



## Notas sobre a proteção do passageiro no transporte ferroviário

Daniel de Bettencourt Rodrigues Silva Morais\*-\*\*

### 1. Considerações iniciais

Não vemos melhor forma de começar este estudo do que recorrendo às próprias palavras do ilustre homenageado, acompanhado por Leitão Pais de Vasconcelos<sup>1</sup>: “pelo contrato de transporte, o transportador obriga-se, mediante remuneração, a deslocar ou fazer deslocar pessoas ou mercadorias alheias de um lugar para outro”. Por isso, podemos dizer que na base do transporte se encontra uma ideia de “movimentação de pessoas e de bens” e que, numa perspetiva técnico-jurídica, no contrato de transporte o transportador assume uma obrigação de resultado, que consiste na “deslocação voluntária (...), em termos organizados, de pessoas ou

---

\* Professor Auxiliar da Faculdade de Direito de Lisboa

\*\* Este texto foi escrito em justa homenagem ao Professor Doutor Pedro Pais de Vasconcelos, figura incontornável no estudo e no ensino do Direito em Portugal.

<sup>1</sup> Pedro Pais de Vasconcelos/Pedro Leitão Pais de Vasconcelos, *Direito Comercial*, Vol. I, 2.ª ed., Coimbra, Almedina, 2020, p. 295.



de bens, de um local para o outro”<sup>2</sup>.

Como é sabido, o contrato de transporte pode ser objeto de diversas classificações. Quanto à realidade a transportar, pode ser um transporte pessoas (o que engloba os passageiros e as respetivas bagagens) e de mercadorias (o que inclui, igualmente, coisas que não podem ser entendidas como mercadorias<sup>3</sup>), e quanto ao meio utilizado, os transportes podem ser terrestres, marítimos, fluviais (ou por canais) e aéreos. Os transportes terrestres subdividem-se em rodoviários e ferroviários. Igualmente relevante é a classificação dos transportes consoante estes se circunscrevem ao território nacional (transporte interno) ou atravessem as fronteiras de mais de um país (transporte internacional)<sup>4</sup>.

No mundo globalizado em que vivemos, no qual a deslocação de pessoas e coisas se encontra na ordem do dia, parece-nos oportuno visitar o regime jurídico aplicável à proteção do passageiro, em matéria de responsabilidade e não só, visto que este não tem sido

---

<sup>2</sup> António Menezes Cordeiro, “Introdução ao Direito dos Transportes”, in M. Januário da Costa Gomes (coord.), *I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. O contrato de transporte marítimo de mercadorias*, Coimbra, Almedina, 2008, pp. 7-39, em particular, p. 7.

<sup>3</sup> A ideia de que o transporte de mercadorias é delimitado por “exclusão das partes”, resulta claramente do artigo 46.º/1 do Regulamento Geral para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39780, de 21/09/1954, e que ainda se encontra parcialmente em vigor, nomeadamente, no que se refere ao transporte ferroviário de mercadorias. Segundo o referido preceito “a expressão «mercadorias» abrange, além dos animais, todos os volumes e objetos que segundo as convenções internacionais e assinadas e ratificadas por Portugal, não devem ser classificados como bagagem”.

<sup>4</sup> Cfr. Pedro Pais de Vasconcelos/Pedro Leitão Pais de Vasconcelos, *op. cit.*, p. 297.



objeto de particular atenção por parte da nossa doutrina<sup>5</sup>. O transporte ferroviário oferece muito maior segurança, quando confrontado com o transporte rodoviário, o que lhe confere um papel de particular destaque no domínio do Direito dos Transportes<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> No entanto, tenha-se em atenção o estudo de fôlego, e em tom particularmente crítico, de Rafael Augusto de Moura Paiva: “Sobre a proteção da pessoa humana no transporte ferroviário: «linhas e linhas»”, in M. Januário da Costa Gomes (coord.), *Temas de Direito dos Transportes*, Vol. II, Coimbra, Almedina, 2013, pp. 307-442. Em matéria de transporte ferroviário, mas fora do âmbito do tema que nos ocupa, acrescente-se o texto de Carlos Lacerda Barata “Contratos de transporte terrestre: formação e conclusão”, in M. Januário da Costa Gomes (coord.), *Temas de Direito dos Transportes*, Vol. III, Coimbra, Almedina, 2015, pp. 201-246, em particular, pp. 230-237, em que o autor analisa a formação e conclusão do contrato de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias; bem como, a análise de Guilherme d’Oliveira Martins, “Direito dos transportes ferroviários em Portugal à luz do novo contrato de serviço público”, in M. Januário da Costa Gomes (coord.), *Temas de Direito dos Transportes*, Vol. V, Coimbra, Almedina, 2020, pp. 329-360.

<sup>6</sup> Tenham-se presentes, a este propósito, os considerandos (5) e (37) da Diretiva (UE) 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio de 2016 relativa à segurança ferroviária (reformulação). Nos termos do considerando (5) “*Os níveis de segurança do sistema ferroviário da União são geralmente elevados, em especial quando comparados com os do transporte rodoviário. A segurança ferroviária deverá ser geralmente mantida e, se possível, continuamente melhorada, tendo em conta os progressos técnicos e científicos e a evolução do direito da União e do direito internacional. Deverá ser dada prioridade à prevenção de acidentes. Deverá também ser tido em conta o impacto resultante de fatores humanos*”. Por outro lado, resulta do considerando (37) que “*Os acidentes ferroviários graves são raros. Porém, podem ter consequências desastrosas e suscitar preocupações por parte do público relativamente ao desempenho do sistema ferroviário da União em termos de segurança. Consequentemente, todos esses acidentes deverão, numa perspetiva de segurança, ser objeto de inquérito*



Atendendo às classificações que foram referidas, importa salientar um aspeto óbvio, mas, ainda assim, não de somenos importância: o de que pessoas não são mercadorias, pelo que têm de ser tratadas de forma totalmente diferente. As pessoas devem ser transportadas com segurança e conforto, e não como carga ou como animais<sup>7</sup>, tendo em conta que o resultado a que o transportador se obriga consiste em colocar a pessoa, ou os bens, íntegros no local de destino. Atendendo a esta obrigação de resultado assumida pelo transportador, o contrato de transporte deve ser classificado como um contrato de prestação de serviços na modalidade de empreitada.<sup>8</sup>

Devido ao resultado visado com este contrato, não só é certa a afirmação de que “o Direito dos Transportes é um Direito de pessoas” – que devem ser transportadas com “segurança, conforto, higiene, tranquilidade e dignidade”<sup>9</sup> –, como este será o melhor ponto de partida para uma análise do transporte ferroviário de pessoas<sup>10</sup>. Num âmbito mais geral, que engloba, igualmente, o transporte de mercadorias, não há dúvida de que a mais importante característica do contrato de transporte é a existência de uma “cláusula de

---

para evitar a sua repetição, devendo os resultados deste ser tornados públicos. Outros acidentes e incidentes deverão ser igualmente objeto de inquéritos de segurança, se constituírem precursores importantes de acidentes graves” (o itálico é nosso).

<sup>7</sup> Como salientam, Pedro Pais de Vasconcelos/Pedro Leitão Pais de Vasconcelos, *op. cit.*, p. 300.

<sup>8</sup> António Menezes Cordeiro, *op. cit.*, pp. 24 e 35.

<sup>9</sup> A afirmação é de António Menezes Cordeiro, *op. cit.*, p. 38.

<sup>10</sup> Como resulta da análise de Rafael Paiva, *op. cit.*, p. 310



incolumidade”<sup>11</sup>.

Centraremos a nossa análise no regime da responsabilidade do transportador ferroviário por danos sofridos pelos passageiros, excluindo o transporte de mercadorias, de forma a não nos alongarmos demasiado, atendendo à dimensão do regime jurídico em causa. Com o mesmo intuito, também não faremos referência à responsabilidade do transportador por perda ou avaria da bagagem expedida, bem como, por atraso na sua entrega, e ainda, à sua responsabilidade por atraso no carregamento ou na entrega de veículos, ou sua perda.

Por outro lado, uma análise do problema da proteção do passageiro no transporte ferroviário ficaria incompleta sem uma referência ao regime aplicável em matéria de supressão, atraso ou perda de correspondência, tendo em conta que o transportador assume uma obrigação de resultado, não só de transportar pessoas

---

<sup>11</sup> Cfr. Rafael Paiva, *op. cit.*, p. 311. Sobre a mesma ideia cfr. Carlos Lacerda Barata, *op. cit.*, p. 203, texto e nota 7, com diversas referências bibliográficas sobre a questão. Na doutrina italiana, Michela Comuzzo refere que a proteção do passageiro, constitui um traço particular e quase exclusivo do contrato de transporte [“La responsabilità del vettore ferroviario nel trasporto di persone”, in Rocco Lobianco (a cura di) *Compendio di Diritto Ferroviario*, Milano, Giuffrè, 2012,, p. 104]. Por outro lado, Antonini aponta a proteção do passageiro como uma das “obrigações instrumentais e acessórias do transportador” (Alfredo Antonini, *Corso di Diritto dei Trasporti*, terza edizione, Milano, Giuffrè, 2015, pp. 230-231). Pelo contrário, entre nós, Hugo Ramos Alves entende que o dever de proteção do passageiro “surge como decorrência natural da obrigação de deslocação, estando, pois, no mesmo plano hierárquico para efeitos de responsabilidade do transportador em caso de incumprimento, “A disciplina europeia da sobrerreserva: entre o dever de proteção e a pena legal”, in *Temas de Direito dos Transportes*, Vol. V, cit., pp. 361-411.em particular, pp. 367-368.



de um local para outro, mas, igualmente, de o fazer de acordo com horários previamente publicitados. Embora a tendência possa ser a de considerar que, nestes casos, os danos causados têm menor gravidade, ainda assim poderão estar em causa danos relevantes.

Apesar do repto da nossa doutrina, relativamente à necessidade de uma maior harmonia no tratamento dos problemas jurídicos relacionados com a atividade transportadora, caminhando-se para uma unificação do Direito dos Transportes<sup>12</sup>, a sua autonomia enquanto ramo do Direito é questionada por autores de relevo. Esse é o caso do ilustre homenageado, acompanhado por Leitão Pais de Vasconcelos, que, embora reconheçam uma certa autonomia funcional e legislativa do Direito dos Transportes no seio do Direito Comercial, concluem que, sem se manter ancorada no Direito Comercial, esta matéria não consegue “encontrar um sentido próprio e autónomo”<sup>13</sup>. Eis, por isso, um motivo acrescido, para além da

---

<sup>12</sup> Neste sentido, cfr. Januário da Costa Gomes, “Nota prévia”, in *Temas de Direito dos Transportes*, Vol. I, cit., pp. 5-6.

<sup>13</sup> Pedro Pais de Vasconcelos/Pedro Leitão Pais de Vasconcelos, *op. cit.*, p. 33. No mesmo sentido, Menezes Cordeiro salienta que o Direito Material dos Transportes se reporta, fundamentalmente, ao Direito dos contratos de transporte e surge como um capítulo do Direito Comercial, com evidente especialidade, embora seja excessivo proclamar a sua autonomia (*op. cit.*, p. 9). Na doutrina italiana, Antonini também entende que, embora caracterizado pela especialidade, bem como pela autonomia didática e científica, o Direito dos Transportes carece de autonomia normativa, por não ter ainda atingido uma sistemática própria, mantendo-se como uma mera disciplina jurídica, mas não como ramo do Direito. No interior do Direito dos Transportes, o autor defende a autonomia do Direito da Navegação, que incluiria o Direito Aéreo e o Direito Marítimo (caraterizados por uma especialidade no âmbito do próprio Direito dos Transportes, já de si especial). Pelo contrário, os



intenção do autor em homenagear uma figura ilustre no panorama jurídico português, para proceder à publicação deste texto na *Revista de Direito Comercial*.

## 2. As fontes relevantes para a temática em análise e o seu âmbito de aplicação

A primeira dificuldade com que se depara aquele que se debruça sobre o contrato de transporte ferroviário de pessoas reside na identificação das fontes aplicáveis<sup>14</sup>.

---

transportes rodoviário e ferroviário carecem de autonomia. Salienta Antonini que, atualmente, verifica-se uma deslocação do centro de atenção da figura do transportador para o interessado na carga, que assume a veste de utente-consumidor e detém o controlo de uma quantidade notável de mercadorias, determinando a sua deslocação no cenário mundial, e num contexto de aumento da relevância do transporte rodoviário e de difusão do transporte multimodal. Por isso, a tendência será a de uma uniformização das regras que disciplinam os transportes rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo. No entanto, trata-se de uma mera tendência, pois, na prática, os técnicos e especialistas continuam a separar as diversas modalidades de transporte, tanto no plano contratual, quanto no plano normativo (Antonini, *op. cit.*, pp. 34, 37, 56-57 e 60). Para uma crítica à unificação do Direito da Navegação, discutindo a autonomia do Direito Aéreo, cfr. Hugo Ramos Alves, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, Lisboa, AAFDL, 2020, pp. 22-31. O autor defende a autonomia do Direito Aéreo enquanto disciplina jurídica, não negando a necessidade de se proceder às necessárias conexões com outras disciplinas jurídicas (*op. cit.*, pp. 22-31).

<sup>14</sup> Na doutrina italiana, Michela Comuzzo qualifica como “precário e caótico” o estado das fontes, no que se refere à responsabilidade do transportador ferroviário no transporte de pessoas, embora admita que a situação melhorou com a entrada em vigor do Regulamento n.º 1371/2007/CE (*op. cit.*, pp. 103-120, em particular,



Em matéria de transporte ferroviário, no plano internacional<sup>15</sup>, é de destacar a COTIF<sup>16</sup>, ou seja, a Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Mercadorias por Caminho de Ferro, de 9 de maio de 1980, aprovada para ratificação na ordem jurídica portuguesa pelo Decreto n.º 50/85, de 27 de novembro. Esta inclui diversas regras uniformes, nomeadamente, as Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros (CIV) e as Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias (CIM), respetivamente, apêndices A e B da Convenção. A COTIF foi alterada pelo Protocolo de 3 de junho de 1999, conhecido por Protocolo de Vilna, assinado por Portugal em 9 de dezembro do mesmo ano e aprovado pelo Decreto n.º 3/2004. Apesar de a versão autêntica ser em francês (artigo 45.º/1 COTIF), a tradução para português surge em anexo aos referidos Decretos<sup>17</sup>.

De acordo com o artigo 1.º/1 CIV, as Regras Uniformes

---

p. 103). Por sua vez, atendendo ao regime legal aplicável em matéria de tutela dos passageiros no transporte ferroviário, Rafael Paiva reporta-se à “legalização” de um “estado de completa confusão e injustiça em relação aos lesados” (*op. cit.*, p. 318).

<sup>15</sup> O Direito dos Transportes é caracterizado pelo internacionalismo, tendo em conta que a prestação a que o transportador se obriga tem frequentemente origem no território de um estado, terminando no território de outro estado. A isto acresce a tendência para a uniformidade normativa no cenário mundial (cfr. Alfredo Antonini, *op. cit.*, pp. 27-32 e 60).

<sup>16</sup> A COTIF aplica-se na Europa, no Magreb e no Médio Oriente.

<sup>17</sup> Os *Explanatory Reports* que se encontram disponíveis no *site* da OTIF (Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários, instituída pelo art. 1.º COTIF) constituem elementos úteis para uma adequada interpretação das regras CIV e CIM. Disponíveis em: [http://otif.org/en/?page\\_id=180](http://otif.org/en/?page_id=180) (consultados a 3 de dezembro de 2020).





aplicam-se a qualquer contrato de transporte ferroviário de passageiros, a título gratuito ou oneroso, se os locais de partida e de destino se situarem em dois Estados-Membros diferentes. Para este efeito, o domicílio, sede e nacionalidade das partes no contrato de transporte são irrelevantes. O facto de existirem vários títulos de transporte não exclui que possa estar em causa um único contrato, mesmo que alguns desses títulos abrangam somente um trajeto a realizar no interior de um único Estado. Por outro lado, as Regras Uniformes CIV serão automaticamente aplicadas aos contratos em que o local de partida e de destino se situam no mesmo Estado, havendo somente uma passagem pelo território de outro Estado<sup>18</sup>.

As Regras CIV também se aplicam:

- a) Ao transporte rodoviário que constitua um complemento do transporte ferroviário, se o contrato único de transporte internacional incluir um segmento de transporte ferroviário transfronteiriço e o transporte rodoviário for exclusivamente interno (art. 1.º/2);
- b) Ao transporte fluvial que constitua um complemento do transporte ferroviário, se o contrato implicar um transporte ferroviário transfronteiriço e o transporte por via navegável interior for interno, exceto se este último for efetuado numa das linhas inscritas na lista de linhas

---

<sup>18</sup> Cfr. *Explanatory Report CIV UR*, n.º 3 e n.º 1.1., respetivamente, dos comentários ao art. 1.º.



prevista no art. 24.º COTIF<sup>19</sup> (art. 1.º/2);

- c) Ao transporte marítimo e fluvial nas linhas inscritas na lista de linhas contemplada no mesmo art. 24.º COTIF, mesmo que o transporte ferroviário seja meramente interno. Neste caso, o transporte marítimo poderá ser interno ou transfronteiriço e o transporte por via navegável interna será necessariamente transfronteiriço (art. 1.º/3)<sup>20</sup>.

As Regras uniformes CIV aplicam-se, igualmente, à responsabilidade do transportador em caso de morte e ferimento de passageiros, aos acompanhantes de remessas cujo transporte é realizado de acordo com as regras CIM (Art. 1.º/4). Trata-se de uma situação em que o transporte de pessoas é meramente acessório do transporte de mercadorias<sup>21</sup>.

Estando em causa transportes efetuados entre estações situadas no território de Estados limítrofes, as regras CIV não se aplicam quando a infraestrutura destas estações é gerida por um ou vários gestores de infraestrutura que pertencem ao mesmo Estado (art. 1.º/5).

Finalmente, a possibilidade de alguns Estados excluírem a

---

<sup>19</sup> Resulta do art. 24.º/1 COTIF que “As linhas marítimas e de navegação interior mencionadas no artigo 1.º das Regras Uniformes CIV e no artigo 1.º das Regras Uniformes CIM, nas quais se efectuam transportes em complemento de um transporte ferroviário abrangidos por um único contrato de transporte, são inscritas em duas listas: a) A listas das linhas marítimas e de navegação interior CIV; b) A listas das linhas marítimas e de navegação interior CIM”.

<sup>20</sup> Cfr. *Explanatory Report CIV UR*, n.ºs 1.2. a 1.4. dos comentários ao art. 1.º.

<sup>21</sup> Cfr. *Explanatory Report CIV UR*, n.º 4 dos comentários ao art. 1.º.



aplicação das regras CIV a uma parte da infraestrutura ferroviária situada no seu território – desde que tal infraestrutura se encontre definida com precisão e ligada à infraestrutura ferroviária de um Estado-Membro –, quanto tais Estados sejam parte numa convenção relativa ao transporte internacional ferroviário direto de passageiros, visou atender à situação dos Estados mais fracos, mas possuidores de uma vasta rede ferroviária, em particular os novos Estados-Membros que se encontravam a aplicar o *Agreement on International Passenger Traffic by Rail (SMPS)*, de 1 de novembro de 1951<sup>22</sup>.

No âmbito comunitário, no que se refere à proteção dos passageiros no transporte ferroviário, é de destacar o Regulamento n.º 1371.º/2007/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007<sup>23</sup>. Trata-se de uma fonte comunitária que vem, no

---

<sup>22</sup> Este acordo foi alterado pela última vez em 1 de maio de 2020, no âmbito da OSJD (*Organisation for Co-operation Between Railways*). Os Estados partes incluem, nomeadamente, os seguintes: Albânia, Azerbaijão, Afeganistão, China, Estónia, Geórgia, Lituânia, Polónia, Rússia e Ucrânia. Cfr. <https://en.osjd.org/api/media/resources/1596247> (consultado a 3 de dezembro de 2020).

<sup>23</sup> Desde que o setor ferroviário foi aberto à concorrência, em 2001, surgiram três pacotes, denominados pacotes ferroviários, num espaço de dez anos, visando a prossecução desse objetivo. Em abril e dezembro de 2016 foi aprovado um quarto pacote, relativo, respetivamente ao pilar técnico e ao pilar de mercado, com vista a concluir o espaço ferroviário europeu único. As diretivas de 1991 e 1995 definiram os pilares no que se refere à reestruturação do setor ferroviário. O objetivo pretendido de abertura do mercado no setor dos transportes ferroviários com vista a preservar a concorrência e a liberdade de prestação de serviços só pôde ser atingido através de uma harmonização das normas técnicas, administrativas e de segurança, indispensável para a interoperabilidade dos diferentes sistemas



âmbito da União Europeia, receber e complementar as Regras CIV, no que se refere ao transporte ferroviário de passageiros. Neste sentido, cada um dos capítulos do Regulamento complementa os diversos capítulos das Regras CIV<sup>24</sup>. No Anexo I do Regulamento consta um extrato que inclui quase a totalidade das referidas Regras Uniformes. Foi, criticamente, apontado por alguns um certo

---

ferroviários nacionais. A isto se somou, ainda, uma preocupação com a proteção do ambiente e a defesa dos consumidores, que levou, igualmente, a uma harmonização, com vista a evitar distorções da concorrência e a facilitar o acesso de novas empresas. Estes objetivos foram prosseguidos com os quatro pacotes ferroviários já referidos. O Regulamento n.º 1371/2007/CE surge no contexto do terceiro pacote ferroviário. Sobre política europeia de transportes, cfr. a ficha temática da União Europeia, de 2020, da autoria de Esteban Coito/Benjamin Klaus Wilhelm Blaser.

Disponível em:  
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/130/transporte-ferroviario>  
(consultado a 4 de dezembro de 2020). Cfr. igualmente, o excelente sumário presente no documento da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes: *Ecosystema Ferroviário Português 2012-2016*, abril de 2018, pp. 7-9, disponível em: [https://www.amt-autoridade.pt/media/1645/relatorio-ecosistema-ferroviario-portugu%C3%AAs\\_2012\\_2016.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1645/relatorio-ecosistema-ferroviario-portugu%C3%AAs_2012_2016.pdf) (consultado a 4 de dezembro de 2020).

<sup>24</sup> Resulta do Considerando (6), o seguinte: “O reforço dos direitos dos passageiros dos serviços ferroviários deverá ter como base o actual sistema de legislação internacional sobre esta matéria contido no Apêndice A – Regras uniformes relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros e Bagagens (CIV) da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de Maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de 3 de Junho de 1999 que altera a Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (Protocolo de 1999). No entanto, é conveniente alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento, de modo a proteger não só os passageiros dos serviços internacionais, mas também os passageiros dos serviços domésticos”.



servilismo do legislador comunitário, ao tomar esta opção<sup>25</sup>.

Em 23 de junho de 2011, a União Europeia aceitou a COTIF nos termos do art. 38.º desta Convenção. Resulta do art. 2.º do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF), que, nas relações entre si, os Estados Parte na COTIF, que sejam simultaneamente Estados-Membros da União Europeia, não aplicarão a Convenção, a não ser que não existam normas comunitárias na matéria. Por outro lado, embora resulte do art. 3.º/1 COTIF que os Estados-Membros se comprometem a concentrar no seio da OTIF a cooperação internacional no domínio ferroviário, desde que haja coerência com as funções atribuídas a tal Organização, o n.º 2 do mesmo preceito acrescenta que tais obrigações não prevalecem sobre as obrigações dos Estados enquanto membros das Comunidades Europeias ou Estados Partes no Acordo Sobre o Espaço Económico Europeu. Fica, deste modo, enquadrada e enfatizada esta complementaridade entre o Regulamento n.º 1371/2007/CE e as Regras CIV.

O âmbito de aplicação do Regulamento reveste-se de algum grau de complexidade.

O art. 2.º/1 determina que o Regulamento se aplica a todas as viagens e serviços ferroviários na Comunidade que sejam fornecidos por uma ou mais empresas ferroviárias titulares de uma licença. Apesar de o art. 2.º/1 remeter para a Diretiva n.º 95/18/CE, quanto à determinação das empresas ferroviárias que possuem uma licença, esta foi alterada e reformulada pela Diretiva n.º 2012/34/UE, de 21 de novembro, do Parlamento Europeu e do Conselho, que contempla

---

<sup>25</sup> Cfr. Michela Comuzzo, *op. cit.*, p. 105.



o licenciamento das empresas ferroviárias no seu Capítulo III. Resulta do seu art. 2.º/2, que os Estados-Membros podem excluir diversas empresas – indicadas no preceito – da aplicação deste Capítulo, o que significa que, ao ficarem excluídas da aplicação das regras relativas ao licenciamento, não se poderão considerar possuidoras de uma “licença” para efeitos de aplicação do Regulamento n.º 1371/2007/CE, não estando, por isso, sujeitas ao mesmo. Veremos, posteriormente, quais as empresas que o Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que transpôs para a nossa ordem jurídica a Diretiva n.º 2012/34/UE, excluiu do âmbito de aplicação das regras relativas ao licenciamento.

Estabelece, depois, o art. 2.º/3 a aplicabilidade de um conjunto de preceitos a todos os serviços ferroviários de passageiros na Comunidade, sem qualquer possibilidade de isenção<sup>26</sup>. Pelo contrário, o art. 2.º/4 permite aos Estados-Membros isentar os

---

<sup>26</sup> Trata-se dos artigos: 9.º (“Disponibilidade de bilhetes, bilhetes únicos e reservas”, que engloba o direito de quem pretende adquirir um bilhete para viajar de comboio poder fazê-lo sem dificuldades indevidas); 11.º (“Responsabilidade em relação aos passageiros e às bagagens”, que remete para os arts. 26.º a 52.º CIV, embora excluindo o art. 32.º CIV relativo à responsabilidade em caso de supressão, atraso ou perda de correspondência, que é especificamente regulada no próprio Regulamento); 12.º (“Seguro”, que consagra a obrigação de a empresa ferroviária dispor de um seguro adequado, de modo a cobrir as responsabilidades que lhe cabem ao abrigo do Regulamento); 19.º (“Direito ao transporte”, relativo a pessoas portadoras de deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida); art. 20.º/1 (“Informação para pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida”); e art. 26.º (“Segurança pessoal dos passageiros”, ou seja, a obrigação de as empresas ferroviárias tomarem as medidas adequadas para garantirem a segurança pessoal dos passageiros nas estações ferroviárias e nos comboios e para controlarem os riscos). Sobre a questão, cfr. o Considerando (25) do Regulamento.



serviços ferroviários domésticos de passageiros de aplicação das disposições do Regulamento que não estejam incluídas no art. 2.º/3, desde que o façam de uma forma transparente e não discriminatória, e por um período que não pode ser superior a cinco anos e que poderá ser renovável duas vezes, novamente por um período máximo de cinco anos de cada vez<sup>27</sup>. O art. 2.º/5 prevê isenções sem qualquer limite temporal para os serviços ferroviários urbanos, suburbanos e regionais de passageiros<sup>28</sup>. Trata-se de uma opção discutível, pois introduz uma disparidade de tratamento entre os

---

<sup>27</sup> Daqui se retira, que estas isenções só podem durar por um período máximo de 15 anos [5 anos + (5 anos x 2) = 15 anos] a contar da entrada em vigor do Regulamento, em dezembro de 2009. Resulta do Considerando (25), que a referência aos “serviços ferroviários domésticos de passageiros” se reporta aos serviços de longa distância.

<sup>28</sup> Quanto à definição de “serviços ferroviários urbanos, suburbanos e regionais de passageiros”, o Regulamento remete para a Diretiva n.º 91/440/CE, que, conforme foi referido anteriormente, foi alterada e reformulada pela Diretiva n.º 2012/34/UE. Resulta do art. 3.º/6 de Diretiva de 2012, que se entende por “«serviços urbanos e suburbanos», serviços de transporte cujo objetivo principal é dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, incluindo uma aglomeração transfronteiriça, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios”. Por outro lado, resulta do n.º 7 do mesmo artigo que se entende por “«serviços regionais», serviços de transporte cujo objetivo principal é dar resposta às necessidades de transporte de uma região, incluindo uma região transfronteiriça”. O art. 2.º/5 do Regulamento n.º 1371.º/2007/CE acrescenta ainda que “(...) ao aplicarem essas definições, os Estados-Membros devem respeitar os seguintes critérios: a distância, a frequência dos serviços, o número de paragens previstas, o material circulante utilizado, os sistemas de venda de bilhetes, as variações no número de passageiros entre serviços nos períodos de maior e menor tráfego, os códigos dos comboios e os horários”.



utentes do serviço ferroviário<sup>29</sup>.

Finalmente, os Estados-Membros podem isentar certos serviços ou viagens da aplicação de todas as disposições do Regulamento, sem exceção e por um período de cinco anos, renovável, por uma parte significativa do serviço ferroviário de passageiros, que inclua pelo menos uma paragem prevista em estação, ser efetuada fora da Comunidade. Ou seja, trata-se de uma isenção relativa a “serviços em regiões em que uma parte significativa do serviço é explorada fora da Comunidade”<sup>30</sup>.

No que se refere à ordem jurídica portuguesa, foram feitas diversas isenções, que constam do art. 4.º do Decreto-Lei n.º 35/2015, de 6 de março: 1) sem limite de prazo, relativamente aos serviços urbanos, suburbanos e regionais; 2) pelo prazo máximo possível, ou seja, até dezembro de 2024, em relação aos serviços domésticos de longo curso<sup>31</sup>.

Estão em causa os seguintes artigos do Regulamento: 8.º (“Informações relativas a viagens”); 10.º (“Sistemas de informação e de reservas”); 13.º (“Pagamentos adiantados”); 14.º (“contestação da responsabilidade”, ou seja, assistência ao passageiro quando pede uma indemnização a um terceiro que não a empresa ferroviária); 15.º (“Responsabilidade por atrasos, perda de correspondência e

---

<sup>29</sup> Neste sentido, cfr. Michela Comuzzo, *op. cit.*, p. 106.

<sup>30</sup> Considerando (24).

<sup>31</sup> Um resumo da situação das isenções nos diversos Estados-Membros, em março de 2019, encontra-se disponível em:

file:///D:/DTO%20TRANSP%20TERRESTRES/TRANSPORTE%20FERROVI%C3%81RIO/TABELA%20DE%20ISEN%C3%87%C3%95ES%20AO%20REG.%201371%202007.pdf (consultado a 9 de dezembro de 2020).





anulações”); 16.º (“Reembolso e reencaminhamento”); 17.º (“Indemnização do preço do bilhete” em caso de atraso); 18.º/2 ( relativo à assistência em atraso de mais de 60 minutos”); 20.º/2 (relativo à obrigação de informar por escrito a pessoa portadora de deficiência ou a pessoa de mobilidade reduzida do fundamento da recusa de reserva, emissão de bilhete ou imposição de acompanhamento se esta o solicitar); 27.º (“Queixas”, que engloba a existência de um mecanismo de tratamento de queixas, informações sobre os contactos das empresas ferroviárias e suas línguas de trabalho, e prazos curtos para os destinatários das queixas responderem de forma fundamentada às mesmas); e art. 28.º (“Normas de qualidade de serviço”, que determina que as empresas ferroviárias devem definir normas de qualidade do serviço e aplicar um sistema de gestão da qualidade).

Na nossa ordem jurídica, foram ainda feitas isenções aos seguintes artigos dos Anexos I, II e III: arts. 6.º a 14.º (“Título II – Celebração e execução do contrato e transporte”); e art. 32.º (“Responsabilidade em caso de supressão, atraso ou perda de correspondência”). De acordo com o art. 4.º/5 do Decreto-Lei n.º 35/2015, enquanto todas estas isenções vigorarem, serão aplicadas as correspondentes disposições do Decreto-Lei n.º 58/2008.

No plano interno, releva o referido Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, que foi republicado com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro. Trata-se o regime jurídico aplicável ao transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens (art. 1.º/1). O mesmo diploma se aplica ao transporte internacional ferroviário, na parte efetuada em território nacional naquilo que não contrarie as disposições aplicáveis das



Regras Uniformes CIV (art. 1.º/2). O Decreto-Lei n.º 58/2008 estabelece o regime jurídico referido em “conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007” (art. 1.º/1).

De quadro que fica descrito se retira toda a complexidade da determinação do âmbito de aplicação das diversas fontes relevantes. No plano interno, o Decreto-Lei n.º 58/2008, com as suas particularidades em relação ao diploma comunitário, aplicar-se-á, em suma, a alguns serviços ferroviários de passageiros sujeitos ao Regulamento n.º 1371/2007/CE, em determinadas matérias em que o mesmo admite isenções, que foram feitas por Portugal, e até ao termo do período de validade dessas isenções (nas situações em que este termo existe), e também se aplicará, sem qualquer limite temporal a certas empresas que, não estando sujeitas às regras de licenciamento da Diretiva n.º 2012/34/CE, *não estão subordinadas aos preceitos do Regulamento*. De acordo com o art. 2.º/3/a), do Decreto-Lei n.º 217/2015 – que transpõe esta Diretiva para a ordem jurídica portuguesa –, tais empresas são aquelas que efetuem apenas serviços de transporte de passageiros em infraestruturas locais e regionais autónomas (v.g. serviços de transporte ferroviário de passageiros com fins exclusivamente turísticos ou históricos)<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> Neste caso, as regras relativas ao acesso e ao exercício da atividade resultam da Deliberação n.º 454/2019, de 23 de abril de 2019, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes I.P. Resulta do seu art. 1.º que o diploma “tem por objeto a definição dos requisitos de acesso à atividade e exercício da atividade de prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, realizado com fins exclusivamente turísticos ou históricos, e aplica-se às empresas que efetuem apenas serviços de transporte de passageiros em infraestruturas ferroviárias locais



Pelo contrário, estas empresas estão sujeitas ao Decreto-Lei n.º 58/2008, atendendo aos termos amplos em que este define o “transporte de passageiros por caminho de ferro”, ou seja, como “o transporte guiado em carris que se realiza através de veículos que utilizam diversos tipos de tração (vapor, diesel, elétrica e outras), operando exclusivamente em canal próprio, e por marcha programada ou transporte ferroviário” [(art. 2.º/a)]. Por outro lado, resulta do art. 38.º do referido diploma que os serviços de transporte ocasionais e históricos se regem pelos termos contratualmente definidos, em tudo o que não contrarie o Decreto-Lei n.º 58/2008, o que remete para a aplicabilidade deste diploma a estes serviços de transporte.

### **3. A proteção do passageiro em caso de supressão, atraso ou perda de correspondência**

#### **3.1. O regime aplicável de acordo com o Regulamento n.º 1371/2007/CE e com as Regras CIV**

Para além de um regime geral de responsabilidade do transportador, o Regulamento n.º 1371/2007/CE contempla soluções específicas para alguns casos de incumprimento ou cumprimento

---

e regionais autónomas”. Ao contrário do que resulta do Preâmbulo da Deliberação em causa, o Decreto-Lei n.º 217/2015 não faz qualquer referência à exclusão do seu âmbito de aplicação dos “serviços de transporte ferroviário de passageiros, realizado com fins exclusivamente turísticos ou históricos”. No entanto, tais serviços de transporte integram-se na referência a “empresas que efetuem apenas serviços de transporte de passageiros em infraestruturas ferroviárias regionais e locais autónomas”.



defeituoso da prestação por parte deste. Recorde-se que se trata de um regime jurídico que não se aplica somente ao transporte internacional de passageiros, mas, igualmente, ao transporte interno, ainda que com as exceções que foram anteriormente referidas.

Em geral, resulta do art. 32.º do Anexo I do Regulamento, aplicável a esta matéria por remissão do art. 15.º, que o transportador será responsável perante o passageiro pelo prejuízo decorrente do facto de a viagem não prosseguir no mesmo dia, ou de a sua prossecução não ser razoavelmente exigível no mesmo dia devido às circunstâncias dadas, por motivos de supressão, atraso ou perda de correspondência. Esta indemnização somente inclui as despesas razoáveis de alojamento e as que forem ocasionadas por notificação enviada às pessoas que esperam o passageiro. Trata-se de uma responsabilidade objetiva do transportador, que é atenuada pelo facto de este poder ficar dela isento, quando a supressão, o atraso ou a perda de correspondência resultem de uma das seguintes causas (art. 32.º/2):

- a) Circunstâncias alheias à exploração ferroviária que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar.
- b) Uma falta do passageiro.
- c) Um comportamento de um terceiro que, não obstante a diligência requerida segundo das particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar. Nesta situação não é considerado um terceiro outra empresa que utilize a



mesma infraestrutura ferroviária, embora o direito de regresso não seja afetado<sup>33</sup>.

Um regime jurídico idêntico resulta do art. 32.º CIV, e o seu caráter insatisfatório é claro, em particular no que se refere ao atraso; na medida em que, neste caso, existe um cumprimento defeituoso do contrato, poderia haver uma redução no preço do bilhete, por exemplo. Acresce que outras despesas deveriam ser mencionadas, como as que se prendem com a alimentação dos passageiros ou as despesas com as reservas de lugares que não foram ocupados devido ao atraso<sup>34</sup>. Por outro lado, só se a viagem não prosseguir no mesmo dia, ou se a sua prossecução não for razoavelmente exigível no mesmo dia, será o passageiro tutelado, o que constitui uma limitação muito discutível<sup>35</sup>. De qualquer forma, o art. 32.º/3 estabelece a ressalva de que cabe ao direito nacional determinar se, e em que medida, o transportador deve indemnizar prejuízos além dos que vêm previstos no art. 32.º/1.

Tendo em conta estas limitações das Regras Uniformes CIV, o Regulamento complementa este regime com disposições adicionais,

---

<sup>33</sup> Faremos, no ponto seguinte, uma análise mais pormenorizada das causas de isenção da responsabilidade do transportador, em caso de ferimento ou morte do passageiro (art. 26.º/2), que são semelhantes às que resultam do art. 32.º/2 CIV.

<sup>34</sup> Conforme resulta do *Explanatory Report CIV UR*, n.ºs 2 e 3 do comentário ao art. 32.º.

<sup>35</sup> Aspeto que é qualificado como “exagero francamente prejudicial ao passageiro” por Rafael Paiva, *op. cit.*, p. 342. Para o mesmo autor, o regime em causa é igualmente criticável, pois é possível que o passageiro desconheça o seu direito a ser indemnizado no caso de a prossecução do transporte não ser “razoavelmente exigível”, devido a circunstâncias inerentes à exploração ferroviária, tendo em conta que esta expressão não é inequívoca.



que resultam do seu Capítulo IV (arts. 15.º a 18.º). Trata-se de disposições que têm um paralelo, nomeadamente, no Regulamento n.º 261/2004/CE, que se refere ao transporte aéreo, por exemplo, embora com diferenças<sup>36</sup>.

As disposições adicionais em causa referem-se, em primeiro lugar, à situação em que existem motivos para prever que o atraso à chegada ao destino final será superior a 60 minutos em relação ao previsto no contrato de transporte. Neste caso, é conferida, imediatamente, aos passageiros a possibilidade de escolha entre serem reembolsados do custo total do bilhete, nas condições previstas no art. 16.º/a), ou prosseguirem a sua viagem ou serem reencaminhados para o destino final, em condições de transporte equivalentes, na primeira oportunidade, ou numa data posterior da sua conveniência [art. 16.º/b) e c)]. O mesmo se aplicará, por maioria de razão, quando o transporte for anulado.

Ainda no caso de se verificar um atraso, se o passageiro não for reembolsado nos termos do art. 16.º, poderá pedir uma compensação económica à empresa ferroviária, sem perder o direito ao transporte, conforme resulta do art. 17.º.

Uma nota bastante importante refere-se à natureza jurídica desta compensação. É que, apesar da terminologia utilizada pelo legislador comunitário, não estão em causa verdadeiras indemnizações, não se tratando, sequer, de situações de responsabilidade em sentido estrito, pretendendo-se somente estabelecer um sistema de garantias mínimas, tal como acontece no Regulamento n.º 261/2004/CE, em sede de transporte aéreo. Por isso, as sanções

---

<sup>36</sup> Sobre a questão, cfr. Antonini, *op. cit.*, pp. 256-257.



previstas para o não cumprimento das obrigações que decorrem dessas garantias não têm natureza jurídico-privada, mas meramente carácter administrativo, com uma função dissuasiva<sup>37</sup>. A propósito de ambos os Regulamentos mencionados, Antonini<sup>38</sup> refere que está em causa um ressarcimento fixo, tendo em conta um facto que se reconduz a um “ilícito contratual” e não a um “ilícito danoso”. Na verdade, o passageiro nem sequer tem de demonstrar a existência de um dano, para poder beneficiar das atribuições pecuniárias previstas, resultando esta opção do legislador comunitário de uma preocupação com a garantia dos direitos dos passageiros, vistos como consumidores no domínio dos transportes<sup>39</sup>. No fundo, entende-se que a aplicação das regras gerais relativas ao incumprimento, nos casos frequentes de atraso ou supressão do transporte, não conferiria uma tutela adequada ao passageiro; por isso, o legislador recorre a um duplo critério, optando pela consagração de uma disciplina específica ao lado da disciplina geral sobre o incumprimento<sup>40-41</sup>.

---

<sup>37</sup> Neste sentido, relativamente ao Regulamento n.º 261/2004/CE, cfr. Nuno Calaim Lourenço, “A limitação da responsabilidade do transportador aéreo internacional no transporte de pessoas – De Varsóvia a Montreal”, in M. Januário da Costa Gomes (coord.), *Temas de Direito dos Transportes*, Vol. I, Coimbra, Almedina, 2010, pp. 385-534, em particular, pp. 506-507. Resulta do art. 32.º do Regulamento n.º 1371/2007/CE que os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicável em caso de infração das suas disposições.

<sup>38</sup> Antonini, *op. cit.*, p. 257.

<sup>39</sup> Cfr. os Considerandos (1) a (3) do Regulamento.

<sup>40</sup> Cfr. Antonini, *op. cit.*, pp. 258-260; e Michela Comuzzo, *op. cit.*, p. 107.

<sup>41</sup> Em texto anterior, relativo à recusa de embarque injustificada, e publicado nesta mesma *Revista*, não discutimos especificamente a natureza jurídica da



compensação económica prevista no art. 7.º/1 do Regulamento n.º 261/2004/CE em benefício do passageiro, em matéria de recusa de embarque e de cancelamento de um voo – semelhante àquela que o Regulamento n.º 1371/2007/CE, agora em análise, prevê, em matéria de atraso, no art. 17.º –, embora tenhamos, legitimamente, utilizado a terminologia do próprio texto legal, reportando-nos às “indenizações” contempladas no mesmo preceito [cfr. Daniel Morais, “Recusa de embarque injustificada no transporte aéreo internacional de passageiros: (des)equilíbrio dos interesses em presença?”, *Revista de Direito Comercial*, 2017, pp. 480-542]. Por outro lado, acrescentámos que estaria em causa uma situação de “responsabilidade objetiva” por parte do transportador (*op. cit.*, p. 513), com vista a salientar o contraste entre esta compensação (art. 7.º) e os direitos de assistência previstos no art. 9.º do Regulamento n.º 261/2004/CE, que se situariam fora do âmbito da responsabilidade (*op. cit.*, pp. 517-518). No sentido de que se trata de realidades diversas, aponta o art. 5.º/3 deste Regulamento, ao elencar as situações em que a transportadora aérea não é obrigada a “indenizar” o passageiro em situações de cancelamento (que também dão lugar à atribuição das compensações previstas no art. 7.º). O preceito determina que: “A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do art. 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis”. Pelo contrário, a assistência contemplada no art. 9.º, na parte aplicável à situação de cancelamento, não será excluída em situações idênticas. Por isso, o contraste é claro: o art. 7.º do Regulamento n.º 261/2004, contempla situações de compensação (ainda que não “indenização” propriamente dita, embora seja essa a terminologia legal), e o art. 9.º contempla uma assistência ao passageiro, que é devida, mesmo que o cancelamento se tenha ficado “a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis”. As finalidades de ambos os preceitos são, por isso, diversas. De qualquer forma, apesar da terminologia utilizada no nosso texto, e ao contrário do que conclui Hugo Ramos Alves (*Direito Aéreo – Uma Introdução*, cit., p. 549, nota 1884), não discordamos da análise das referidas compensações, previstas no art. 7.º do Regulamento n.º 261/2004/CE – e também no art. 17.º do Regulamento n.º





1371.º/2007/CE –, pelo prisma dos direitos dos consumidores, proposta por este autor. Fica, assim, meramente “na aparência” esta conclusão, como ressalva, aliás, Ramos Alves. Veja-se, ainda, que, também este autor, se reporta às situações de “exclusão de *responsabilidade*” contempladas no art. 5.º/3, relativamente à compensação económica prevista no art. 7.º (*op. cit.*, p. 563). Pelo contrário, subscrevemos a posição do mesmo no sentido de uma análise da situação pelo prisma consumerista mencionado (*op. cit.*, p. 545 e ss), negando que esteja em causa uma verdadeira indemnização, por se tratar de uma compensação fixa, independente da verificação do dano (*op. cit.*, 561). Por outro lado, ainda relacionado com o problema da natureza jurídica das referidas compensações, se encontra o da natureza jurídica dos direitos de assistência, em benefício do passageiro, contemplados no Regulamento n.º 261/2004/CE. A este propósito, Ramos Alves critica a decisão do TJUE, no caso C-83/10, por nós igualmente analisado no referido texto, considerando “apressada a asserção de que o incumprimento do dever de assistência vertido no Regulamento possa ser arbitrado pelo juiz nacional tendo por base a CM, pois os diplomas, conquanto complementares, reportam-se a realidades diversas”. Entende, ainda, este autor ser esta a nossa posição, “mas descurando a articulação entre a CM e o regime vertido no Regulamento número 261/2004” (*op. cit.*, p. 562, texto e nota 1940). Sobre esta crítica que nos é apontada, algumas notas se impõem: a) a nossa posição não é a referida pelo autor; b) não descurámos a articulação entre a Convenção de Montreal e o Regulamento em causa, pois, no nosso entendimento, o princípio da exclusividade da Convenção de Montreal em matéria de responsabilidade, contemplado no art. 29.º, não releva em matéria de recusa de embarque (objeto exclusivo da nossa análise no texto em causa). Na medida em que a recusa de embarque não é contemplada na Convenção, não há qualquer articulação a fazer: na falta de aplicação da Convenção de Montreal, poder-se-á aplicar a lei nacional nesta matéria. O mesmo se verifica em matéria de cancelamento, caso analisado no acórdão. (sobre este entendimento do princípio da exclusividade da Convenção em causa, cfr. Carlos Alberto Neves de Almeida, *Do contrato de transporte aéreo e da responsabilidade civil do transportador aéreo*, Coimbra, Almedina, 2010, pp. 456-463); c) no nosso texto, salientámos que os deveres de assistência contemplados no art. 9.º se situam fora no âmbito da



responsabilidade; d) em suma, entendemos o seguinte: os direitos dos passageiros previstos no Regulamento n.º 261/2004/CE, em caso de recusa de embarque, devem ser analisados na perspetiva consumerista referida. No entanto, se a transportadora aérea não cumprir os seus deveres de assistência, nada impede que o passageiro seja ressarcido das despesas que venha a ter em consequência da situação de recusa de embarque – que consubstancia um incumprimento contratual, disciplinado, mas ilícito, como afirmámos no nosso texto –, tendo por base a aplicação da lei nacional ao incumprimento contratual em causa, e não um incumprimento dos deveres de assistência que próprio Regulamento consagra. Como refere Ramos Alves (*op. cit.*, p. 562), tais deveres têm origem legal e não contratual. O TJUE somente excluiu uma indemnização arbitrada nesta situação do conceito de “indemnização suplementar” do art. 12.º, para evitar o absurdo de serem, depois, da indemnização em causa, descontadas as outras “indemnizações” atribuídas à luz do art. 7.º, pois os direitos por este previstos cumulam-se com aqueles que são contemplados nos arts. 8.º e 9.º (aspecto que explicámos sobejamente no nosso texto, na sequência das conclusões da Advogada Geral no Caso C- 83/10). De todo o modo, retirar da natureza de garantia mínima dos direitos dos passageiros que o Regulamento prevê a impossibilidade de o passageiro ser indemnizado por despesas em que venha a incorrer, devido à recusa de embarque, parece-nos inadmissível, à luz da ideia de “reparação integral” que subjaz ao diploma. Em coerência com esta posição, também continuamos convictos de que, apesar de os deveres de assistência contemplados nos arts. 8.º e 9.º, (tal como a compensação prevista no art. 7.º), não terem uma natureza ressarcitória, isso não significa que os montantes atribuídos ao passageiro com base nestes preceitos não possam ser descontados na indemnização suplementar prevista no art. 12.º do Regulamento n.º 261/2004/CE (conforme defendemos no nosso texto, p. 527). A responsabilidade da transportadora aérea e a proteção do consumidor não são mais do que duas vias para atingir o mesmo objetivo. Se existe algum paternalismo, ele encontra-se subjacente a ambos os caminhos. Neste aspeto, como salienta Antonini (*op. cit.*, p. 257), as normas europeias não prejudicam o direito do passageiro de pedir o ressarcimento do dano se este for superior à compensação económica prevista por estas normas e, acrescentamos nós, ao montante despendido pela transportadora aérea na assistência ao



O Regulamento estabelece limites mínimos para esta compensação económica, que dependem da extensão do atraso; por

---

passageiro, se estiverem em causa despesas em que o passageiro teria, de outra forma, incorrido, e que constituiriam, para si, um dano. *Não existe nada no Regulamento n.º 261/2004/CE que exclua a possibilidade de uma ação por incumprimento contratual, em situações de recusa de embarque ou cancelamento do voo, com base na lei nacional (e não com base num incumprimento do próprio Regulamento). Os mesmos aspetos (v.g. refeições, alojamento) podem ser contemplados numa vertente assistencial e ressarcitória.* O TJUE veio, posteriormente, a afirmar com toda a clareza a posição de que nos afastamos: a de que os passageiros podem ser ressarcidos invocando diretamente a violação dos deveres de assistência, contemplados no art. 9.º do Regulamento, por parte da transportadora aérea. Mais acrescenta que *não está em causa uma reparação individualizada* como a que se encontra prevista no art. 22.º da Convenção de Montreal. Trata-se do acórdão no caso C-12/11, de 31 de janeiro de 2013 (cfr. em particular, os parágrafos 20 e 21). De acordo com a decisão do TJUE: “Um passageiro dos transportes aéreos só pode, contudo, obter, a título de indemnização pelo incumprimento por parte da transportadora aérea do seu dever de assistência previsto nos artigos 5.º, n.º 1, alínea b), e 9.º do Regulamento n.º 261/2004, o reembolso das quantias que, atendendo às circunstâncias próprias do caso concreto, se revelaram necessárias, adequadas e razoáveis para suprir a falha da transportadora aérea na assistência ao passageiro, o que compete ao órgão jurisdicional nacional apreciar” . Para esta posição, o tribunal invocou a decisão no caso C-83/10. Esta encontra-se disponível em: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=pt&num=C-83/10> (consultado a 8/01/2021). Por outro lado, o caso C-12/11 encontra-se disponível em: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=133245&pageIndex=0&doclang=pt&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=22624663> (consultado na mesma data). Não concordamos com esta fundamentação, relativamente à qual são inteiramente justificadas as críticas de Ramos Alves. No entanto, quando a tutela consumerista (assistencial) não funciona, resta a tutela ressarcitória, nos termos referidos, embora muitíssimo menos satisfatória, na perspetiva dos custos envolvidos.



outro lado, tal compensação é calculada segundo uma percentagem do preço do bilhete. Ou seja, corresponde a 25% do preço do bilhete, em atrasos de 60 a 119 minutos, e de 50% desse preço, em atrasos iguais ou superiores a 120 minutos. Se se tratar de um passageiro titular de um passe ou de um título de transporte sazonal, o Regulamento remete a determinação do atraso e o cálculo da compensação económica para as disposições da empresa ferroviária (art. 17.º/1). O prazo para o pagamento da compensação em causa é de um mês a contar da apresentação do pedido pelo passageiro e esta pode, igualmente, ser paga em vales e/ou outros serviços se os termos do contrato forem flexíveis, em particular no que se refere ao período de validade e ao destino, embora o passageiro possa pedir que a compensação em causa lhe seja paga em dinheiro (art. 17.º/2). Dois últimos aspetos merecem ser considerados, gerando, ambos, alguma perplexidade: em primeiro lugar, as empresas ferroviárias podem estabelecer um limite mínimo abaixo do qual não serão pagas quaisquer atribuições, limite esse que não poderá exceder os € 4 (art. 17.º/3) – ou seja, o transportador não cumpre os termos do contrato, sem qualquer consequência –; em segundo lugar, o facto de o passageiro não ter direito a uma indemnização se for informado do atraso antes de comprar o bilhete (o que parece aceitável) ou se o atraso resultante da continuação da viagem num serviço diferente ou do reencaminhamento for inferior a 60 minutos (art. 17.º/4) – ou seja, um atraso de 60 minutos será sempre inócuo (!).

Para além destas causas de isenção da responsabilidade do transportador em caso de atraso, as condições gerais de transporte não podem prever outras, *v.g.*, por motivo de força maior, ou por uma das causas previstas no art. 32.º/2 das Regras Uniformes CIV. Foi este o entendimento do TJUE num acórdão de 26 de setembro de



2013 (Caso C-509/11)<sup>42</sup>. Nas suas conclusões, o Advogado-Geral Niilo Jääskinen entendeu que seria inadmissível a interpretação do art. 17.º/1 à luz do princípio geral da União Europeia, relativo à força maior, tendo em conta os objetivos do Regulamento de proteção do consumidor. Este imperativo protecionista aponta no sentido de uma interpretação restritiva das limitações à responsabilidade do transportador e no sentido da inadmissibilidade de aplicação analógica de tais limitações, contempladas noutros Regulamentos, como aquela que se encontra prevista no art. 5.º/3 do Regulamento n.º 261/2004/CE, já mencionado em nota anterior. Neste sentido, aponta, igualmente, o art. 6.º do Regulamento n.º 1371/2007/CE, que estabelece a natureza imperativa das obrigações, para com os passageiros, nele previstas. Por isso, se o legislador tivesse pretendido limitar a aplicabilidade do art. 17.º com fundamento em força maior, isso teria sido indicado no texto do Regulamento<sup>43</sup>. Foi

---

<sup>42</sup> Disponível em:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=Regulamento%2B1371%252F2007&docid=142215&pageIndex=0&doclang=pt&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=22440712#ctx1> (consultado a 7/01/2021).

<sup>43</sup> Cfr. os parágrafos 32 a 38 das conclusões do Advogado-Geral Niilo Jääskinen, disponíveis em:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=Regulamento%2B1371%252F2007&docid=135004&pageIndex=0&doclang=pt&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=22440712#ctx1> (consultado a 7/01/2021). Na realidade, como resulta do parágrafo 45 do acórdão: “O facto de o Conselho da União Europeia ter rejeitado a alteração adotada pelo Parlamento Europeu na segunda leitura, que visava precisar que o artigo 32.º, n.º 2, das referidas regras uniformes é igualmente aplicável às disposições dos artigos 16.º e 17.º do Regulamento n.º 1371/2007, demonstra que o legislador da União recusou conscientemente prever que, nas circunstâncias visadas no referido artigo 32.º, n.º 2, as empresas ferroviárias



este o entendimento sufragado pelo tribunal, não deixando de salientar que:

“(37) A este respeito, importa observar que o artigo 32.º das regras uniformes CIV diz respeito ao direito dos passageiros ferroviários à reparação do prejuízo consecutivo ao atraso ou à anulação de um comboio. (38) Em contrapartida, a indemnização prevista no artigo 17.º do Regulamento n.º 1371/2007, na medida em que é calculada com base no preço do bilhete de transporte, destina-se a compensar o preço pago pelo passageiro em contrapartida de um serviço que, na prática, não foi executado em conformidade com o contrato de transporte. Trata-se, além disso, de uma forma de compensação financeira forfetária e standardizada, ao contrário do regime de responsabilidade visado no artigo 32.º, n.º 1, das referidas regras uniformes, que implica uma avaliação individualizada do prejuízo sofrido”.

Teremos oportunidade de ver adiante, ao analisar o problema da responsabilidade do transportador ferroviário por danos causados ao passageiro, que as causas de isenção dessa responsabilidade também podem levantar algumas dificuldades de articulação com o regime interno aplicável na mesma matéria.

Avançando, e para finalizar, o regime comunitário, que complementa as Regras Uniformes CIV, termina com as disposições relativas à assistência (art. 18.º). Em caso de atraso, as disposições em causa referem-se à informação relativa à situação e à hora prevista de partida e de chegada, que deve a ser facultada aos

---

estejam isentas da sua obrigação de indemnização do preço do bilhete devido a atraso”. Trata-se, por isso, de uma opção discutível, mas inegável.



passageiros assim que esteja disponível (art. 18.º/1)<sup>44</sup>. Por outro lado, conforme resulta do art. 18.º/2, em atrasos superiores a 60 minutos, devem ser gratuitamente oferecidos aos passageiros, refeições e bebidas, conforme for razoável em função do tempo de espera e se estiverem disponíveis no comboio ou na estação e puderem ser razoavelmente fornecidas. Se for necessária uma estadia de uma ou mais noites, ou se for necessário prolongar a estadia, devem ser fornecidos gratuitamente aos passageiros alojamento num hotel ou outro tipo de alojamento e transporte entre a estação ferroviária e o alojamento, mas só se houver, na prática, condições para tal e onde, na prática, for possível. Se o comboio ficar bloqueado na linha, aos passageiros será gratuitamente facultado o transporte do comboio para a estação ferroviária, para o ponto de partida num transporte alternativo ou para o destino final do serviço, mas só se e onde na prática houver condições para tal.

Se o serviço de transporte não puder continuar, assim que for possível as empresas de transporte devem organizar serviços de transporte alternativos (art. 18.º/3). De forma a facilitar a prova da situação, a pedido do passageiro, as empresas ferroviárias devem apor no bilhete uma certificação de que o serviço ferroviário sofreu um atraso, originou uma perda de correspondência ou foi anulado,

---

<sup>44</sup> Note-se que resultam da Parte II do Anexo II, por remissão do art. 8.º/2, as informações que as empresas ferroviárias devem facultar aos passageiros durante as viagens, e que englobam os atrasos. Por outro lado, resulta do artigo 7.º uma obrigação de tornar públicas, pelos meios adequados e antes da sua aplicação, as decisões de suprimir serviços.



consoante a situação (art. 18.º/4)<sup>45</sup>. Termina este regime com a consagração do dever de as empresas ferroviárias darem especial atenção às necessidades das pessoas portadoras de deficiência ou das pessoas com mobilidade reduzida e aos seus acompanhantes ao atender às situações anteriormente referidas (art. 18.º/5).

Em matéria de assistência, recorde-se que se impõe a necessária articulação com o art. 32.º do Anexo I do Regulamento: se, nos termos do art. 18.º, o transportador ferroviário entender que não estão reunidas as condições para assegurar o alojamento aos passageiros, ao considerar que isso não é possível por, na prática, não estarem reunidas condições para tanto, o passageiro poderá sempre ser ressarcido das despesas que venha a ter com o seu alojamento, em virtude do atraso, à luz do art. 32.º referido, desde que estejam em causa despesas razoáveis. Por outro lado, poderá ser, igualmente, ressarcido, à luz deste preceito, das despesas que venha a ter devido à notificação enviada às pessoas que estavam à sua espera.

### **3.2. A lei nacional: o regime do Decreto-Lei n.º 58/2008**

Como vimos, na nossa ordem jurídica vigora uma isenção ao artigo 32.º do Anexo I do Regulamento, bem como aos artigos 16.º, 17.º e 18.º/2, do Regulamento, aplicando-se as disposições correspondentes do Decreto-Lei n.º 58/2008, republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018.

Relacionada com a temática em análise, encontra-se a

---

<sup>45</sup> Regime idêntico resulta do art. 11.º CIV, nos termos do qual: “O transportador deve, se for caso disso, certificar no título de transporte que o comboio foi suprimido ou que se perdeu a correspondência”.





possibilidade, prevista no diploma interno e sem paralelo no Regulamento, de o passageiro que não utilizar o título de transporte por motivo alheio ao operador, ser reembolsado de uma parcela do preço pago pelo título de transporte, nos serviços de transporte regional, de longo curso e internacional, mediante a sua apresentação e com certa antecedência relativamente ao início da viagem, indicada no mesmo diploma (art. 16.º).

Por outro lado, o restante regime aplicável em caso de supressão, atraso ou perda de correspondência segue de perto o regime do Regulamento, embora com algumas diferenças dignas de nota.

No que se refere à supressão temporária de serviços, resulta do art. 15.º do diploma interno um regime semelhante ao do art. 16.º do Regulamento comunitário, tendo o passageiro a opção entre ser reembolsado do valor do preço do título de transporte, bem como, se pertinente, uma viagem de regresso ao ponto de partida inicial; ou ser reencaminhado para o seu destino final, em condições de transporte equivalentes, o mais rapidamente possível. A única diferença reside no facto de não se encontrar prevista a possibilidade de o passageiro prosseguir a viagem ou reencaminhamento para o seu destino final, numa data posterior da sua conveniência<sup>46-47</sup>.

---

<sup>46</sup> Conforme aponta, em tom crítico, Rafael Paiva, *op. cit.*, p. 431.

<sup>47</sup> A este propósito recorde-se o art. 57.º CRP, em caso de exercício do direito à greve, na medida em que o operador não será obrigado a assegurar serviços alternativos, mas somente a prestação de serviços mínimos indispensáveis para ocorrer à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, e que são fixados por um tribunal arbitral. A este propósito cfr. as *Condições Gerais de Transporte dos Serviços da CP* (III.6.3). Disponíveis em:



Em matéria de atraso, encontra-se contemplado o direito ao reembolso de preço do título de transporte se, por razões imputáveis ao transportador, o atraso exceder 30 minutos, em viagens de duração inferior a uma hora, ou exceder 60 minutos, em viagens de duração igual ou superior a uma hora (art. 16.º/3). Verifica-se, assim, que são, igualmente, contemplados atrasos inferiores a 60 minutos, ao contrário do que acontece no Regulamento. Por outro lado, o reembolso em causa deve ser solicitado no prazo de 30 dias após a verificação do atraso, limitação esta que não consta do Regulamento. Outra particularidade do diploma interno reside, ainda, em matéria de atraso, na determinação de que “não há pagamento de qualquer indemnização quando: d) O passageiro seja titular de uma assinatura, passe ou título de transporte sazonal e comprovadamente existam alternativas viáveis para a sua deslocação por estes abrangidas designadamente através de outros modos de transporte” [art. 16.º-A/5/d)]<sup>48</sup>.

No entanto, mais do que os aspetos que foram referidos, a principal diferença entre o regime interno e o Regulamento prende-se com o facto de as compensações económicas atribuídas ao passageiro em caso de atraso somente o serem quando o atraso for

---

[https://www.cp.pt/StaticFiles/Passageiros/5\\_informacao/informacao\\_util/condicoes\\_gerais\\_transporte/condicoes-gerais-transporte.pdf](https://www.cp.pt/StaticFiles/Passageiros/5_informacao/informacao_util/condicoes_gerais_transporte/condicoes-gerais-transporte.pdf) (consultado a 6 de janeiro de 2021).

<sup>48</sup> A este propósito estabelecem as *Condições Gerais de Transporte dos Serviços da CP*, quanto aos critérios de indemnização por atraso (III.7.1.) que: “Não há pagamento de qualquer indemnização quando: (o passageiro) seja titular de uma assinatura, passe ou de outro título de transporte, com exceção do bilhete simples”, embora sem qualquer referência à existência de “alternativas viáveis para a sua deslocação, por estes abrangidas”.



*imputável* ao operador ou ao gestor de infraestrutura (art. 16.º-A/1). Trata-se de uma opção que não protege o passageiro, na medida em que se abrem as portas a outras causas de isenção da responsabilidade dos transportadores, para além das causas de isenção expressamente previstas na lei, pela formulação do preceito. Como vimos, nesta matéria, a opção do legislador comunitário foi diferente, sendo taxativas as causas de isenção previstas no art. 17.º. Surgem, por isso, na nossa ordem jurídica, cláusulas nas *Condições Gerais de Transporte*<sup>49</sup>, com o seguinte teor:

“Consideram-se não imputáveis ao operador, logo, não indemnizáveis, os atrasos ou supressões, devidos às seguintes situações: catástrofes naturais (tempestades, avalanches, inundações, deslizamentos de terreno, queda de pedras, entre outras); greves; alteração do itinerário por motivos de obras, anunciado atempadamente; incêndios com origem externa às instalações ou infraestruturas, mas que condicionam a circulação; ataques terroristas; sabotagem no material circulante ou instalações; manifestações ou problemas de ordem pública; interrupção do serviço por ordem judicial ou do governo; interrupção do serviço por ocupação da via por pessoas, animais, veículos ou coisas”.

O legislador nacional optou pelos montantes mínimos das atribuições pecuniárias previstas no art. 17.º do Regulamento em caso de atraso. Por outro lado, ao contrário do previsto no Regulamento, nos termos do qual as empresas ferroviárias *podem prever* um limiar mínimo – com um máximo de € 4 – abaixo do qual não sejam pagas quaisquer atribuições pecuniárias, no diploma interno o direito a essas atribuições *é sempre excluído*, se o seu

---

<sup>49</sup> Cfr. Condições Gerais de Transporte dos Serviços da CP (III.7.3.).



montante for igual ou inferior a esse valor. Poder-se-á vislumbrar, por isso, uma intenção do legislador nacional em proteger da forma menos eficaz possível, à luz da legislação comunitária, o passageiro no transporte ferroviário? É que, na compensação a pagar ao passageiro em caso de atraso, optou pelo valor mínimo possível; no valor abaixo do qual não serão pagos quaisquer montantes, optou pelo valor máximo possível. Por outro lado, recorde-se a isenção ao art. 18.º/2 do Regulamento, com toda a proteção que este confere ao passageiro em caso de atraso, como vimos.

Independentemente da resposta à questão que ficou em aberto no parágrafo anterior, tenha-se, igualmente, em atenção o art. 28.º do Decreto-Lei n.º 58/2008 que reconhece ao passageiro o direito a indemnização por outros danos que resultem direta e exclusivamente de atrasos ou supressão de serviços de transporte ferroviário, por razões imputáveis ao operador ou ao gestor de infraestrutura (possibilidade, aliás, reconhecida pelo art. 32.º/3 CIV e pelo art. 32.º do Anexo I do Regulamento n.º 1371/2007/CE). Neste caso, encontramos-nos perante uma verdadeira indemnização, não deixando de ser curiosa a referência que o preceito faz a “outros danos”, sem prejuízo do disposto no art. 16.º-A, na medida em que este último preceito não prevê a necessidade de qualquer dano para a atribuição da compensação, nele contemplada, ao passageiro.

No mesmo artigo 28.º, no entanto, o legislador nacional estabelece limites máximos à responsabilidade do transportador, que variam consoante esteja em causa um serviço regional superior a 50 km ou um serviço de longo curso – neste caso, a indemnização será no montante do valor do prejuízo provado, tendo como limite o correspondente a 100 vezes o valor do preço pago pelo título de transporte, mas com um limite máximo de € 250 –; ou um serviço



urbano suburbano e regional até 50 km – tendo então a indenização um limite de 25 vezes ao valor do título pago.

Em geral, os limites ressarcitórios no que se refere à responsabilidade do transportador, são justificados pela necessidade de favorecer a indústria de transportes, visto que esta desenvolve uma atividade essencial para a economia geral. Segundo Antonini<sup>50</sup>, a existência destes limites representa uma regra generalizada, no que se refere ao transporte de mercadorias e bagagens, embora seja, tendencialmente, excluído no transporte de pessoas, com vista a uma tutela mais eficaz dos direitos fundamentais das mesmas, como o direito à vida e à incolumidade individual. Nesta última situação, não fará sentido comprimir estes direitos em prol de um favorecimento da indústria transportadora. Esta foi a tendência na Convenção de Montreal de 1999, relativa ao transporte aéreo. Resta saber se o mesmo se verificou relativamente às Regras Uniformes CIV, aspeto que veremos de seguida.

#### **4. A responsabilidade do transportador em caso de morte e ferimento do passageiro**

##### **4.1. O regime aplicável de acordo com o Regulamento n.º 1371/2007/CE e segundo as Regras CIV**

Em caso de morte e ferimento do passageiro, a responsabilidade do transportador será regulada pelos artigos 26.º e ss CIV, igualmente recebidos no âmbito comunitário através do

---

<sup>50</sup> Antonini, *op. cit.*, pp. 271-272. Saliencia o autor que não se trata de uma limitação da responsabilidade, mas do débito.



Regulamento n.º 1371/2007/CE, *ex vi* do art. 11.º<sup>51</sup>. O mesmo preceito, no entanto, ressalva as suas próprias disposições – que, novamente, assumem um carácter complementar – e a “legislação nacional aplicável que garanta aos passageiros indemnização adicional por danos”. Este artigo 11.º integra-se na previsão do art. 2.º/3 do Regulamento, não admitindo, por isso, qualquer isenção. Consequentemente, também se aplica aos transportes internos, na nossa ordem jurídica.

As empresas de transporte a que, à partida, não se aplicaria o Regulamento, por não possuírem uma licença, tal como definida pelo diploma comunitário – ou seja, empresas que efetuem apenas serviços de transporte de passageiros em infraestruturas locais e regionais autónomas (*v.g.* serviços de transporte ferroviário de passageiros com fins exclusivamente turísticos ou históricos) – ficarão sujeitas a este Regulamento em matéria de responsabilidade do transportador, por remissão do art. 25.º/1 do Decreto-Lei n.º 58/2008, e também ao regime interno, quando este garanta uma indemnização adicional por danos, nos termos referidos.

Tais empresas estarão, ainda, sujeitas a eventuais particularidades do referido Decreto-Lei, contrárias ao Regulamento comunitário, nomeadamente, em matéria de *isenção de responsabilidade*<sup>52</sup>. Nesta matéria, como vemos, o Regulamento é caracterizado pela exclusividade, não podendo as empresas a ele diretamente sujeitas beneficiar de outras causas de isenção adicionais. Conforme vimos no ponto n.º 3.1., esta exclusividade das causas de isenção da

---

<sup>51</sup> Neste ponto faremos somente referência aos preceitos das Regras CIV, sendo que a sua numeração no Anexo I do Regulamento n.º 1371/2007/CE é a mesma.

<sup>52</sup> A matéria será analisada no ponto n.º 4.2.



responsabilidade no regime comunitário (que remete para o art 26.º/2 CIV) também vigora em situações de atraso, supressão, ou perda de correspondência (art. 32.º/2).

Também veremos, adiante, que o âmbito de aplicação do art. 11.º do Regulamento, determinante para a articulação entre o regime comunitário e o regime interno, suscita algumas dúvidas. Convém, igualmente, ter presente que as Regras Uniformes, aplicáveis *ex vi* da legislação comunitária, não são exclusivas em matéria de responsabilidade, remetendo, quanto a *outros danos* por elas não contemplados, para a lei nacional de cada um dos Estados.

Antes de entrar no regime propriamente dito, saliente-se, que, segundo o art. 2.º/1 das Regras CIV, se os passageiros vítimas de acidentes forem nacionais de um Estado ou tiverem a sua residência habitual nesse Estado, e o sinistro ocorrer no seu território, o mesmo poderá declarar, em qualquer momento, que não aplica a tais passageiros os preceitos das referidas Regras relativos à responsabilidade do transportador em caso de morte e de ferimento de passageiros.

Resulta do art. 26.º/1 CIV que o transportador será responsável:

- a) Pelo prejuízo que resulte da morte, de ferimento ou de qualquer outro dano causado à integridade física ou psíquica de um passageiro;
- b) Por motivo de acidente relacionado com a exploração ferroviária;
- c) Ocorrido durante a permanência do passageiro nos veículos ferroviários, à entrada para ou à saída dos mesmos em qualquer infraestrutura utilizada.



Quanto ao primeiro aspeto mencionado, o prejuízo causado pelos danos à “integridade psíquica” do passageiro, pelos quais o transportador é responsável, também engloba os prejuízos resultantes do choque causado pelo acidente<sup>53</sup>.

O segundo aspeto suprarreferido desdobra-se em dois. Por um lado, tem de estar em causa um acidente, ou seja, “qualquer acontecimento desfavorável, suscetível de incidir negativamente na execução do transporte, causando um dano ao objeto material do mesmo (pessoas ou coisas), ao veículo que o realiza ou a terceiros”<sup>54</sup>.

Por outro lado, tem de se tratar de um acidente “relacionado com a exploração ferroviária”. Algumas dificuldades resultam da articulação deste aspeto com o facto de o art. 26.º/2/a) determinar que o transportador fica isento de responsabilidade “se o acidente for causado por circunstâncias alheias à exploração ferroviária, que não obstante a diligência requerida segundo das particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar”<sup>55</sup>. Aparentemente, a referência ao acidente “relacionado com a exploração ferroviária” no art. 26.º/1 constitui um mero pleonismo; no entanto, ela poderá representar um limite adicional à responsabilidade do transportador. Assim, se não se souber a causa do acidente, ou não se conseguir determinar tal causa com alguma probabilidade, o transportador não responderá pelos

---

<sup>53</sup> A designação original “intégrité mentale” foi alterada para “intégrité psychique” com o propósito de clarificar que o choque com o acidente também se encontra abrangido nos danos em causa (*Explanatory Report CIV UR*, comentário n.º 2 ao art. 26.º).

<sup>54</sup> Nas palavras de Antonini, *op. cit.*, p. 266 (a tradução é nossa).

<sup>55</sup> Estão em causa situações de caso fortuito e de força maior, como catástrofes naturais e situações de guerra, por exemplo.





danos; se se souber a causa do acidente, e esta não estiver relacionada com a exploração ferroviária, o transportador somente ficará isento da sua responsabilidade se demonstrar que agiu com a diligência requerida segundo as particularidades do caso<sup>56</sup>. Trata-se de uma interpretação que permite atribuir um sentido útil à referência mencionada no art. 26.º/1<sup>57</sup>. A ser correta esta interpretação, estaremos perante um regime que contrasta com o que se considera ser o regime de responsabilidade próprio do contrato de transporte, independentemente do tipo de transporte, no qual o transportador responde pelos danos derivados de *causa ignota*<sup>58</sup>.

Quando o acidente se relaciona com a exploração ferroviária, o transportador não pode invocar defeitos do veículo ferroviário para afastar a sua responsabilidade, mesmo que não esteja em causa a sua frota<sup>59</sup>. Por outro lado, recorde-se que, nos termos do art. 51.º, o transportador é responsável pelos seus agentes e pelas pessoas a cujos serviços recorre para a execução do transporte, sempre que

---

<sup>56</sup> Para Michela Comuzzo, a diligência é aferida em função das particularidades do caso para evitar que o transportador responda em situações de culpa levíssima (*op. cit.*, p. 111, nota 15). Trata-se de um regime criticado por Rafael Paiva, que entende que a referência à diligência é despicienda e deveria ser afastada, não se devendo perquirir a culpa do transportador. Este deveria ser responsável, a não ser que o acidente resulte de circunstâncias completamente alheias à exploração ferroviária (*op. cit.*, p. 338, nota 48).

<sup>57</sup> Interpretação proposta por Michela Comuzzo, *op. cit.*, pp. 110-111.

<sup>58</sup> Como refere Antonini, *op. cit.*, p. 269.

<sup>59</sup> Nas alterações à COTIF, levadas a cabo em 1999, não se entendeu que fosse necessário introduzir uma disposição neste sentido (*Explanatory Report CIV UR*, n.º 1 do comentário ao art. 26).



estes atuem no exercício das suas funções.

Entre as pessoas a cujos serviços o transportador recorre, encontram-se os gestores de infraestrutura por quem o transportador responde (v.g. por má manutenção da linha, o comboio tem um acidente ao entrar na estação). No âmbito da revisão da COTIF e respetivos apêndices, entendeu-se que as Regras Uniformes deveriam regular a totalidade das relações entre o transportador, o passageiro e o gestor da infraestrutura. De outro modo, o passageiro poderia intentar uma ação contra o gestor da infraestrutura à luz da lei nacional e tal ação não estaria sujeita às limitações de responsabilidade existentes nas Regras Uniformes. Assim se justifica esta solução resultante do art. 51.º CIV<sup>60</sup>.

Atendendo a este regime, podemos afirmar que está em causa uma responsabilidade objetiva do transportador, mas mitigada, na medida em que o acidente tem de ocorrer durante a permanência do passageiro no veículo ferroviário, à sua entrada ou à sua saída e tem de estar relacionado com a exploração ferroviária<sup>61</sup>.

Para além da causa de isenção de responsabilidade prevista no art. 26.º/2/a), são ainda de apontar as seguintes causas de isenção: a) falta do passageiro [art. 26.º/2/b)]; b) ser o acidente devido ao comportamento de um terceiro, que, apesar da diligência requerida segundo as particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar. Para este efeito não se considera terceiro outra empresa que utilize a mesma

---

<sup>60</sup> Cfr. *Explanatory Report CIV UR*, comentário único ao art. 51.º, que remete para *Explanatory Report CIM UR*, n.º 1 do comentário ao art. 40.º CIM.

<sup>61</sup> Neste sentido, Michela Comuzzo, *op. cit.*, pp. 109-111.



infraestrutura ferroviária, sem prejuízo do direito de regresso<sup>62</sup> [art. 26.º/2/c)]. Ainda quanto a esta segunda causa de isenção, resulta do art. 26.º/3, que, se, apesar de o acidente se dever ao comportamento de um terceiro, o transportador não ficar totalmente isento de responsabilidade – *v.g.* porque não agiu com a devida diligência – responderá pela totalidade, dentro dos limites previstos nas Regras CIV, podendo, posteriormente, exercer o seu direito de regresso contra esse terceiro.

A “falta do passageiro” como causa de isenção de responsabilidade, exige uma análise mais detida, visto que levanta diversas dúvidas: ainda que o próprio transportador pudesse ter, de algum modo, evitado a verificação do acidente, a sua responsabilidade ficará totalmente excluída, se houver uma falta do passageiro? É que nada se determina quanto a este ponto, pois não refere se a exclusão de responsabilidade é total ou parcial. De todo o modo, não pode deixar de se entender que, havendo um concurso de culpas, o transportador também será responsabilizado<sup>63</sup>. Alguns exemplos serão úteis para uma melhor apreensão do alcance prático da questão (Ex<sup>1</sup>) e para aferir se o regime do art. 26.º/2 poderá ser afastado em prol de um regime interno mais favorável (Ex<sup>2</sup>):

Ex<sup>1</sup>: Se um menor de onze anos saltar para um comboio em

---

<sup>62</sup> Ao não ser regulado pelas Regras CIV, o alcance deste direito de regresso é determinado pela lei nacional, nos termos do art. 8.º COTIF.

<sup>63</sup> Na nossa doutrina, Rafael Paiva crítica o art. 26.º CIV, por entender que o preceito deveria ter contemplado a situação de culpa do lesado na produção do dano. Neste caso, também este autor entende que, se a conduta do transportador contribuir para a produção desse mesmo dano, a sua responsabilidade se manterá, embora com a possibilidade de ser reduzida, na medida da contribuição da própria vítima do acidente (*op. cit.*, p. 338).



andamento, e, ao saltar, cair e for atingido pelo comboio, poder-se-á entender que existe uma falta do passageiro na verificação no acidente. No entanto, o transportador ferroviário também poderá ser responsabilizado se, no caso concreto, podia ter evitado a verificação do acidente: sabendo que se tratava de um trajeto frequentemente utilizado por estudantes de menor idade, mantinha, apesar disso, ao serviço carruagens cujas portas permaneciam abertas, mesmo depois da partida da composição, só se fechada após alguns metros de marcha. O transportador age culposamente nesta situação, visto que a utilização de carruagens nas condições referidas constitui um convite para as crianças saltarem para os comboios em andamento. Perante este cenário, a atuação do transportador ferroviário constitui uma concausa para a produção do dano.

Apesar do caráter lacunoso das regras CIV, deve entender-se que a responsabilidade só será totalmente excluída se houver uma falta do passageiro que constitui a causa exclusiva do acidente. Na nossa ordem jurídica, na situação referida, o Supremo Tribunal de Justiça, num acórdão de 17 de novembro de 2005 (Proc.º n.º 3050/05, Relator – Noronha do Nascimento)<sup>64</sup>, entendeu que o transportador deveria ser responsabilizado em 20% do que se refere aos danos não patrimoniais resultantes das dores, tratamentos, incapacidade

---

<sup>64</sup> Cfr. A culpa nos acidentes de viação na jurisprudência das secções cíveis do Supremo Tribunal de Justiça (sumários de acórdãos entre 1996 a setembro de 2014), pp. 41-42, disponível em: <https://www.stj.pt/wp-content/uploads/2017/10/culpanosacidentesdeviao1996asetembrede2014.pdf> (consultado a 18/01/2021). Note-se que esta decisão é anterior à entrada em vigor na nossa ordem jurídica, tanto do Regulamento n.º 1371/2007/CE, quanto do Decreto-Lei n.º 58/2008.



permanente de 60% e efeitos psicológicos. Pelo contrário, quanto aos danos futuros, o tribunal atendeu à incapacidade permanente de 60%, condenando a transportadora (CP) na totalidade do montante de rendimentos que o passageiro deixaria de auferir no futuro, devido a essa limitação da sua capacidade laboral (teve, no entanto, somente em conta anos de doze, e não de catorze meses, durante um período de vida laboral ativa de cinquenta anos e descontando um benefício de 20%, resultante da receção antecipada do capital).

Ex<sup>2</sup>: Num transporte ferroviário, o passageiro sofre o esmagamento do polegar esquerdo na sequência do fecho de uma porta; no entanto, pode ser-lhe censurado o facto de ter colocado o polegar na moldura da porta, ao lado das dobradiças, apesar das indicações de segurança repetidas pelos funcionários do transportador. Estamos, por isso, e novamente, perante uma falta do passageiro.

A situação ocorreu em França, num transporte assegurado pela SNCF (*Société Nationale des Chemins de Fer Français*). De acordo com o direito francês, então vigente, (art. 1147.º *Code Civil*), a falta do passageiro somente excluía totalmente a responsabilidade do transportador se apresentasse as características de motivo de força maior, ou seja, se fosse “irresistível e imprevisível” para o transportador. O Tribunal de Recurso de Aix-en-Provence, numa decisão de 21 de dezembro de 2017 (n.º 16/16014)<sup>65</sup>, manteve a condenação da SNCF a ressarcir a totalidade dos danos causados ao passageiro, determinada pela primeira instância – *Tribunal de*

---

<sup>65</sup> Disponível em:

[http://web.lexisnexis.fr/lexisactu/caaix\\_21dec2017\\_1616014.pdf](http://web.lexisnexis.fr/lexisactu/caaix_21dec2017_1616014.pdf) (consultado a 18 de janeiro de 2021).



*Grande Instance de Grasse* – a 13 de julho de 2016 (n.º 14/04312), por entender que a falta do passageiro não se revestia, para esta, de um caráter “irresistível e imprevisível”. Caberia à SNCF assegurar-se de que o fecho interno da porta de uma carruagem não se traduzia num perigo para os passageiros, em particular, num dia com uma afluência considerável de passageiros. Quanto a este ponto, o tribunal entendeu que a SNCF não tinha provado que os avisos dos funcionários quanto ao fecho das portas tivessem sido ouvidos claramente por todos os passageiros, ou que tivessem sido feitos num altifalante.

A SNCF recorreu, invocando a aplicabilidade do Regulamento n.º 1371/2007/CE – para o qual remete, hoje, na legislação francesa, o art. L. 2151-1, do *Code des Transports*. O problema analisado pela *Cassation* residiu na interpretação do art. 11.º do Regulamento, que estabelece que o capítulo III (“Responsabilidade das empresas ferroviárias pelos passageiros e suas bagagens”) será aplicável “sem prejuízo de legislação nacional aplicável que garanta aos passageiros indemnização adicional por danos”. Dois problemas se colocavam: saber se estaria em causa uma remissão para a legislação nacional sempre que esta fosse mais favorável ao passageiro, e, se a resposta fosse positiva, interpretar a referência a uma “indemnização adicional por danos”. Tratar-se ia de uma remissão para um regime de responsabilidade que, considerado na sua globalidade, permitiria mais facilmente responsabilizar o transportador – incluindo, por isso, causas de isenção da responsabilidade do transportador mais exigentes –, ou estaria em causa um regime que admitisse a ressarcibilidade de um leque mais amplo de danos?

A conclusão da *Cassation* foi no segundo sentido mencionado, pelo que as causas de isenção da responsabilidade seriam somente



avaliadas à luz do Regulamento europeu (que remete para as regras CIV)<sup>66</sup>. Foi, deste modo, cassada a decisão do Tribunal de Recurso de Aix-en-Provence, não se exigindo que a falta do transportador tenha um caráter “irresistível e imprevisto” para que se verifique a isenção, total ou parcial, da sua responsabilidade. Em consequência, no caso concreto, o transportador não poderia ser responsabilizado pela totalidade dos danos causados ao passageiro. Trata-se da decisão da *Cour de Cassation (1<sup>ère</sup> chambre civile)*, de 11 de dezembro de 2019 (n.º 1040)<sup>67</sup>. A não ser esta a decisão, o propósito uniformizador do Regulamento seria posto em causa, por uma remissão mais frequente para a legislação nacional<sup>68</sup>.

Avancemos na nossa análise do art. 26.º, olhando para o art. 26.º/4, nos termos do qual as Regras CIV não são exclusivas nesta matéria, na medida em que não afetam a responsabilidade que possa caber ao transportador por danos que não estejam previstos no art. 26.º/1 (regime seguido pelo referido art. 11.º do Regulamento). Poderá estar em causa, por exemplo, o ressarcimento de danos não

---

<sup>66</sup> O mesmo se verifica, aliás, em relação ao prazo prescricional que é determinado pelo Regulamento (art. 60.º/1 do Anexo I), mesmo que o prazo da lei nacional seja mais favorável ao passageiro.

<sup>67</sup> Disponível em:

[https://www.courdecassation.fr/jurisprudence\\_2/premiere\\_chambre\\_civile\\_568/1040\\_11\\_44049.html](https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/premiere_chambre_civile_568/1040_11_44049.html) (consultado a 18 de janeiro de 2021).

<sup>68</sup> Sobre este acórdão, cfr. a nota de Laura Vitale, “(R)évolution du régime de responsabilité de la SNCF”, *Dalloz actualité* (6 janvier 2020). Disponível em: <https://www.dalloz-actualite.fr/flash/revolution-du-regime-de-responsabilite-de-sncf#.YAb5Luj7RRa> (consultado a 19 de janeiro de 2021).



patrimoniais sofridos pelos familiares de uma vítima mortal<sup>69</sup>.

Se estiverem em causa transportadores subsequentes, em caso de morte e de ferimento de passageiros será responsável o transportador a quem cabia a prestação de serviço de transporte durante a qual o acidente ocorreu, nos termos do contrato (art. 26.º/5). Trata-se de uma opção criticável, pois não há responsabilidade solidária de todos os transportadores subsequentes, não se tendo conseguido um acordo nessa matéria, em 1999. Essa seria, no entanto, uma solução que melhor asseguraria a proteção, quer do passageiro, permitindo-lhe ser compensado de uma forma mais simples e célere; quer dos transportadores subsequentes, que ficariam protegidos contra riscos inquantificáveis<sup>70</sup>.

Pelo contrário, se o transportador recorrer a um transportador substituto<sup>71</sup>, sempre que ambos sejam responsáveis, a sua

---

<sup>69</sup> A este propósito relevará o art. 496.º CC na ordem jurídica portuguesa.

<sup>70</sup> Cfr. Cfr. *Explanatory Report CIV UR*, n.º 2 dos comentários gerais ao Capítulo I do Título IV. Rafael Paiva critica fortemente este aspeto do regime das Regras Uniformes CIV, salientando que a responsabilidade solidária permitiria atender a situações de insolvência de uma das empresas que participam no transporte (*op. cit.* p. 339). Pelo contrário, após consagrar a responsabilidade solidária entre transportadores sucessivos no seu art. 34.º, o art. 38.º da Convenção Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR), de 1956, determina que: “Se um dos transportadores for insolvente, a parte que lhe cabe e não foi paga será distribuída por todos os outros transportadores, proporcionalmente às suas remunerações”.

<sup>71</sup> Nos termos do art. 3.º/b: “Para efeitos das presentes Regras Uniformes, o termo: b) «transportador substituto» designa um transportador que não celebra o contrato de transporte com o passageiro mas a que o transportador referido na alínea a) confia, no todo ou em parte, a execução do transporte ferroviário”.





responsabilidade será solidária (art. 39.º/4 *ex vi* do art. 26.º/5). O transportador contratual pode sempre recorrer a um transportador substituto, ainda que tal faculdade não lhe seja reconhecida no contrato de transporte, embora não deixe de ser responsável pela totalidade do transporte (art. 39.º/1). Por outro lado, o transportador substituto somente será responsável pela parcela do transporte por si efetuada<sup>72</sup>. O art. 56.º/7 determina que o direito de o passageiro optar entre demandar vários transportadores cessa a partir o momento em que a ação for intentada contra um deles.

Se o passageiro falecer, e a morte for imediata, a indemnização inclui as despesas necessárias, posteriores ao óbito, nomeadamente, as relativas ao transporte do corpo e ao funeral (art. 27.º/1)<sup>73</sup>. Também têm direito a indemnização as pessoas que o passageiro tinha obrigação de alimentar e que, devido à sua morte, ficaram privadas do seu sustento. A ação por perdas e danos de pessoas a quem o passageiro assegurava o sustento, sem a isso ser obrigado por lei, ficam sujeitas ao direito nacional (art. 27.º/2). A este propósito, note-se que se trata da atribuição de uma indemnização e não de uma pensão de alimentos, o que é relevante para a

---

<sup>72</sup> Resulta, ainda, do art. 39.º/3 que o transportador substituto não será vinculado por acordos especiais entre o transportador contratual e o passageiro, através das quais este assume obrigações que não resultam da aplicação das Regras CIV, ou renuncia aos direitos que lhe são conferidos pelas mesmas Regras, a não ser que aceite tais acordos expressamente e por escrito. Trata-se de um regime legal potencialmente prejudicial ao passageiro, como nota Rafael Paiva, *op. cit.*, p. 346-347.

<sup>73</sup> Quanto ao contrato de funeral e às despesas que podem estar envolvidas, cfr. Daniel Morais, “O contrato de funeral e os direitos dos consumidores na ordem jurídica portuguesa”, *Revista de Direito Comercial*, 2, 2018, pp. 291-371, disponível em [www.revistadedireitocomercial.com](http://www.revistadedireitocomercial.com).



determinação das regras nacionais aplicáveis<sup>74</sup>. As indenizações atribuídas às pessoas referidas no art. 28.º/2, devem ser pagas em capital, embora também o possam ser através da atribuição de uma renda, se o direito nacional o permitir e se os interessados o pedirem (art. 30.º/1). Tendo em conta que se trata de pessoas a quem o passageiro assegurava o sustento, por força de uma obrigação legal de alimentos, a forma de pagamento mais adequada será a atribuição de uma renda<sup>75</sup>. Verifica-se que todos os danos referidos são danos patrimoniais.

Se estiver em causa um ferimento ou qualquer outro dano causado à integridade física ou psíquica (que engloba o choque com o acidente) do passageiro, a indemnização compreende as despesas necessárias, nomeadamente, relativas ao tratamento e ao transporte [art. 28.º/a)], bem como a reparação do prejuízo causado pela incapacidade total ou parcial para o trabalho, ou por um acréscimo das necessidades do passageiro [art. 28.º/b)]. Neste último caso, a indemnização também deverá ser paga em capital, embora possa sê-lo através da atribuição de uma renda, nos moldes previstos no art. 30.º/1, já referidos. De acordo com o art. 27.º/1/b), se sobrevier a morte, às despesas indicadas, acrescem àquelas que resultam do art. 27.º/1/a). Mais uma vez, trata-se de danos patrimoniais.

À semelhança do que acontece no art. 26.º/4, o caráter não exclusivo o regime das Regras CIV em matéria de responsabilidade, resulta, igualmente, do art. 29.º CIV, que determina que caberá à lei

---

<sup>74</sup> Cfr. *Explanatory Report CIV UR*, n.º 2 dos comentários ao art. 27.º.

<sup>75</sup> Neste sentido, cfr. Michela Comuzzo, *op. cit.*, p. 112. Veja-se que, na nossa ordem jurídica, os alimentos devem ser fixados em prestações pecuniárias mensais, de acordo com o art. 2005.º/1 CC.



nacional regular se, e em que medida, o transportador deve indenizar outros danos corporais, além dos previstos nos arts. 27.º e 28.º. Enquanto estes últimos preceitos visam, particularmente, os *danos patrimoniais resultantes de danos físicos ou psíquicos*<sup>76</sup>, o art. 29.º visa os *danos morais*. Aparentemente, na alteração de 1999, somente se visou uma simplificação da redação do preceito<sup>77</sup>. Na sua versão original, o art. 29.º reportava-se a “outros danos”, enumerando alguns deles, tais como o *pretium doloris* pelos danos físicos e morais, bem como o dano estético<sup>78</sup>.

As Regras Uniformes CIV não estabelecem um limite ressarcitório em caso de morte ou ferimento. No entanto, estabelecem, no art. 30.º/2, um limite mínimo de 175.000 unidades de conta, quando o direito nacional prevê um limite menor. Este limite aplica-se somente ao conjunto das indenizações a pagar por virtude de danos patrimoniais causados às pessoas que eram sustentadas pelo passageiro, devido a uma obrigação de alimentos, se este falecer, bem como devido à sua incapacidade total ou parcial para o trabalho ou a um acréscimo das necessidades do passageiro. Em caso de morte, ficam, assim, excluídas as despesas necessárias consecutivas ao óbito, como as do transporte do corpo e do funeral; e, em caso de

---

<sup>76</sup> Embora o art. 28.º englobe o choque com o acidente na expressão “integridade psíquica”, estão em causa os danos patrimoniais daí resultantes (v.g. incapacidade total ou parcial para o trabalho) e não os danos morais.

<sup>77</sup> Cfr. *Explanatory Report CIV UR*, comentário único ao art. 29.º.

<sup>78</sup> Era a seguinte a formulação do art. 29.º nas Regras CIV de 1980: “O direito nacional determinará se e em que medida o caminho de ferro deverá indenizar outros prejuízos além dos previstos nos artigos 27.º e 28.º designadamente os prejuízos de ordem moral e física (*pretium doloris*) e estética”. A tradução resulta do Decreto do Governo n.º 50/85, de 27 de novembro, que aprova para ratificação a COTIF. A versão autêntica é em francês.



ferimento ou qualquer outro dano à integridade física ou psíquica, as despesas necessárias, como as que se reportam ao tratamento e ao transporte<sup>79</sup>. A unidade de conta prevista nos diversos apêndices à COTIF (que incluem as Regras CIV) é o Direito de Saque Especial, conforme definido pelo Fundo Monetário Internacional (art. 9.º COTIF)<sup>80</sup>. *Se o direito nacional não contemplar qualquer limite, o limite ressarcitório previsto nas Regras CIV também não será aplicado*<sup>81</sup>.

Resulta do art. 48.º que o transportador perde o direito de invocar

---

<sup>79</sup> Tenha-se em atenção que o art. 30.º/2 se reporta às “indenizações a pagar em virtude do n.º 1”, e o art. 30.º/1 somente se refere aos arts. 27.º/2 e 28.º/b).

<sup>80</sup> No dia 20 de janeiro de 2021, um Direito de Saque Especial valia € 1,187. Ou seja, nesta data, 175.000 unidades de conta equivaleriam a € 207.725. Para a determinação do valor do Direito de Saque Especial, cfr. <https://bpstat.bportugal.pt/serie/12533639>.

<sup>81</sup> Deste modo, não se concorda com o teor da crítica de Rafael Paiva ao facto de Portugal não ter aproveitado a oportunidade que lhe é concedida pelo art. 2.º/1 CIV no sentido, já referido, de declarar que as regras relativas à responsabilidade do transportador em caso de ferimento ou morte não se aplicam aos seus nacionais ou a passageiros que tenham a sua residência habitual em território nacional, relativamente a acidentes que tenham ocorrido nesse território (*op. cit.*, p. 327, nota 27). Basta ter em conta que não teria necessidade de o fazer para evitar a aplicação dos limites de responsabilidade previstos nas Regras CIV nesta matéria. Na realidade, salvo melhor opinião, somente os Estados que consagram limites de responsabilidade, sendo tais limites inferiores aos previstos nas Regras CIV, terão interesse em proceder à declaração prevista no art. 2.º/1 CIV, pois, quanto aos restantes – ou seja, aqueles cuja lei nacional não consagra quaisquer limites – o *quantum* indemnizatório dessas Regras não se aplicará. Se esta declaração não fosse possível, os Estados cuja ordem jurídica consagrasse um limite ressarcitório inferior a 175.000 unidades de conta, teriam de aumentar tais limites até esse montante (cfr. *Explanatory Report CIV UR*, n.º 1 do comentário ao art. 2.º).



os limites de responsabilidade se se provar que o prejuízo resulta do ato ou omissão cometidos pelo transportador “quer com a intenção de causar o dano, quer inconsideradamente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem”.<sup>82</sup> Trata-se de uma expressão que abrange tanto o dolo eventual, quanto a negligência consciente, que são equiparadas no que se refere à preclusão da limitação da responsabilidade, tornando-se, por isso, irrelevante aferir se o agente se conformou com a verificação do resultado<sup>83</sup>. Em sentido crítico, Rafael Paiva<sup>84</sup> entende que esta possibilidade não auxilia o

---

<sup>82</sup> Conforme esclarece João Ricardo Branco, o legislador uniforme procura descrever as próprias condutas relevantes do transportador, evitando, assim, um trabalho de integração através de normas e institutos de direito interno, com a quebra de uniformização subjacente. Evitam-se, por isso, os conceitos de *dolo* e *culpa* [cfr. “A conduta antijurídica do transportador e a preclusão da limitação da responsabilidade”, in M. Januário da Costa Gomes (coord.), *Temas de Direito dos Transportes*, Vol. I, Coimbra, Almedina, 2010, pp. 292-384, em particular, p. 333]. Uma solução diferente resulta, ainda, da CMR que dispõe no seu art. 29.º que: “O transportador não tem direito de aproveitar-se das disposições do presente capítulo que excluem ou limitam a sua responsabilidade ou que transferem o encargo da prova se o dano provier *de dolo seu ou de falta que lhe seja equiparada e que, segundo a lei da jurisdição que julgar o caso, seja considerada equivalente ao dolo*” (o itálico é nosso). Por outro lado, na sua versão originária, o art. 42.º das Regras Uniformes CIV estabelecia que: “Quando o prejuízo resultar de dolo ou culpa grave imputável ao caminho de ferro, não se aplicarão as disposições dos artigos 30.º, 31.º e 38.º a 41.º das Regras uniformes ou as previstas pelo direito nacional que limitem as indemnizações a um determinado montante. Em caso de culpa grave, a indemnização por perda, avaria ou atraso na entrega das bagagens ficará, porém, limitada ao dobro dos máximos previstos nos artigos 38.º a 41.º”.

<sup>83</sup> Neste sentido, cfr. Ricardo Branco, *op. cit.*, p. 352. Na doutrina italiana, Michela Comuzzo defende que o preceito abrange, não só o dolo eventual, quanto a culpa grave (*op. cit.*, pp. 114-115).

<sup>84</sup> Rafael Paiva, *op. cit.*, pp. 345-346.



passageiro a de obter uma reparação integral, por lhe caber a prova do dolo ou por remeter para a discussão de questões subjetivas (de consciência e probabilidade, por exemplo), sendo certo que tal prova é algo que supera os seus conhecimentos, tendo em conta a sua fragilidade económica em comparação com a empresa ferroviária. No entanto, acrescentemos, não se pode ignorar a evolução nas Regras CIV nesta matéria, pois deixaram de fazer qualquer referência aos conceitos de “dolo” e de “culpa”.

Serão os limites de responsabilidade referidos (que, como foi apontado em nota anterior, não são propriamente limites de responsabilidade, mas de débito) merecedores de crítica?

Embora, como referimos no final do ponto 3.2., a tendência seja no sentido de uma exclusão destes limites do *quantum* indemnizatório, quanto estão em causa danos causados à pessoa do passageiro, a verdade é que as Regras Uniformes CIV procuram fazer um equilíbrio entre a posição daqueles países cuja lei consagra tais limites – impondo, neste caso, um “limite mínimo para esse teto máximo”, por assim dizer – e a posição de aqueles outros que não consagram tais limites. Dito isto, não se pode deixar de concordar com a crítica de que não se justifica a existência de limites do *quantum* indemnizatório, quando se trata de vida ou da integridade física e psíquica dos passageiros. Note-se, ainda, que, apesar de os danos não patrimoniais estarem sujeitos à lei nacional, os limites previstos nas Regras Uniformes somente se aplicarão se essa lei contemplar limites ressarcitórios, que, a existirem, poderão abranger



também estes danos<sup>85</sup>. Por isso, e concluindo, se existe uma crítica a fazer, esta deve ser primariamente endereçada aos regimes jurídicos nacionais que estabelecem limites de responsabilidade neste âmbito.

Ainda quanto aos limites ressarcitórios, note-se que, embora as Regras CIV sejam injuntivas, sendo nula qualquer estipulação que as derroge, direta ou indiretamente, tal nulidade não implica que um transportador não possa assumir responsabilidades e obrigações mais exigentes (art. 5.º CIV).

Fica fora da alçada das Regras Uniformes CIV a matéria da responsabilidade do transportador em caso de ferimento ou de morte do passageiro se danos ocorrerem durante a parte do transporte que, de acordo com os termos do contrato de transporte, não era ferroviário (art. 31.º/1). Trata-se de uma descontinuidade na situação em que as Regras CIV se aplicam ao segmento de transporte realizado por meios não ferroviários, nos termos do contrato, tendo a função de complementar o transporte ferroviário. Neste caso, somente a responsabilidade estará sujeita a regras diversas<sup>86</sup>.

Pelo contrário, tais Regras Uniformes aplicam-se se os veículos ferroviários forem transportados por *ferry-boat* – situação conhecida

---

<sup>85</sup> Criticando os limites de responsabilidade das Regras CIV, no caso de morte e de ferimentos causados ao passageiro, Rafael Paiva vê na aplicação da lei nacional aos danos não patrimoniais causados aos familiares da vítima moral de um acidente ferroviário uma “brecha”, que permitirá escapar aos referidos limites, e conseguir uma indemnização com valores mais elevados e condizentes com a dignidade da pessoa humana (*op. cit.*, pp. 340-341).

<sup>86</sup> Trata-se de uma descontinuidade que não tem um paralelo nas Regras Uniformes CIM, conforme resulta do *Explanatory Report CIV UR*, n.º 2 do comentário ao art. 31.º.



pela expressão “*roll on-roll off o ferry* ou *transroulage*<sup>87</sup>) e estiverem em causa danos causados por acidentes relacionados com a exploração ferroviária, ocorridos durante a permanência do passageiro nos veículos mencionados, ou à entrada ou saída dos mesmos (art. 31.º/2). Conclui-se, por isso, que, quando o transportador ferroviário assume contratualmente um transporte de forma unitária, as Regras CIV que determinam a sua responsabilidade por danos causados ao passageiro só serão aplicáveis aos acidentes que impliquem, de alguma forma, a utilização do *meio ferroviário* pelo passageiro, mesmo nas partes do percurso que não são

---

<sup>87</sup> De modo diverso, a expressão “*ferroulage*” reporta-se ao transporte de um veículo rodoviário num veículo ferroviário. Trata-se de situações de “transbordo” ou de transporte dito “misto” ou “sobreposto”, cada vez mais frequentes, em particular no transporte de mercadorias. A expressão “transbordo” visa enfatizar que, numa determinada parte do percurso, o veículo rodoviário ou ferroviário é transportado como se fosse um mero contentor de mercadorias, carregadas “a bordo” do novo meio de transporte. Por outro lado, a expressão “transporte misto” coloca a tónica no facto de o veículo de superfície e a carga serem transportados em conjunto, ou ao mesmo tempo e com o mesmo navio, ou no mesmo veículo ferroviário, por força de um só contrato. Por último, a expressão “transporte sobreposto” aponta no sentido de que a passagem de uma das vias de transporte para outra não implica qualquer descarregamento da mercadoria, na medida em que, tanto a carga, quanto o veículo em que esta se encontra, são transportados por outro veículo. Atendendo a este aspeto, sem o descarregamento da mercadoria, o transporte será considerado unimodal e não multimodal (cfr. por exemplo, o art. 2.º CMR, que determina a aplicabilidade desta Convenção, quando a mercadoria não é descarregada do veículo rodoviário). Sobre este aspeto, cfr. Silvia Russo-Andrea Polacco, “La responsabilità del vettore ferroviario nel trasporto di cose”, in *Compendio di Diritto Ferroviario*, cit., pp. 121-154, em particular, p. 150.





realizadas através de um *veículo ferroviário*<sup>88</sup>.

As Regras Uniformes também se aplicarão se, por circunstâncias excepcionais, a exploração ferroviária for provisoriamente interrompida e os passageiros forem transportados por outro meio de transporte (art. 31.º/3). Nesta situação de transporte substituído, o Comité de Revisão da COTIF aceitou a aplicação das regras (mais severas) do Direito Ferroviário, para a parte do transporte realizada por outras vias, o que constitui uma evolução na perspetiva do passageiro<sup>89</sup>.

Para além do regime das Regras CIV, analisado até aqui, o Regulamento comunitário apresenta algumas especificidades dignas de nota, tendo em conta que a remissão para as referidas Regras Uniformes é feita sob reserva das disposições do capítulo III do Regulamento.

Em primeiro lugar, é de destacar obrigatoriedade de a empresa ferroviária dispor de um seguro adequado, ou disposições equivalentes, com vista a cobrir as responsabilidades que lhe cabem ao abrigo do diploma europeu (art. 12.º)<sup>90</sup>. Trata-se de um aspeto do regime que não admite isenções (art. 2.º/3).

Por outro lado, o Regulamento determina que, em caso de ferimentos ou de morte de um passageiro, a empresa ferroviária deve – nos termos do art. 26.º/5 CIV –, pagar, sem demora, e no prazo

---

<sup>88</sup> Cfr. Mauro Carretta, “I trasporti internazionali misti con tratta ferroviária”, in *Compendio di diritto ferroviário*, cit., pp. 1-7, em particular, p. 5.

<sup>89</sup> Cfr. *Explanatory Report CIV UR*, n.º 1 do comentário ao art. 31.º.

<sup>90</sup> Obrigação igualmente prevista no art. 22.º da Diretiva 2012/34/EU, que alterou e reformulou a Diretiva 95/18/CE para que remete o art. 12.º do Regulamento n.º 1371/2007/CE.



máximo de 15 dias, a contar do estabelecimento da identidade da pessoa singular com direito a indemnização, os adiantamentos que lhe permitam fazer face a necessidade económicas imediatas, proporcionalmente ao dano sofrido (art. 13.º/1). Os adiantamentos nunca podem ser inferiores a € 21.000 por passageiro (n.º 2). Este adiantamento também nunca poderá ser entendido como o reconhecimento da responsabilidade e pode ser deduzido dos montantes pagos posteriormente com base no Regulamento. Trata-se de um valor não reembolsável, a não ser nos casos em que o dano tenha sido causado por negligência ou por culpa do passageiro, ou quando a pessoa que tiver recebido o adiantamento não for a pessoa com direito a indemnização (n.º 3).

Finalmente, de acordo com o art. 14.º, ainda que conteste a sua responsabilidade por danos corporais causados a um passageiro, a empresa ferroviária deve fazer todos os esforços razoáveis para prestar assistência a um passageiro que peça uma indemnização a terceiros. Na nossa ordem jurídica, vigoram isenções aos artigos 13.º e 14.º.

**4.2. Particularidades (?) da lei nacional (Decreto-Lei n.º 58/2008): a responsabilidade do transportador por danos causados ao “passageiro” sem título de transporte; a responsabilidade solidária do transportador por danos resultantes de defeitos da infraestrutura ferroviária ou avaria dos seus elementos**

A matéria da responsabilidade do transportador vem regulada no Capítulo V do Decreto-Lei n.º 58/2008 (arts. 25.º a 34.º). De acordo



com o art. 25.º, o operador – ou seja, “qualquer empresa devidamente habilitada para a prestação de serviços de transporte ferroviário” [(art. 2.º/ f)] – é responsável pelos danos causados ao passageiro e a bens por este transportados, durante a viagem, de acordo com as disposições do Decreto-Lei n.º 58/2008, e do Regulamento n.º 1371/2007/CE. Quanto às empresas que estão sujeitas à disciplina europeia – e que são a maioria, pois, nesta matéria, não são admitidas isenções – o diploma interno só será aplicável, em matéria de isenções de responsabilidade, naquilo em que não contrarie o Regulamento comunitário. Pelo contrário, as restantes empresas estão sujeitas ao regime interno, e ao que ele ditar, ou seja, não estarão sujeitas à *exclusividade* do Regulamento n.º 1371/2007/CE em matéria da *isenção da responsabilidade do transportador* por danos causados ao passageiro. Resta saber se o diploma interno contempla causas adicionais de isenção responsabilidade, aspeto que analisaremos de seguida.

O art. 25.º/2 determina que fica excluída a responsabilidade do operador quando o passageiro não tenha observado os deveres e obrigações a que está sujeito, nomeadamente a aquisição de um título de transporte e demais deveres relativos à segurança a respeitar, bem como nos casos previstos no art. 26.º/2 CIV. Aparentemente, não nos encontramos perante um regime que ponha em causa a exclusividade do Regulamento europeu nesta matéria, já que a inobservância, pelo passageiro, dos direitos e obrigações, relativos à segurança, a que se encontra sujeito, poderá reconduzir-se a uma “falta do passageiro”, contemplada no art. 26.º/2/b) CIV, havendo como que uma concretização desta causa de exclusão da responsabilidade. Estes deveres e obrigações referidos



vêm previstos no art. 6.º do Decreto-Lei n.º 58/2008<sup>91</sup>.

No entanto, outra causa de isenção da responsabilidade do transportador resulta do art. 25.º/2: a falta de aquisição do título de transporte. Em conformidade com este regime, determina o art. 7.º/1 que o passageiro está obrigado a munir-se de título de transporte e a conservá-lo até ao fim da viagem, devendo validá-lo e apresentá-lo aos agentes do operador encarregues da fiscalização sempre que solicitado. Se o passageiro iniciar a sua viagem num local onde não se efetua a venda de títulos de transporte ou onde não seja possível obter esse título, fica obrigado a adquiri-lo, logo após o embarque, no decurso da viagem (art. 7.º/4). E se não estiverem reunidas as condições para a aquisição do título de transporte após

---

<sup>91</sup> O preceito (art. 6.º) contempla um conjunto muito detalhado de proibições. Aos passageiros é proibido, nomeadamente: fazer uso do sinal de alarme fora do caso de perigo iminente; utilizar os dispositivos de emergência fora dos casos em que tal se justifique: entrar ou sair da carruagem quando esta esteja em movimento ou depois do sinal sonoro que anuncia o fecho das portas ou sempre que, por aviso sonoro ou equivalente, tal seja determinado; entrar ou sair da carruagem por lado que não corresponda a plataforma de serviço de passageiros; entrar nas carruagens sem que tenham saído todos os passageiros que o desejem fazer; aproximar-se da borda da plataforma aquando da aproximação de outro comboio e, em qualquer caso, ultrapassar o limite que se encontra marcado na plataforma de embarque, antes da chegada do comboio; abrir ou impedir que se fechem as portas exteriores das carruagens durante a marcha; debruçar-se das janelas durante a marcha do comboio; pendurar-se em qualquer parte das carruagens ou dos seus acessórios ou manter-se nos estribos durante a marcha. Nestas situações, em caso de incumprimento, que perturbe os outros passageiros, cause danos, ou interfira com a boa ordem do serviço de transporte, os agentes do operador encarregues da fiscalização podem determinar a sua saída do comboio, recorrendo à força de segurança pública competente em caso de incumprimento dessa determinação (art. 6.º/4).



o embarque? Se o passageiro “clandestino”, por assim dizer, sofrer um dano, a responsabilidade do transportador será excluída?

Mesmo que o passageiro não adquira um título de transporte válido, é defensável que a sua entrada para o comboio seja vista como um comportamento concludente, verificando-se, por isso, a celebração de um contrato de transporte (embora com um incumprimento da obrigação de pagamento do mesmo). Poderia, por isso, estar em causa uma situação, não só de responsabilidade extracontratual, mas, igualmente, contratual<sup>92</sup>. Esta visão pressupõe, no entanto, a possibilidade de o passageiro adquirir o título de transporte a bordo do comboio. Neste sentido, analisando as Regras CIV, aplicáveis *ex vi* do art. 11.º do Regulamento, quer-nos parecer acertada a posição de que, nestas Regras, será considerado um passageiro aquele que não adquire um título de transporte, com base no art. 9.º/1/b) CIV, visto que este preceito prevê a possibilidade de as condições gerais de transporte contemplarem a exclusão do passageiro que recusar o pagamento imediato do preço do transporte, ou da sobretaxa prevista, quando este não apresentar um título de transporte válido. Isto significa que o *passageiro que não cumpre o contrato de transporte por pagamento do preço é sempre considerado um contraente*, a quem é concedida a possibilidade de cumprir o contrato num momento posterior ao início da prestação de transporte<sup>93</sup>.

Resta saber se a causa de isenção de responsabilidade referida

---

<sup>92</sup> Veja-se a posição de Antonini, *op. cit.*, p. 212, tendo em conta as Regras CIV.

<sup>93</sup> Neste sentido, cfr. Cristian Tosoratti, “Il contratto di trasporto ferroviario di persone”, in *Compendio di Diritto Ferroviario*, cit., pp. 53-102, em particular, pp. 90-91. É também esta a lição de Antonini, *op. cit.*, p. 202.



contrasta com aquilo que resulta do Regulamento. Não se retira do art. 3.º do mesmo qualquer definição de “passageiro”, que permita concluir que aquele que não adquire um título de transporte não será visto como tal, com a consequente ausência de responsabilidade do transportador em caso de acidente. De qualquer forma, o diploma europeu remete para as Regras CIV “sob reserva do presente capítulo”, ou seja, em caso de contradição, prevalece o regime específico do Regulamento n.º 1371/2007/CE. Por outro lado, estabelece o seu art. 9.º/4, que “as empresas ferroviárias devem dar a possibilidade de se obterem bilhetes para o serviço respectivo a bordo do comboio, *salvo se* isso for restringido ou recusado por questões de segurança ou de política antifraude, por reserva obrigatória do comboio ou por motivos comerciais fundamentados” (o itálico é nosso). Isto significa que nem sempre as empresas ferroviárias têm de dar ao passageiro a possibilidade de obtenção do bilhete a bordo do comboio. A conclusão a que chegamos, no quadro do Regulamento n.º 1371/2007/CE, é a de que, se tal aquisição for possível a bordo, ainda que o passageiro não tenha adquirido o título de transporte, o contrato se considera celebrado a partir do momento em que este entra no comboio, o que determinará a responsabilidade do transportador por danos causados a este passageiro. Pelo contrário, se não for admissível a aquisição do bilhete a bordo do comboio, o passageiro não poderá ser considerado como tal, pelo que o transportador não será responsável por danos que lhe sejam causados<sup>94</sup>.

---

<sup>94</sup> Note-se que resulta do art. 7.º/6 do Decreto-Lei n.º 58/2008, que o passageiro sem título de transporte válido fica sujeito às sanções previstas na Lei n.º 28/2006,



*Entendemos, por isso, que o regime do art. 25.º/2, ao ditar a exclusão da responsabilidade do transportador, se o passageiro não adquirir o bilhete, segue o espírito do Regulamento n.º 1371/2007/CE, nesta matéria, desde que seja corretamente interpretado.* O preceito tem de ser articulado com o art. 7.º/4, que prevê a possibilidade/obrigação de o passageiro adquirir o bilhete, após o embarque, no decurso da viagem, se a iniciar num local onde não se efetua a venda de títulos de transporte ou onde não seja possível obter esse título. Neste caso, se o passageiro entrar no comboio, e não tiver oportunidade de adquirir o título de transporte antes da verificação de um acidente ferroviário, o transportador será responsabilizado pelos danos que lhe sejam causados, pelo que o art. 25.º/2 não será aplicado. De qualquer modo, resulta claramente deste regime que só excepcionalmente o passageiro poderá adquirir o título de transporte a bordo do comboio.

Na medida em que a responsabilidade do transportador é objetiva (art. 25.º/1), embora mitigada, *cabem-lhe-á o ónus da prova* de demonstrar que o indivíduo sem um título de transporte válido não embarcou num local onde não se efetua a venda de títulos de transporte ou onde não seja possível obter esses títulos, excluindo, deste modo, tal responsabilidade, se o indivíduo vier a sofrer um dano.

---

de 4 de julho, que estabelece o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em transportes coletivos de passageiros. Resulta do seu art. 7.º/8, que o pagamento da coima aplicável isenta da necessidade de pagamento do bilhete. Trata-se de um aspeto que também aponta no sentido de não considerar como passageiro, pelo qual o transportador seja responsável, aquele que entra no comboio sem um título de transporte válido e que não tem a possibilidade contratual de o adquirir no interior do comboio.



Antes de terminar, ainda com vista a aferir da compatibilidade entre o regime interno e o regime comunitário, atente-se no art. 26.º. Este preceito do diploma interno determina que o gestor da infraestrutura ferroviária é responsável pelos danos causados aos passageiros e a bens por estes transportados, sempre que esses danos resultem de defeito de infraestrutura, nomeadamente, em estações ou cais, ou de avaria dos respetivos elementos, a não ser que a responsabilidade da gestão das infraestruturas em causa esteja atribuída a outra entidade. Neste caso, o operador responde solidariamente, conforme resulta do art. 25.º/1, *in fine*, que determina que este é responsável, “sem prejuízo do direito de regresso sobre o operador de infraestrutura ferroviária caso os danos resultem de defeito dessa infraestrutura ou avaria dos respetivos elementos”. É, deste modo, respeitado o regime do art. 51.º CIV, para o qual remete o Regulamento comunitário<sup>95</sup>.

##### **5. A responsabilidade do transportador por danos causados aos volumes de mão e animais: regime aplicável de acordo com o Regulamento n.º 1371/2007/CE e com o Decreto-Lei n.º 58/2008<sup>96</sup>**

---

<sup>95</sup> Rafael Paiva, criticando a lei interna portuguesa, afirma que esta não consagrou a responsabilidade solidária entre todos os envolvidos no transporte, pois o passageiro não tem conhecimento da divisão entre trabalho e gestão no transporte ferroviário e não é por ela responsável.

<sup>96</sup> Conforme referimos (n.º 1), não trataremos da matéria da responsabilidade do transportador, por perda ou avaria de bagagem expedida, ou por atraso na sua entrega (arts. 36.º a 43.º CIV *ex vi* do art. 11.º do Regulamento); bem como da sua





A matéria em análise vem regulada no art. 11.º do Regulamento comunitário, que remete para as Regras CIV.

Antes de entrar no regime jurídico aplicável à responsabilidade do transportador por danos causados aos volumes de mão e animais, torna-se necessário esclarecer em que consistem os “volumes de mão”. O art. 12.º/1 CIV permite aos passageiros levar consigo objetos fáceis de transportar, designados como volumes de mão, acrescentando ainda que o mesmo poderá levar objetos que causem transtorno (*v.g. bicicletas e pranchas de windsurf*) nos termos das condições específicas constantes das condições gerais de transporte. Pelo contrário, serão excluídos do transporte objetos ou animais que possam importunar os passageiros ou causar danos. Verifica-se, por isso, que o conceito de “volumes de mão” é utilizado de uma forma ampla do que aquela que é comumente utilizada, englobando, igualmente, os referidos objetos que causem transtorno<sup>97</sup>.

Visto que, na alteração de 1999 às Regras CIV, foi retirada a obrigação de transportar, no transporte ferroviário internacional, as empresas ferroviárias podem recusar o transporte de certos objetos<sup>98</sup>. No entanto, o art. 5.º do Regulamento n.º 1371/2007/CE, determina que as empresas ferroviárias devem permitir aos passageiros o transporte de bicicletas nos comboios, com a possibilidade de exigir pagamento, se tais bicicletas forem facilmente

---

responsabilidade por atraso no carregamento ou entrega de veículo ou pela sua perda (arts. 44.º a 47.º CIV *ex vi* do mesmo art. 11.º).

<sup>97</sup> Neste sentido, *cfr. Explanatory Report CIV UR*, n.º 1 do comentário ao art. 12.º. Nos termos deste relatório, nada indica, no entanto, que os volumes de mão serão transportados gratuitamente (ao contrário do que acontecia com o art. 15.º/1 das Regras CIV de 1980).

<sup>98</sup> *Explanatory Report CIV UR*, n.º 3 do comentário ao art. 12.º.



manuseáveis, se isso não prejudicar o serviço ferroviário em causa e na condição de o material circulante o permitir<sup>99</sup>.

Resulta do art. 33.º/1 CIV, que, em caso de morte e de ferimento de passageiros, o transportador também responde pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial ou da avaria dos objetos que o passageiro use ou transporte consigo como volumes de mão. Trata-se de uma situação de responsabilidade que o legislador nacional terá de respeitar, por força do caráter injuntivo do art. 11.º do Regulamento, que remete para as Regras CIV nesta matéria, e não admite isenções (art. 2.º/3). Por isso, não nos parece correta a conclusão de que, à luz do art. 9.º/2 do Decreto-Lei n.º 58/2008, o transportador não responderá pela perda dos volumes de mão e animais que o passageiro transporta, porque incumbe ao passageiro o dever de os guardar e vigiar<sup>100</sup>. Pelo contrário, o art. 25.º/1 do mesmo diploma reporta-se genericamente aos danos causados pelo transportador aos passageiros e aos bens por estes transportados durante a viagem.

Neste caso, será igualmente aplicável o art. 26.º CIV por remissão. Esta remissão significa que terá de se tratar de um dano por motivo de acidente relacionado com a exploração ferroviária, ocorrido

---

<sup>99</sup> Entre as informações que a empresa ferroviária deve facultar ao passageiro a seu pedido, encontra-se a acessibilidade e condições de acesso a bicicletas e as condições gerais aplicáveis ao contrato (Parte I do Anexo II *ex vi* do art. 8.º). Na lei interna, as condições de transporte de volumes portáteis, velocípedes e animais nas carruagens são reguladas pelo art. 9.º do Decreto-Lei n.º 58/2008.

<sup>100</sup> Trata-se da conclusão a que chega Rafael Paiva, *op. cit.*, p. 433. O autor reporta-se à falta de condições que, por vezes existe nos comboios associada a uma impossibilidade de expedir a bagagem, o que se traduz na impossibilidade de o passageiro zelar adequadamente pela mesma.



durante a permanência do passageiro nos veículos ferroviários, à entrada para, ou à saída dos mesmos (art. 26.º/1)<sup>101</sup>. Por outro lado, a remissão abrange, igualmente, todas as causas de isenção da responsabilidade do transportador, contempladas no art. 26.º/2 e anteriormente analisadas. Trata-se, mais uma vez, de uma responsabilidade objetiva do transportador, ainda que mitigada. Neste caso, existe um limite ressarcitório de 1.400 unidades de conta (Direito de Saque Especial), por cada passageiro<sup>102</sup>.

Nos restantes casos, que não envolvam a morte ou um ferimento do passageiro, o transportador somente é responsável pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial ou da avaria de objetos, volumes de mão ou animais cuja guarda cabia ao passageiro se esse prejuízo tiver sido causado por uma falta do transportador (art. 33.º/2 CIV). Este regime deve ser articulado com o estatuído no art. 15.º, nos termos do qual a guarda dos volumes de mão e dos animais que o passageiro transportar consigo fica a seu cargo<sup>103</sup>.

---

<sup>101</sup> Cfr. Michela Comuzzo, *op. cit.*, p. 116.

<sup>102</sup> O que equivale, no dia 20 de janeiro de 2021, a € 1.661,8, atendendo a um valor do Direito de Saque Especial de € 1,187, nesta data (cfr. <https://bpstat.bportugal.pt/serie/12533639>).

<sup>103</sup> Relativamente a estes volumes e aos animais, o dever de custódia do transportador fica bastante atenuado. No entanto, não se pode dizer que seja excluído, cabendo ao transportador usar da máxima diligência, tomando todas as medidas adequadas para garantir o transporte em segurança dos volumes de mão e dos animais (Cfr. Michela Comuzzo, *op. cit.*, p. 116). Basta observar que são as condições gerais de transporte que definem as condições de transporte de animais de volumes de mão (art. 12.º/1). A existência de um dever, ainda que mínimo, de custódia por parte do transportador é corroborada pelo direito que este tem de verificar se os volumes de mão e animais transportados obedecem às condições



Acresce que o transportador não é responsável pelo prejuízo resultante de incumprimento, por parte do passageiro, das disposições das alfândegas e de outras autoridades administrativas (art. 35.º).

Recorde-se, ainda, a propósito da responsabilidade do transportador pelos danos causados aos volumes de mão e aos animais, o regime, analisado no n.º 4.1., dos artigos 48.º (“Perda do direito de invocar os limites de responsabilidade”) e 51.º (“Pessoas pelas quais o transportador é responsável”), sendo que o art. 48.º somente se aplica nas situações contempladas no art. 33.º/1, conforme estabelece o art. 33.º/2.

## 6. O exercício dos direitos

O exercício dos direitos contemplados nas Regras CIV vem regulado no título VI (arts. 54.º a 60.º), aplicável à luz do Regulamento n.º 1371.º/2007/CE, em matéria de responsabilidade do transportador em relação aos passageiros, *ex vi* do art. 11.º. Pelo contrário, no que se refere à responsabilidade do transportador por

---

gerais de transporte, quando as leis e prescrições do Estado onde a verificação deve ter lugar não o proibirem e em caso de presunção grave de incumprimento das condições de transporte (art. 13.º/1 CIV). Neste caso, o passageiro deve ser convidado a assistir à verificação e, se este não se apresentar ou não for possível contactá-lo, o transportador deve solicitar a presença de duas testemunhas independentes. De qualquer forma, cabe ao passageiro, ao ser transportado, observar as formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas durante o transporte de objetos – o que engloba os volumes de mão, entre outros – e de animais. O passageiro deverá assistir à verificação desses objetos, salva exceção contemplada nas leis de cada Estado (art. 14.º).



atrasos, perda de correspondências e anulação, o art. 15.º do Regulamento não remete para o título VI das Regras CIV, mas somente para o título IV (art. 32.º CIV). No entanto, este aspeto não nos parece determinante no sentido de excluir a aplicação do título VI nesta última matéria, pois o exercício dos direitos também se reporta aos direitos que o art. 32.º concede ao passageiro, e desde que este invoque este preceito. De qualquer modo, tratar-se-á de uma situação pouco frequente, tendo em conta os direitos – mais benéficos – que são atribuídos aos passageiros nos arts. 15.º a 18.º do Regulamento europeu, que consagra, igualmente, algumas regras para o exercício desses direitos<sup>104</sup>.

Saliente-se, ainda, que o título VI não será aplicável nas situações em que o transportador é responsável pelo prejuízo de perda total ou parcial ou da avaria de objetos, volumes de mão ou animais, cuja guarda incumbia ao passageiro, conforme regula, expressamente, o art. 33.º/2<sup>105</sup>.

As reclamações que se referem à responsabilidade do transportador em caso de morte e de ferimento de passageiros devem obedecer à forma escrita, sendo dirigidas ao transportador contra quem a ação judicial pode ser intentada. Se estiver em causa um contrato único e este for efetuado por transportadores subsequentes, as reclamações podem ser dirigidas ao primeiro e ao

---

<sup>104</sup> Talvez por isso, o legislador comunitário não tenha remetido para o título VI das Regras CIV, embora isso pareça contraditório com o facto de ter feito uma remissão para o art. 32.º CIV.

<sup>105</sup> Exclusão esta que não existe no que se refere à responsabilidade do transportador por prejuízos decorrentes de atrasos, perdas de correspondência ou supressões (art. 32.º CIV).



último transportador<sup>106</sup>, bem como ao transportador cuja sede principal ou a sucursal, ou cujo estabelecimento que tenha celebrado o contrato de transporte estejam situados no Estado do domicílio ou da residência habitual do passageiro (art. 55.º/1 CIV)<sup>107</sup>.

Por outro lado, outras reclamações relativas ao contrato de transporte, devem ser dirigidas por escrito, igualmente contra o primeiro ou último transportador, ou contra aquele que efetuava a parte do transporte durante a qual ocorreu o facto que deu origem à ação (art. 55.º/2).

Os documentos que o interessado entender útil juntar à reclamação devem ser apresentados no original e, igualmente, em cópias autenticadas, se o transportador fizer essa exigência; quando a reclamação é regularizada, o transportador pode exigir a restituição do título de transporte (art. 55.º/3 CIV)<sup>108</sup>.

Embora no caso de um transporte realizado por transportadores subsequentes, o passageiro possa dirigir a sua reclamação a vários transportadores, a ação judicial fundada na responsabilidade do

---

<sup>106</sup> Recorde-se que, do título de transporte, deve constar o transportador ou os transportadores [(art. 9.º/1/a) CIV].

<sup>107</sup> Não basta que determinada entidade atue como intermediário (v.g. *Eurostar*) na conclusão do contrato de transporte, para que se inclua na referência à “sucursal ou (...) estabelecimento que tenha celebrado o contrato de transporte” (art. 55.º/1 CIV) (cfr. *Explanatory Report CIV UR*, n.º 2 do comentário ao art. 55.º).

<sup>108</sup> Aspeto criticado por Rafael Paiva, *op. cit.*, p. 347, na medida em que esta exigência de devolução do título de transporte se pode revelar difícil de cumprir se este for desmaterializado, por incêndio ou explosão, por exemplo. Por outro lado, este título serve de prova a favor do passageiro, pelo que a restituição não deveria ter lugar, pois bastaria que a reclamação fosse acompanhada de uma cópia do título de transporte. Trata-se de uma observação que nos parece pertinente.



transportador em caso de morte e de ferimento só poderá ser movida contra o transportador a quem cabia a parcela do serviço de transporte durante a qual ocorreu o acidente, nos termos do art. 26.º/5 (art. 56.º/1 CIV).

De acordo com o art. 57.º/1, o foro competente para julgar as ações fundadas nas Regras CIV será o da jurisdição dos Estados membros, designadas por comum acordo das partes, ou na jurisdição do Estado membro em cujo território o *réu* tenha o seu domicílio ou residência habitual, a sua sede principal ou sucursal ou o estabelecimento que tenha celebrado o contrato de transporte – e não meramente um intermediário nessa celebração<sup>109</sup>.

As Regras CIV preveem a extinção da ação em caso de morte e de ferimento (art. 58.º) e, igualmente, a sua prescrição (art. 60.º). Pelo contrário, não existe qualquer previsão, relativamente a uma extinção da ação, no que se refere à responsabilidade por atrasos, perda de correspondência e supressão<sup>110</sup>. Ambas as situações se distinguem, visto que, ao contrário do que acontece na prescrição –

---

<sup>109</sup> Rafael Paiva, *op. cit.*, pp. 348 e 351, critica este regime, que remete o passageiro para a jurisdição mais favorável ao réu, quando contraposto ao que sucede nas relações entre transportadores, quando vários participaram no transporte e um destes pretende exercer o seu direito de regresso contra os restantes. No entanto, salvo o devido respeito, esta crítica parece-nos traduzir-se numa leitura muito discutível do art. 63.º/4, que ao remeter para a jurisdição “do Estado em cujo território *um dos transportadores* que haja participado no transporte tenha a sua sede principal ou sucursal ou o estabelecimento que tenha celebrado o contrato” (o itálico é nosso), não nos parece estar a reportar-se ao transportador que exerce o direito de regresso.

<sup>110</sup> O art. 59.º refere-se somente à extinção das ações resultantes do transporte de bagagens.



que extingue o direito e, conseqüentemente, a ação –, a extinção pode incidir sobre o direito ou sobre a própria ação. Por outro lado, a extinção não se encontra sujeita a interrupção e a suspensão, nisto contrastando com a prescrição; uma vez verificada a extinção e impedida a ação, o direito é definitivamente adquirido ou salvaguardado pelo seu titular. Embora outras diferenças se possam encontrar, são estas as mais relevantes para a matéria que nos ocupa<sup>111</sup>.

Em caso de responsabilidade do transportador fundada em morte e ferimento do passageiro, a ação extingue-se se o interessado<sup>112</sup> não tiver comunicado o acidente sofrido pelo passageiro, no prazo de doze meses a contar da data em que tiver tomado conhecimento do dano. Tal comunicação deve ser dirigida a um dos transportadores aos quais possa ser apresentada uma reclamação de acordo com o art. 55.º/1. Se a comunicação for feita verbalmente pelo interessado ao transportador, este último deve entregar-lhe um certificado relativo a essa comunicação verbal. É o que resulta do art. 58.º/2 CIV.

De qualquer forma, a extinção da ação não se verificará se, no prazo referido de doze meses, o interessado tiver apresentado uma reclamação junto de um dos transportadores mencionados no art. 55.º/1 [art. 58.º/2/a)]. Ou se, no mesmo prazo, o transportador responsável tiver tido conhecimento, por outra via, do acidente que o passageiro sofreu [art. 58.º/2/b)]. O mesmo ainda se verifica se a comunicação do acidente, ou a sua comunicação tardia, resultar de circunstâncias não imputáveis ao interessado [art. 58.º/2/c)], bem

---

<sup>111</sup> Cfr. Antonini, *op. cit.*, pp. 249-250.

<sup>112</sup> O preceito refere-se ao interessado, e não ao passageiro, por motivos óbvios: o passageiro pode ter falecido devido ao acidente.





como se o interessado provar que o acidente teve como causa uma falta do transportador. Neste último caso, caberá ao passageiro o ônus de provar, não só que o acidente se relacionou com a exploração ferroviária e durante a sua permanência no comboio, mas, igualmente, que se deveu a uma imprudência, imperícia, ou negligência do transportador<sup>113</sup>.

Apesar de a extinção da ação ser criticada nos termos em que encontra prevista nas Regras CIV, na ótica da proteção do passageiro<sup>114</sup>, por ocasião das alterações à COTIF e seus apêndices, em 1999, o Comité de Revisão rejeitou a proposta da Alemanha no sentido da sua eliminação<sup>115</sup>. A favor da sua existência, se pode invocar o facto de esta permitir garantir, de uma forma mais eficaz, a celeridade e a certeza nas relações jurídicas que subjazem à própria prescrição, que analisaremos de seguida<sup>116</sup>. Tais aspetos afiguram-

---

<sup>113</sup> Neste sentido. cfr. Michela Comuzzo, *op. cit.*, p. 118.

<sup>114</sup> A este propósito, Rafael Paiva aponta que a necessidade de que seja efetuada uma comunicação prévia ao transportador no prazo de doze meses, para que a extinção da ação não se verifique, “afronta princípios elementares de Direito Constitucional e Processual, nomeadamente quanto ao *acesso ao direito* e principalmente à *tutela jurisdicional efetiva*”. Acresce que esta exigência poderá servir de forma de pressão contra o interessado em responsabilizar o transportador, para que este opte por uma solução extrajudicial, em seu prejuízo (*Op. cit.*, pp. 349-350). Trata-se de uma crítica que nos parece excessiva, atendendo ao que referimos adiante no texto e porque não se pode retirar de uma obrigação de comunicação de um acidente a existência de pressões para que o interessado recorra a uma via extrajudicial de resolução do litígio.

<sup>115</sup> *Explanatory Report CIV UR*, comentário único ao art. 58.º.

<sup>116</sup> Antonini entende que a extinção da ação, associada ao regime da suspensão da prescrição nas Regras CIV, que veremos adiante, torna irrelevante que o devedor seja constituído em mora, e evita que a interrupção da prescrição resulte de um



se-nos fundamentais num meio de transporte tão massificado quanto o transporte ferroviário. Também não nos parece excessiva a exigência de que o passageiro comunique o acidente ao transportador no prazo de doze meses, para evitar a extinção da ação. Este toma, assim, conhecimento da sua eventual responsabilidade por danos causados ao passageiro, ou a terceiros, ao receber a comunicação feita pelo interessado. Tendo em conta o número de passageiros que recorrem ao transporte ferroviário, parece-nos legítima esta exigência.

Apesar das vantagens referidas do regime das Regras CIV, as mesmas não deixam de remeter para a lei nacional, no que se refere à interrupção e suspensão da prescrição (art. 60.º/5), que acrescem a esse regime.

Quanto à prescrição, no que se refere ao passageiro, o prazo prescricional relativamente às ações fundadas na responsabilidade do transportador em caso de morte e de ferimento de passageiros é de três anos a contar do dia seguinte àquele em que ocorreu o acidente [art. 60.º/1/a) CIV]. Relativamente aos outros interessados, tal prazo é de três anos a contar do dia seguinte ao do falecimento do passageiro, sem que esse prazo possa ultrapassar cinco anos a contar do dia seguinte ao da verificação do acidente [al. b) do mesmo preceito].

Nas outras ações que resultam do contrato de transporte, o prazo

---

mero ato que exprima a intenção de exercer o direito – cfr., na nossa ordem jurídica, o art. 323.º/1 CC –, contra um devedor que talvez já tenha negado a subsistência do crédito, e provavelmente quase no final do prazo prescricional. Recorde-se que a interrupção inutiliza todo o tempo anteriormente decorrido para a prescrição – no direito português, cfr. art. 326.º/1 (*op. cit.*, p. 254).



prescricional é de um ano, sendo alargado para dois anos quando está em causa uma ação baseada num “dano causado por ato ou omissão cometidos quer com a intenção de provocar o dano quer inconscientemente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem” (art. 60.º/2)<sup>117</sup>. Neste caso, o prazo de prescrição começa a correr a partir do dia do termo da validade do título de transporte [art. 60.º/3/c)]. O dia em que começa a contagem do prazo de prescrição nunca é incluído no prazo.

Resulta do art. 60.º/4 que, quando é feita por escrito uma reclamação, nos termos do art. 55.º, acompanhada dos documentos necessários para fundar a responsabilidade do transportador, a prescrição ficará suspensa<sup>118</sup> até que o transportador rejeite a reclamação por escrito e devolva os documentos enviados pelo interessado. Se a aceitação da reclamação for parcial, a prescrição retomará o seu curso relativamente à parte que ficar em litígio. Caberá ao interessado provar que o transportador recebeu a reclamação, e ficará a cargo deste último a prova de que o interessado recebeu a sua resposta, bem como os documentos que lhe foram enviados. Qualquer reclamação posterior que tenha o mesmo objeto já não suspenderá a prescrição.

Se o direito de ação tiver prescrito, já não poderá ser exercido, ainda que seja sob a forma de pedido reconventional ou de exceção (art. 60.º/5). Finalmente, como ficou referido, a suspensão e

---

<sup>117</sup> Recorde-se, a este propósito, o que ficou referido quanto ao art. 48.º (n.º 4.1.), no qual é utilizada uma expressão semelhante.

<sup>118</sup> Recorde-se que a suspensão só determina que o prazo prescricional deixa de correr, ao contrário da interrupção, que determina a inutilização do tempo anteriormente decorrido para a prescrição.



interrupção da prescrição são reguladas pela lei nacional (art. 60.º/6 CIV).

Deste regime resulta a importância de realização da reclamação por parte do interessado, visto que esta impede que a ação se extinga. Por outro lado, também suspende a prescrição, até ao momento em que o transportador responda à reclamação.

Para terminar, recorde-se que não se pode exigir a prestação de caução para garantia de pagamento das despesas nas ações judiciais fundadas nas Regras CIV (art. 11.º COTIF), tendo em conta que as regras relativas à excecutoriedade das sentenças visam facilitar tal pagamento. De acordo com estas regras, quando as sentenças proferidas pelo juiz competente, devido às disposições da COTIF, se tornam executórias nesse Estado, também o são em cada um dos outros Estados-Membros, após o cumprimento das formalidades prescritas no Estado em que a execução deva ter lugar. De todo o modo, não se admite a revisão do mérito da causa (art. 12.º/1 COTIF).

## **7. Considerações finais**

Fica feita a nossa homenagem nestas linhas, em que procurámos contribuir para uma análise do regime jurídico relativo à proteção do passageiro no transporte ferroviário. Dela, resulta a particular complexidade da articulação entre as Regras CIV, o regime europeu e a nossa legislação interna na matéria. Foi longo um caminho, que se pretendia breve, mas, igualmente, profundo. E foi assim que fomos, também nós, transportados por esta “floresta virgem” do Direito Ferroviário, procurando afastar os obstáculos com que nos



fomos deparando e que foram abrandando, embora nunca interrompendo, a marcha em direção ao esclarecimento de um regime tantas vezes obscuro. Fica, desta forma, a nota final de que uma regulamentação mais clara nesta matéria se impõe, tanto no plano nacional quanto comunitário, visto que, se a mesma “abrandar a marcha” de um jurista estudioso da matéria, o que não fará à marcha do simples passageiro, cujo deleite reside em viagens turísticas e não tanto jurídicas!

Daniel de Bettencourt Rodrigues Silva Moraes



REVISTA DE  
DIREITO COMERCIAL



[www.revistadedireitocomercial.com](http://www.revistadedireitocomercial.com)  
2021-02-21