do citado preceito [motivada pelo facto de o mesmo remeter para o anterior compêndio adjectivo civil (aprovado pelo DL n.º 44129, de 28 de Dezembro de 1961), entretanto revogado pelo art.º 4.º, al. a), da Lei n.º 41/2013, de 26-06, que aprovou em anexo o Código de Processo Civil hoje em vigor], revela que o seu trecho “artigo 65.º do Código de Processo Civil” tem o significado contemporâneo de “artigo 62.º do Código de Processo Civil”.

Ora, o art.º 62.º do CPC, epigrafado de Factores de atribuição da competência internacional”, dispõe que «[o]s tribunais portugueses são internacionalmente competentes:

- a) Quando a acção possa ser proposta em tribunal português segundo as regras de competência territorial estabelecidas na lei portuguesa;
- b) Ter sido praticado em território português o facto que serve de causa de pedir na acção, ou algum dos factos que a integram;
- c) Quando o direito invocado não possa tornar-se efectivo senão por meio de acção proposta em território português ou se verifique para o autor dificuldade apreciável na propositura da acção no estrangeiro, desde que entre o objecto do litígio e a ordem jurídica portuguesa haja um elemento ponderoso de conexão, pessoal ou real.»

A ponderação desta norma, especialmente a da previsão da sua al. a) e no contexto do caso concreto, traz à colação o art.º 71.º, n.º 1, do CPC, o qual determina que «[a] acção destinada a exigir o cumprimento de obrigações, a indemnização pelo não cumprimento ou pelo cumprimento defeituoso e a resolução do contrato por falta de cumprimento é proposta no tribunal do domicílio do réu, podendo o credor optar pelo tribunal do lugar em que a obrigação deveria ser cumprida, quando o réu seja pessoa colectiva ou quando, situando-se o domicílio do credor na área metropolitana de Lisboa ou do Porto, o réu tenha domicílio na mesma área metropolitana.»

A conjugação do disposto nos art.ºs 62.º e 71.º do CPC dita:

– Por um lado, a imputação da competência internacional aos tribunais portugueses para dirimir o litígio em causa nos presentes autos, se bem se

atentar ao contrato alegado pelo Autor e cujo inadimplemento serve de base à pretensão deduzida nos autos, e

– Por outro lado, a atribuição da competência material aos Tribunais Marítimos, fixada no art.º 113.º da LOSJ. [...]

O art.º 7.º, n.º 1, da LTM estabelece efectiva uma regra geral de competência exclusiva em todas as matérias marítimas, a ponto de fixar o princípio universal de ineficácia dos pactos privativos de jurisdição nos casos em que o art.º 62.º do CPC defere aos tribunais portugueses a medida de jurisdição para conhecer das questões de direito marítimo internacional.

Tal significa que o pacto privativo de jurisdição constante do conhecimento de embarque é inválido e, nessa medida, não pode aproveitar às partes que intervieram na celebração do contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias substanciadas em tal documento.

Isto é, as Rés não podem opor ao Autor a cláusula de jurisdição constante do Ponto 1., 1.1., do Bill of Lading dado à acção, a qual estabelece que

«[q]ualquer reclamação ou litígio que surja ao abrigo do presente Conhecimento de Embarque será decidido exclusivamente de acordo com as leis de Hong Kong e o Comerciante concorda que quaisquer acções contra o Transportador deverão ser intentadas nos Tribunais de Hong Kong (...).»

[...]

Ora, o art.º 30.º do DL n.º 352/86, epigrafado de “Tribunal competente”, estabelece justamente no seu n.º 1 que «[o]s tribunais portugueses são internacionalmente competentes para o julgamento das acções emergentes do contrato de transporte de mercadorias por mar, em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de carga ou de descarga se situar em território português; b) Se o contrato de transporte tiver sido celebrado em Portugal;
- c) Se o navio transportador arvorar a bandeira portuguesa ou estiver registado em Portugal;
- d) Se a sede, sucursal, filial ou delegação do carregador, do destinatário ou consignatário ou do transportador se localizar em território português.»

O n.º 2 do mesmo art.º 30.º do DL n.º 352/86 avança que «[n]as situações não previstas no número anterior, a determinação da competência internacional dos tribunais para julgamento das acções emergentes do contrato de transporte de mercadorias por mar é feita de acordo com as regras gerais.»

A análise comparativa dos incisos acabados de citar, temperada pelo princípio postulado pelo art.º 7.º, n.º 1, da LTM (lei de valor superior, quando comparada com o DL n.º 352/86, que foi publicado em data posterior) permite concluir que o n.º 1 do art.º 30.º do DL n.º 352/86 comporta uma norma de competência internacional exclusiva dos tribunais portugueses. O mesmo é

dizer que não é válido o pacto destinado a privar de jurisdição os tribunais portugueses, quando a estes for de atribuir tal medida de competência por força do disposto no art.º 30.º, n.º 1, do DL n.º 352/86.”

A legislação portuguesa, como as dos outros países, define os critérios em função dos quais reconhece aos tribunais portugueses competência internacional, que se encontram vertidos nos art.ºs 62.º, 63.º e 94.º do CPC. Os critérios de competência legal conduzem, muitas vezes, à competência de duas ou mais jurisdições estaduais, o que é tanto mais pertinente em matéria de transporte marítimo, porquanto as relações que se estabelecem entre os operadores do comércio marítimo são, com muita frequência, relações transnacionais.

Tal como disso se dá nota na decisão recorrida, nem a Convenção de Bruxelas de 1924, nem o DL n.º 37748, de 1 de Fevereiro de 1950, que incorporou no direito interno alguns preceitos daquela Convenção ou o DL 352/86, de 21 de Outubro, que regula internamente o contrato de transporte de mercadorias por mar, estipulam sobre a celebração de pactos de jurisdição no contexto desse tipo de contrato.

Assim, cumpre fazer apelo à norma do art.º 94º do CPC em conjugação com a legislação de Direito Comercial Marítimo de 1986/1987.

Ora, como disso se dá expressa nota na decisão recorrida, a LTM estatui de modo expresse no seu art.º 7º, n.º 1 sobre a competência internacional dos tribunais estaduais em matéria de direito marítimo internacional cominando com a invalidade o pacto destinado a privar de jurisdição os tribunais portugueses, quando a estes for de atribuir tal jurisdição por força do disposto no art.º 65º do CPC.

Não se pode deixar de acompanhar a decisão recorrida quando sustenta que uma interpretação actualizada do art.º 7º, n.º 1 da LTM implica que se entenda que a remissão efectuada para o disposto no art.º 65º do CPC de 1961, vigente à data da publicação daquela lei, tem de ser interpretado no sentido de se reportar ao actual art.º 62º do CPC, aprovado pela Lei n.º 41/2013, de 26 de Junho, por ser a norma correspondente no actual diploma legal.

Nos termos do disposto no art.º 7º, n.º 1 do Código Civil, a lei só deixa de vigorar se for revogada por outra lei.

O art.º 4º, a) da Lei n.º 41/2013, de 26 de Junho revogou o Decreto-Lei n.º 44129, de 28 de Dezembro de 1961, que procedeu à aprovação do Código de Processo Civil, o que consistiu numa revogação global (isto é, a lei nova substituiu toda a matéria regulada na anterior, como é o caso da aprovação de um novo Código), pelo que o mencionado art.º 65º do CPC de 1961 se encontra revogado.

No entanto, as leis podem remeter explícita ou implicitamente, umas para as outras. Quando um diploma remeta para um preceito revogado há que encontrar, caso a caso, a solução, à luz da interpretação das fontes em causa. Neste campo, há que distinguir entre a remissão estática, em que a lei remissora faz apelo ao concreto regime constante da lei para que remete, caso em que, sendo este revogado a lei remissora perde o seu sentido, tendo-se por revogada e a remissão dinâmica, em que se tem em vista o regime ad quem, seja ele qual for; sendo substituído esse regime, subentende-se que a remissão, automaticamente, se vai reportar à lei nova - cf. António Menezes Cordeiro, Código Civil Comentado, I - Parte Geral, CIDP 2020, pp. 96-97. Conforme decorre da letra do n.º 1 do art.º 7º da LTM, o legislador pretendeu subtrair à vontade das partes a escolha da jurisdição a que devem ser submetidos os litígios atinentes a questões de direito marítimo internacional quando os tribunais portugueses sejam os competentes de acordo com o disposto na lei processual, ou seja, em função dos factores de atribuição da competência internacional, então previstos no art.º 65º do CPC de 1961. Logo, a remissão ali efectuada não pode deixar de ser entendida como dirigida, actualmente, para a norma do actual CPC de 2013 onde se prevêem tais factores de atribuição da competência internacional e que é, precisamente, a norma do art.º 62º, onde continua a prever-se como factor de atribuição da competência internacional dos tribunais portugueses a acção poder ser proposta em tribunal português segundo as regras da competência territorial estabelecidas na lei portuguesa (critério da coincidência), sendo que essa competência territorial, no caso concreto, resulta do disposto no art.º 71º, n.º 1 do CPC (lugar do cumprimento da obrigação - porto de Leixões, enquanto lugar da entrega da mercadoria).

As apelantes discordam deste entendimento considerando que à data da publicação da LTM o CPC não previa qualquer regra de competência internacional exclusiva dos tribunais portugueses, exclusividade introduzida inovatoriamente pela LTM, pelo que ao ser introduzido o art.º 65º-A no CPC, que se reporta à competência exclusiva dos tribunais portugueses, tem de se entender que estão apenas em causa as matérias ali consignadas, sendo razões de ordem excepcional que aconselham essa restrição de jurisdição, pelo que a competência exclusiva não pode resultar de outras leis avulsas. Ora, esta interpretação parte, desde logo, de um pressuposto errado, qual seja o de que à data da publicação da LTM as regras processuais civis não previam competência exclusiva dos tribunais portugueses, porquanto, contrariamente ao afirmado na respectiva motivação do recurso, o art.º 65º-A do CPC de 1961 foi introduzido nesse diploma legal pela Lei n.º 21/78, de 3 de Maio. Assim, quando o legislador estabeleceu no art.º 7º, n.º 1 da LTM a invalidade

dos pactos que privassem os tribunais portugueses de jurisdição quanto a questões de direito marítimo internacional quando essa jurisdição lhes fosse de atribuir, de acordo com os factores previstos no então art.º 65º do CPC, não podia deixar de conhecer a previsão legal quanto a competência exclusiva constante desse diploma legal, pelo que, ao contrário do sustentado pelas recorrentes, o legislador terá querido prever, para além das situações elencadas no art.º 65º-A do CPC, a exclusividade da jurisdição dos tribunais Portugueses quanto àquelas matérias, desde que se verificasse um factor de atribuição dessa competência internacional.

Certo é que a atribuição de competência internacional aos tribunais de um Estado pressupõe que a causa apresente um ou vários elementos de conexão com a ordem jurídica desse Estado, figurando entre eles, o lugar da situação dos bens, o lugar do cumprimento da obrigação, o lugar da ocorrência do dano, o domicílio do demandado e a vontade das partes.

Estes elementos de conexão são escolhidos em função de diversos interesses, designadamente, a boa administração da justiça, a efectividade da tutela processual, a harmonia das decisões sobre um litígio, o interesse das partes, a protecção de partes mais fracas e a proximidade com o litígio - cf. João de Castro Mendes e Miguel Teixeira de Sousa, op. cit., pág. 173.

Certo é também que a transnacionalidade é transversal ao direito marítimo, mas tal não significa que o legislador português não tenha pretendido, precisamente, salvaguardar os interesses inerentes a situações jurídicas que contêm elementos de conexão muito próximos e relevantes com a ordem jurídica nacional, que, é, aliás, o que sucede, neste caso, em que o local de entrega da mercadoria se situa em Portugal, o destinatário tem sede em Portugal e a alegada transportadora/transitória tem também sede em Portugal (não obstante a indiciada intervenção de sociedade com sede em Espanha). Atento o disposto no art.º 7º, n.º 1 da LTM^[14] parece claro que ali se estabelece uma regra de competência exclusiva dos tribunais portugueses em questões de direito marítimo internacional, quando essa competência internacional resulte da norma do art.º 62º do CPC, como é o caso, a menos que os intervenientes no pacto sejam estrangeiros, devendo a obrigação que ser cumprida no estrangeiro e não respeite a bens situados em Portugal (n.º 2 do art.º 7º).

Além disso, o DL 352/86, de 21 de Outubro, que deu início a uma das fases de reformulação do Direito Comercial Marítimo, como decorre do seu Preâmbulo, ao estipular o sobre regime do contrato de transporte marítimo de mercadorias, dispôs sobre a competência internacional dos tribunais portugueses para o julgamento de acções emergentes de contrato de transporte de mercadorias por mar, prevendo como factores de atribuição de

tal competência o porto de carga ou de descarga se situar em Portugal, o contrato de transporte tiver sido celebrado em Portugal, o navio transportador arvorar a bandeira portuguesa ou estiver registado em Portugal e a sede, sucursal, filial ou delegação do carregador, do destinatário ou consignatário ou do transportador se localizar em território português.

Resulta, assim, da conjugação das mencionadas disposições legais que a competência internacional dos tribunais portugueses em matéria de direito marítimo não pode ser objecto de um pacto privativo de jurisdição ou foro eficaz, quando se devam aplicar as regras internas para aferição de avaliação dessa convenção.

E essa atribuição de competência internacional exclusiva não resulta afastada se, como decorre da regra do primado do direito europeu, se considerar que a remissão efectuada pelo art.º 7º, n.º 1 da LTM para a regra do art.º 62º do CPC se encontra derogada face às regras de competência internacional do Regulamento que prevalecem sobre as do direito interno, pois que, também por esta via, sempre se reconheceria a existência do factor de atribuição da competência internacional aos tribunais portugueses, seja pela competência especial do art.º 7º, n.º 1, a), seja pela competência geral do art.º 4º, n.º 1 do Regulamento, o que impediria a celebração de pacto privativo dessa jurisdição, em conformidade, com o direito interno (cf. art.º 94º, n.º 3, d) do CPC).

Apesar dos óbices que as apelantes dirigem contra o reconhecimento da competência exclusiva dos tribunais portugueses, invocando a transnacionalidade das questões de direito marítimo internacional, que não se compaginaria com a imposição de uma regra de competência exclusiva dos tribunais nacionais, por se tratar de matéria naturalmente conexada com vários intervenientes localizados em diferentes Estados, de modo que a competência exclusiva levaria a que nunca se admitisse a competência de tribunais de Estados terceiros, escolhidos pelas partes, crê-se que serão objecções a ponderar de iure constituendo, mas que não relevam para sustentar a validade do pacto de jurisdição aqui em presença.

Reconhecendo essa competência internacional exclusiva, refere Luís de Lima Pinheiro^[15]:

“Com não menos radicalismo, o legislador português estabeleceu, na legislação de Direito Comercial Marítimo de 1986/1987, a regra da ineficácia dos pactos privativos de jurisdição. Com efeito, nos termos do art.º 7.º da L n.º 35/86, de 4/9, não é “válido” o pacto destinado a privar de jurisdição os tribunais portugueses, quando a estes for de atribuir tal jurisdição por força do disposto no art.º 65.º CPC (atual art.º 62.º CPC de 2013)^[16], exceto se as partes forem estrangeiras e se tratar de obrigação que, devendo ser cumprida

em território estrangeiro, não respeite a bens sitos, registados ou matriculados em Portugal.

Perante as regras de competência internacional contidas noutros diplomas de Direito Marítimo^[17], é duvidoso que o pacto de jurisdição possa produzir o efeito privativo de competência quando os tribunais portugueses forem competentes com base nessas regras.”

Assim, diversamente do sustentado pela apelante, do conjunto das regras emergentes de diplomas de Direito Marítimo, designadamente aqueles que são indicados na decisão recorrida e que estabelecem a competência internacional dos tribunais portugueses relativamente a matérias atinentes a contrato de transporte de passageiros por mar, contrato de reboque e contrato de fretamento ou subfretamento, todos eles integrados na reforma do direito comercial marítimo empreendida a partir de 1986, torna-se evidente a opção pela competência internacional exclusiva dos tribunais portugueses para apreciar os litígios emergentes de tais matérias.

Luís Lima de Pinheiro não deixa de apontar críticas a essa opção, *in op. cit.*, pág. 584-585:

“Que dizer dos limites colocados à eficácia dos pactos de jurisdição em matéria marítima pelo Direito português nos termos anteriormente expostos (*supra* C)?

A atribuição de competências exclusivas só pode admitir-se em matérias bem restritas, onde razões de natureza excecional o aconselham (por exemplo, art.ºs 22.º do Regulamento Bruxelas I e 63.º CPC), tendo como consequência a ineficácia dos pactos privativos de jurisdição e a recusa de reconhecimento de sentenças proferidas por tribunais estrangeiros quando os tribunais do foro forem exclusivamente competentes.

Mas nenhuma razão excecional parece fundamentar uma regra geral de competência exclusiva em todas as matérias marítimas: se todos os Estados consagrassem tal regra, nenhum deles reconheceria as sentenças proferidas pelos tribunais estrangeiros quando os seus tribunais fossem competentes, o que limitaria a eficácia prática das decisões proferidas nestas matérias por forma contrária aos interesses das partes e ao desenvolvimento do comércio internacional. Mais em geral, não posso concordar com uma regra geral de ineficácia dos pactos privativos de jurisdição ou que só admita a sua eficácia em casos residuais.

Quando, relativamente ao contrato de transporte marítimo, o legislador português de 1986/1987 estabeleceu múltiplos fatores de atribuição de competência, alguns dos quais traduzem ligações muito ténues com o foro, contribuiu para o *forum shopping*, i.e., para escolha pelo autor do foro mais conveniente para a sua pretensão.

Tratando-se de uma relação em que a grande maioria das ações são propostas pelos destinatários ou as suas seguradoras contra os transportadores (por avaria ou falta de carga), este forum shopping significa um tratamento desigual desfavorável aos transportadores.

Com a invalidade das cláusulas de jurisdição torna-se imperativo este forum shopping unilateral e compromete-se a desejável previsibilidade.”

Apesar de tais objecções, tal não significa que compita ao julgador efectuar uma interpretação que não colhe o mínimo de correspondência verbal no texto da lei, nem a invocação do elemento histórico, ou seja, o conjunto de circunstâncias subjacentes ao surgimento desta lei - a necessidade de regular o direito marítimo face às suas particularidades no confronto com a lei comercial -, permite uma eventual redução teleológica, que conduziria ao afastamento da norma do art.º 7º, n.º 1 da LTM, por não se visar que o fim por ela propugnado tenha deixado de subsistir.

Assim, ao contrário do propugnado pelas recorrentes importa reconhecer que o pacto de privativo de jurisdição que atribuiu competência exclusiva aos tribunais de Hong Kong para apreciar os litígios emergentes do contrato de transporte titulado pelo Bill of Lading n.º TAO01786071 não é válido por recair sobre matéria da exclusiva competência dos tribunais portugueses (cf. art.º 94º, n.º 3, d) do CPC), pelo que se impõe reconhecer a competência internacional do tribunal português.

Improcede integralmente a apelação, devendo manter-se inalterada a decisão recorrida.

*

Das Custas

De acordo com o disposto no art.º 527º, n.º 1 do CPC, a decisão que julgue a acção ou algum dos seus incidentes ou recursos condena em custas a parte que a elas houver dado causa ou, não havendo vencimento da acção, quem do processo tirou proveito. O n.º 2 acrescenta que dá causa às custas do processo a parte vencida, na proporção em que o for.

Nos termos do art.º 1º, n.º 2 do Regulamento das Custas Processuais considera-se processo autónomo para efeitos de custas, cada recurso, desde que origine tributação própria.

As recorrentes decaem em toda a extensão quanto à pretensão que trouxeram a juízo, pelo que as custas (na vertente de custas de parte) ficam a seu cargo.

*

IV - DECISÃO

Pelo exposto, acordam as juízas desta 7.ª Secção do Tribunal de Relação de Lisboa, em julgar improcedente a apelação, mantendo, em consequência, a decisão recorrida.

As custas ficam a cargo das apelantes.

*

Lisboa, 19 de Dezembro de 2023

Micaela Marisa da Silva Sousa

Alexandra de Castro Rocha

Cristina Silva Maximiano

[1] Adiante designado pela sigla CPC.

[2] Adiante designado apenas por Regulamento.

[3] Adiante designada pela sigla LTM.

[4] *“O contrato de transporte de mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias”*, Almedina, 2000

[5] Acessível na Base de Dados do Instituto de Gestão Financeira e Equipamentos da Justiça, IP, em www.dgsi.pt, onde se encontram disponíveis todos os arestos adiante mencionados sem indicação de origem.

[6] In Revista do CEJ 2º Semestre 2018 Número 2.

[7] Acessível no Blog do IPPC em <https://blogippc.blogspot.com/>.

[8] O artigo 288.º, segundo parágrafo do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia estatui: *“O regulamento tem carácter geral. É obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros”*.

[9] Adiante designado pela sigla TJUE.

[10] Acessível em

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1573721350153&uri=CELEX:62018CJ0213>.

[11] Acessível em

<https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/40078/1/SI%20Tomo%20LXIV%202015%20-%20Compet%C3%Aancia%20Judici%C3%A1ria%20na%20Uni%C3%A3o%20Europeia.pdf>.

[12] In Revista da Ordem dos Advogados, Ano 65 - Dezembro 2005.

[13] *“A autonomia das partes num contrato que não seja de seguro, de consumo ou de trabalho quanto à escolha do tribunal competente, no caso de apenas ser permitida uma autonomia limitada de escolha do tribunal, deverá ser respeitada sem prejuízo das competências exclusivas definidas pelo presente regulamento.”*

[14] Tendo em conta que a LTM veio instituir os tribunais marítimos, enquanto

tribunais de competência especializada, regulando a sua área de jurisdição, composição e competência, deve ser tida como lei de processo para efeitos do disposto no art.º 37º, n.º 2 da Lei de Organização do Sistema Judiciário.

[15] In Temas de Direito Marítimo - III. *Pactos de Jurisdição e Convenções de Arbitragem em Matéria de Transporte Marítimo de Mercadorias*, pp. 574-575.

[16] Ver, designadamente, art.º 71.º/1 CPC, aplicável por força do art.º 62.º/a CPC.

[17] Ver ainda DL n.º 349/86, de 17/10, art.º 20.º; DL n.º 352/86, de 21/10, art.º 30.º; DL n.º 431/86, de 30/12, art.º 16.º; e, DL n.º 191/87, de 29/4, art.º 47.º.