



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE
FACULDADE DE DIREITO

TRABALHO DE FIM DE CURSO

TEMA

**A EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO
DE MERCADORIAS EM CASO DE DANO NA MERCADORIA TRANSPORTADA**

Autor

Alfredo Luís Cuco

Supervisor:

Dr. Amisse Passe

Maputo, Fevereiro de 2026



Universidade Eduardo Mondlane
FACULDADE DE DIREITO

TRABALHO DE FIM DE CURSO

TEMA

**A EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO
DE MERCADORIAS EM CASO DE DANO NA MERCADORIA TRANSPORTADA**

Trabalho de Fim do Curso, elaborado pelo licenciado Alfredo Luís Cuco sob orientação do Dr. Amisse Passe, apresentando à Faculdade de Direito da Universidade Eduardo Mondlane, como requisito parcial para obtenção do grau de Licenciatura em Direito.

Autor: Alfredo Luís Cuco
Supervisor: Dr. Amisse Passe

Maputo, Fevereiro 2026

DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE

Eu, Alfredo Luís Cuco, declaro por minha honra, que o presente Trabalho do Fim do Curso é da minha autoria, elaborado em conformidade com o Regulamento para a obtenção do grau de Licenciatura em Direito, vigente na Faculdade de Direito da Universidade Eduardo Mondlane. Declaro a originalidade do seu conteúdo, sendo todas as fontes devidamente citadas nas notas e na bibliografia.

Declaro ainda que, este trabalho não foi apresentado em nenhuma outra instituição para a obtenção de qualquer grau académico

Autor

Alfredo Luís Cuco

Maputo, Fevereiro de 2026

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à eterna menina dos meus olhos, Luana Francisca Alfredo Cuco

AGRADECIMENTOS

Agradeço, aos meus pais, Uachembene Cuco Luís e Helena Chichava (*in memorian*) pela vida, pelo suporte, sacrifício e dedicação para a minha formação desde tenra idade, tendo acompanhado o meu crescimento em todas dimensões.

Aos meus filhos, Elca Cuco, Luís Tinyico e Luana Francisca, pelo carinho e pela motivação.

À Minha parceira Eng^a Maria Cossa, pelo suporte, leitura dos manuscritos e sugestões de melhorias.

Ao meu amigo, irmão e colega, Marcolino Ngomane

Aos meus irmãos: Amélia, Augusto, Carlota, Francisco, Arlindo, Luís Sitole (*in memorian*), Elsa, Percina e Hermenegilda o meu muito obrigado pelo encorajamento no meu percurso académico

Aos amigos que a Faculdade de Direito, em especial do *fora da sala* que me presentearam, vai a minha gratidão, particularmente, ao Abudo, Antônio, Lecticia, Genifa, Jéssica, Germano, Napoleão, Laura, Édio, Joaquim, Afonso, Hermenegildo, José, Quitéria, Luciano, Arminda pelos bons momentos que me proporcionaram durante essa caminhada.

Aos docentes da Faculdade de Direito da Universidade Eduardo Mondlane.

Especial agradecimento ao meu Supervisor, Dr. Amisse Passe, a quem nutro elevado estima pela sua paixão pelo Direito.

EPÍGRAFE

“O Direito não Protege Dorminhocos! ”

(Autor desconhecido)

RESUMO

O presente trabalho debruça-se sobre as causas de exoneração do transportador de mercadorias em caso de danos ou deterioração na mercadoria transportada. Procura responder, até que ponto o caso fortuito pode exonerar o transportador em caso de danos ou deterioração da mercadoria? Para responder essa questão, primeiro, analisa-se a responsabilidade civil enquanto fonte de obrigações, depois, os diferentes tipos de responsabilidade civil e as causas de exoneração de cada uma delas. Nesses termos, constatou-se que a responsabilidade civil é uma das fontes mais importantes, depois do contrato, na geração de obrigações, na responsabilidade civil, a culpa é regara, havendo exceções legais em que pode haver espaço para a responsabilidade civil sem culpa, são casos de responsabilidade civil por risco e por sacrifício, Procura-se perceber os direitos e os deveres dos sujeitos da relação de transporte. E por fim, analisa as causas de exoneração de responsabilidade do transportador de mercadoria em caso de danos ou deterioração na mercadoria transportada, fazendo uma análise da possibilidade de inclusão ou não de cláusula de exoneração de responsabilidade do transportador de mercadoria em caso de danos a deterioração mercadoria transportada, no quadro da autonomia de vontade dos sujeitos. Analisa as causas legais de exoneração de reponsabilidade, sendo eles o facto imputável ao expedidor, natureza ou vício dos bens ou da respetiva embalagem e caso fortuito ou força maior, nessa análise, constatou se que a lei trata de forma indiscriminada o caso fortuito e de força maior, atribuindo mesma consequência, contudo, chegou-se a conclusão de que o caso fortuito difere da força maior, esse tratamento diferenciado, permitiu perceber que em atividades de risco como a de transporte de mercadorias, o caso fortuito não devia exonerar o transportador de mercadorias, pois pela natureza de actividade, que é de risco, o transportador deve arcar com os prejuízos em consonância com a doutrina e outras legislações que trata de forma discriminada os dois institutos, o que resulta em consequências diferentes.

Palavras-Chave: Responsabilidade Civil. Caso Fortuito. Indemnização

ABSTRACT

This work research focus on carrier of goods exoneration causes of the carrier in case of damage or deterioration of the transported goods. It try to answer to what extent a fortuitous event can exempt the carrier in case of damage or deterioration of the goods. To answer this question, first, analyzes civil liability is as a source of obligations, then the different types of civil liability and the exemption causes of each one of them. It was found that civil liability is one of the most important sources, after the contract, in the generation of obligations. In civil liability, fault is the rule, with legal exceptions where there may be room for civil liability without fault; these are cases of civil liability by risk and by sacrifice. It seeks to understand the rights and duties of the subjects of the transport relationship. Finally, it analyzes the causes of exoneration of liability of the carrier of goods in case of damage or deterioration of the transported goods, analyzing the possibility of including or not a penalize clause. It analyzes the legal causes of exemption of liability, being the fact attributable to the shipper, nature or defect of the goods or their packaging and fortuitous event or force majeure. In this analysis, it was found that the law treats fortuitous event and force majeure indiscriminately, attributing the same consequence. However, it was concluded that a fortuitous event differs from force majeure. This differentiated treatment allowed us to realize that in risk activities such as the transport of goods, a fortuitous event should not exempt the carrier of goods, because due to the nature of the activity, which is risky, the carrier must bear the losses in line with the doctrine and other legislations that treat the two institutes in a discriminated way, which results in different consequences.

Keywords: Civil Liability. Fortuitous events. Compensation

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

Apud - citado por

al. - alínea

Art. - Artigo

CC – Código Civil

C.Com. -Código Comercial

Cfr. - Confira

DC - Direito Comparado

Ibidem – na mesma obra

Idem – mesmo autor.

INE – Instituto Nacional de Estatísticas

LT – Lei de Trabalho

Op.cit. - na obra citada

RJCC - Regime Jurídico dos Contratos Comerciais

SS – seguintes

tkm –Toneladas por Quilômetros

DEDICATÓRIA.....	ii
AGRADECIMENTOS	iii
EPÍGRAFE.....	iv
RESUMO	v
ABSTRACT.....	vi
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS.....	vii
INTRODUÇÃO.....	1
Delimitação do Tema	3
Temporal.....	3
Espacial	3
Amplitude	3
Justificativa.....	3
Objectivos	4
Geral.....	4
Específicos.....	4
Problema.....	5
CAPITULO I: RESPONSABILIDADE CIVIL	8
1.1. Fontes das Obrigações e a Classificação da Responsabilidade Civil	9
1.1.1. Fontes das Obrigações	9
1.1.2. Classificação das Fontes das Obrigações	9
1.1.2.1 Classificação da Responsabiliza Civil.....	11
1.1.2.1.1 Responsabilidade Civil Delitual ou Extra Contratual	12
1.1.2.1.2. Responsabilidade Civil Obrigacional ou Contratual	17
1.1.2.1.3. Terceira via na responsabilidade civil.....	18
1.2.1.2. Responsabilidade pelo Risco	19
1.2.1.3. Responsabilidade pelo Sacrifício	20
CAPÍTULO II: DIREITOS E DEVERES NUM CONTRATO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS	21
2.1. Natureza Jurídica do Contrato de Transporte de Mercadorias	21
2.2. Direitos e Deveres do Transportador de Mercadorias	24
2.2.1. Deveres do Transportador	24
2.2.2. Diretos do Transportador de Mercadorias.....	24

2.3. Direitos e Deveres do Expedidor da Mercadorias.....	25
2.3.1. Deveres do Expedidor.....	25
2.4. Diretos e Deveres do Destinatário.....	26
2.4.1. Direitos do Destinatário.....	26
2.4.2. Deveres do Destinatário.....	26
CAPÍTULO III: A EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR	
RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS.....	27
3.1. A Responsabilidade do Transportador Rodoviário de Mercadorias	27
3.2. Cláusulas de Limitação e Exclusão de Responsabilidade e Cláusula Penal	28
3.3. Facto Imputável ao Expedidor ou ao Destinatário	29
3.3.1. Concurso de Culpa de Expedidor ou Destinatário.....	29
3.5. Casos Fortuitos ou de Força Maior	31
3.5.1. Força Maior	31
3.5.2. Caso Fortuito.....	33
3.5.3. Distinção entre caso Fortuito e Força Maior	34
3.5.4. O Código Civil vs Regime Jurídico de Contratos Comercias e o caso Fortuito e Força Maior.....	36
CONCLUSÃO	38
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	ii
Manuais.....	ii
Legislação.....	iii
Nacional	iii
Internacional	iii

INTRODUÇÃO

O presente trabalho, cujo tema é: **A Exoneração de Responsabilidade do Transportador Rodoviário de Mercadorias em Caso de Danos na Mercadoria Transportada**, aborda a questão da responsabilidade do transportador de mercadorias em caso de dano na mercadoria transportada. O mesmo enquadra-se nos planos curriculares, como parte das exigências do curso de Licenciatura em Direito ministrado pela Universidade Eduardo Mondlane, Faculdade de Direito.

O trabalho tem como o cerne a causa de exoneração de responsabilidade do transportador de mercadorias em caso de dano ou deterioração. Em primeiro lugar, aborda a responsabilidade civil no geral enquanto fonte geradora de obrigações, depois, procura estudar os deveres e direitos dos sujeitos da relação do contrato do transporte de mercadorias, e por fim, aborda-se a questão das situações em que o transportador pode ser exonerado em caso de danos ou deterioração da mercadoria transportada.

Segundo CORDEIRO¹, a responsabilidade civil é um conjunto de factos que dão origem à obrigação de indemnizar os danos sofridos por outrem. A mesma pode ter origem em facto contratuais ou obrigacionais assim como extracontratuais ou delitual. Segundo LEITÃO², a doutrina admite a existência de terceira via de factos que podem resultarem responsabilidade civil, que não sendo completamente delitual ou obrigacionais, vai combinando elementos de ambos, formando a terceira via de responsabilidade civil. Nesse grupo, encontramos questões relacionadas com *culpa in contrahendo*, *culpa post pactum finitum*, que seguir ocupa-se do estudo mais aprofundado, esses tipos de situações podem gerar questões de responsabilidade civil, no entanto, a sua solução não pode ser encontrado usando apenas elementos de responsabilidade delitual e nem obrigacional, mas sim, através de aplicação de uma terceira via de responsabilidade civil, combinando elementos de ambos.

¹ CORDEIRO, António Menezes, (1980). *Direito das Obrigações*. Vol. II. 1ª Ed. Associação Acadêmica da Faculdade de Direito. Lisboa. Pag.267.

² *Ibidem*, pág.352

Em seguida, aborda o contrato de transporte rodoviário de mercadorias, a natureza complexa dos sujeitos que para além do transportador e expedidor, há espaço para a intervenção do terceiro sujeito, o destinatário, que na relação de transporte de mercadorias tem direitos e deveres específicos, configurando como sujeito relevante de transporte de mercadorias.

Por fim, o trabalho aborda as questões relacionada as causas de exoneração do transportador rodoviário de mercadorias em caso de danos ou deterioração da mercadoria transportada, nomeadamente: a possibilidade de inclusão da cláusula de exoneração de responsabilidade, os factos imputáveis ao expedidor ou destinatário, a natureza ou vício dos bens ou da respectiva embalagem e por fim, o caso fortuito ou de força maior.

Delimitação do Tema

Temporal

Analisa-se o tema em função do *iuriconstituto*, ou seja, à luz do Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio, que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais (RJCC) actualmente em vigor em Moçambique.

Nesses termos, o trabalho terá como horizonte temporal de 2022 a 2025. A escolha de 2022 como marco inicial, prende-se pelo facto de ter sido neste ano em que entrou em vigor o Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio, que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais que regula o contrato de transporte no geral, e de mercadorias em particular. E escolha de 2025 é pelo facto de ser possível recolher os dados de casos tratados à luz deste Decreto, a jurisprudência em especial.

Espacial

Sem prejuízo aos subsídios que possamos ter do Direito Comparado (DC), o nosso estudo centra-se, essencialmente, na ordem jurídica moçambicana.

Amplitude

O tema tem como âmbito as situações de exoneração de responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias em caso de dano ou deterioração na mercadoria transportada a luz do Código Civil (CC) moçambicano e seu alinhamento com o Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio, que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais

Justificativa

Nos dias que correm, a deslocação de pessoas e bens de um lugar para o outro, deixou de ser mais uma forma de responder os anseios do homem, mas sim, um modo de vida que sem o qual a vida da humanidade estaria condenada a total estagnação. O transporte rodoviário de mercadorias desempenha um papel essencial na resposta a essa necessidade, sendo uma das formas mais acessíveis para garantir a distribuição de bens. Essa actividade é, por inerência, de risco, podendo

provocar danos ou deterioração das mercadorias. Como afirma PEREZ-NIÑO³, “Não obstante vários esforços no sentido de desenvolver a intermodalidade dos transportes, o transportador rodoviário de mercadorias é ainda central para o funcionamento da economia moçambicana”. Segundo os dados estatísticos publicados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE)⁴, o transporte rodoviário ocupa o segundo lugar pelo volume de carga transportada dentro do país, com cerca de 25745.9 10⁶tkm em comparação com 42482.1 10⁶tkm do transporte de ferroviário, cerca de 37633 10⁶ tkm de valor de negócio, superado por transporte ferroviário com cerca de 90291 10⁶tkm, segundo os dados Estatísticos dos Transporte e Comunicação 2021, publicado pelo INE, que analisa o período de 2017 a 2021. Face a importância que o transporte rodoviário de mercadoria desempenha, justifica-se a necessidade de um estudo aprofundado das normas que regulam este sector de actividade, o que os transportadores incorrem em caso de dano ou deterioração de mercadorias, assim como as causas que os podem eximir de responsabilidade.

Objectivos

Geral

- Refletir sobre exoneração de responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias em caso de dano ou deterioração da mercadoria transportada.

Específicos

- Debruçar-se sobre a responsabilidade civil enquanto fonte de obrigações;
- Mencionar os direitos e deveres dos sujeitos da relação de transporte de mercadorias;
- Conhecer as causas de exoneração de responsabilidade do transportador de mercadorias em caso de danos na mercadoria transportada.

³PEREZ-NIÑO, Helena, (2013). *O Caminho Pela Frente: Desenvolvimento Actual e Perspectivas Futuras do Sector do Transporte Rodoviário de Mercadorias em Moçambique: Um estudo de Caso do Corredor da Beira*. Pág. 196.

⁴INE, (2021). *Estatísticas de transporte e comunicação*. Pág. 7-8

Problema

Nos termos da Constituição da República de Moçambique (CRM)⁵, “a todos é reconhecido o direito de exigir, nos termos da lei, indemnização pelos prejuízos que forem causados pela violação dos seus direitos fundamentais”, desta forma, a constituição reconhece a responsabilidade civil em caso de danos provocados a terceiros. O artigo 483 do Código Civil⁶, estabelece o princípio geral da responsabilidade civil, nos termos do qual, a mesma, geralmente, é subjectiva e, excepcionalmente objectiva e nos casos previstos na lei. Sem prejuízo dos casos de responsabilidade objectiva nas leis especiais, o Código Civil, enumera situações de responsabilidade objectiva, sendo elas a responsabilidade do comitente⁷, do Estado e outras pessoas colectivas⁸, os danos por animais⁹ e acidentes causados por veículos¹⁰. É sobre essa última responsabilidade que pretende-se nos debruçar.

O artigo 503 do Código Civil,¹¹ dispõe de que,

“... Aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio do comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo quando esse não estiver em circulação. ”

Desse preceito, como afirma LEITÃO¹², pode-se assacar três pressupostos: direcção efectiva do veículo, utilizar no seu próprio interesse ou do comitente e danos provenientes do risco próprio do veículo. Essa responsabilização não é absoluta, há casos em que mesmo havendo danos, o transportador pode ser exonerado.

⁵Cfr. Art. 58 Da Constituição da República de Moçambique (2004), revista pela Lei 1/2018 de 12 de Junho e Lei n.º 5/2023 de 28 de Abril. Boletim da República no 51 Série I.

⁶Cfr. Art. 483 do Decreto-Lei N.º 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, Série I.

⁷Cfr. Art. 500 do Decreto-Lei N.º 47344.

⁸Cfr. Art. 501 do Decreto-Lei N.º 47344.

⁹Cfr. Art. 502 do Decreto-Lei N.º 47344.

¹⁰Cfr. Art. 503 do Decreto-Lei N.º 47344.

¹¹Cfr. Art. 503, n.º 1 do Decreto-Lei N.º 47344

¹²LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. Pág. 374- 375.

O artigo 505 do Código Civil¹³, dispõe de três situações em que se pode exonerar a responsabilidade do transportador, sendo eles os casos de concurso de culpa entre transportador e o lesado, dano imputável ao próprio lesado e casos de força maior. Este dispositivo está relacionado com o artigo 458 do Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio, que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais, que versa sobre a responsabilidade pela perda ou deterioração dos bens, nos termos do qual,

O transportador responde pela perda ou pela deterioração dos bens que ocorre entre a sua recepção e a sua entrega no lugar convencionado, salvo se provar que a perda ou a deterioração resultou de:

- a) De facto imputável ao expedidor ou destinatário;*
- b) Da natureza ou vícios do bem ou das respectivas embalagens e;*
- c) Caso fortuito ou de força maior¹⁴.*

Este dispositivo, coincide, em parte, nas causas de exoneração de responsabilidade do transportador em caso de danos com o artigo 505 do Código Civil, ambos diferem na amplitude das situações de exoneração de responsabilidade, inclui, nos casos de exoneração, os casos fortuitos. Nesses termos, procura se perceber:

Até que ponto o caso fortuito pode exonerar o transportador em caso de danos ou deterioração da mercadoria?

Metodologia

Métodos são etapas mais concretas da investigação, com finalidade mais restrita em termos de explicação geral dos fenómenos abstractos¹⁵. No presente trabalho, irá socorrer-se de alguns métodos de pesquisas, nomeadamente: os métodos dedutivo, indutivo, histórico e o comparativo, os mesmos serão coadjuvados pelas técnicas pesquisa bibliográfica e documental.

¹³Cfr. Art. 505 e 570 do Decreto -Lei Nº 47344.

¹⁴Cfr. art. 458, nº 1, Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio, que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais

¹⁵MARCONI, M. & LAKATOS, E. M. (2009). *Fundamentos de Metodologia Científica*. 6ª ed. Atlas editora. São Paulo.. Pág. 107.

Método dedutivo – Segundo HERNRIQUES, citado por MACÚACUA¹⁶,

“O método dedutivo parte de enunciados gerais (princípios) tidos como verdadeiros gerais (princípios), tidos como verdadeiros e indiscutíveis para chegar a uma conclusão. É um método puramente formal, que vale apenas da lógica”.

Método comparativo – o método comparativo, segundo BITTAR citado por MACÚACUA¹⁷, o método comparativo objectiva explicar semelhanças e dissemelhanças de observações de duas épocas, dois fatos ou normas.

Esses métodos serão coadjuvados pelas técnicas de pesquisa bibliográfica e documental.

Pesquisa bibliográfica, segundo FONSECA¹⁸, é uma técnica a partir da qual, faz-se o levantamento de referências teóricas já analisadas por meios escritos e electrónicos, como livros, artigos científicos, páginas de websites. Qualquer trabalho científico inicia-se com uma pesquisa bibliográfico, que permite ao pesquisador conhecer o que já estudou-se sobre o assunto

A pesquisa documental como afirma GIL, citado por MACÚACUA¹⁹,

“...assemelha-se muito à técnica bibliográfica. A única diferença entre ambas está na natureza das suas fontes. Enquanto a pesquisa bibliográfica se utiliza fundamentalmente das contribuições dos diversos autores sobre determinado assunto, a pesquisa documental vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objectivos da pesquisa”.

¹⁶ HERINQUES, António e MEDEIROS, João Bosco, Apud MACÚACUA. Edson da Graça. (2021). *Um Contributo Para um Paradigma Moçambicano de Descentralização Administrativa: Que Modelo Para Moçambique?* Tese de Doutoramento, Universidade Católica de Moçambique. Faculdade de Direito. Nampula. Pág. 33

¹⁷HERINQUES, António e MEDEIROS, João Bosco, Apud MACÚACUA. Edson da Graça. (2021). *Um Contributo Para um Paradigma Moçambicano de Descentralização Administrativa: Que Modelo Para Moçambique?* Tese de Doutoramento, Universidade Católica de Moçambique. Faculdade de Direito. Nampula. Pág. 33

¹⁸ FONSECA, J. J. S (2002). *Metodologia da pesquisa científica*. Fortaleza: UEC, Apostila. Pág. 32

¹⁹ GIL, Apud MACÚACUA. Edson da Graça. (2021). *Um Contributo Para um Paradigma Moçambicano de Descentralização Administrativa: Que Modelo Para Moçambique?* Tese de Doutoramento, Universidade Católica de Moçambique. Faculdade de Direito. Nampula. Pág. 32

CAPITULO I: RESPONSABILIDADE CIVIL

Segundo LEITÃO²⁰, responsabilidade civil é a condição de “alguém estar na situação que o Direito o considera mais adequado à suportação do dano de aquele que sofreu.” CORDEIRO,²¹ entenda a responsabilidade civil como uma situação jurídica obrigacional, de tipo patológico que reuni as características de privacidade, patrimonialidade, sujeição tendencial à autonomia privada, boa-fé e patrimonialidade. Para que haja responsabilidade civil, afirma LEITÃO,²² primeiro deve haver uma razão de justiça da qual resulta que o dano deva ser suportado por outrem que não o lesado. A transferência do dano, do lesado para outrem, opera-se mediante a constituição de uma obrigação de indenização, através da qual, se deve reconstituir   situação que existiria se não tivesse ocorrido o evento lesivo.

A imputação de danos   essencial para a responsabilidade civil. Segundo CORDEIRO,²³ no sentido geral, há danos quando há supressão ou diminuição de uma situação favorável, no sentido jurídico, o dano   a supressão ou diminuição de uma situação favorável, reconhecida ou protegida pelo Direito. Contudo, o dano não é suficiente para que haja uma responsabilidade civil, para LEITÃO,²⁴ há imputação de danos quando uma lei considere existir, não apenas um dano para o lesado, mas também uma razão de justiça que justifica que esse dano seja transferido para outrem. Uma razão de justiça que justifica a constituição de responsabilidade civil. Essa imputação pode provir de diferentes títulos, nomeadamente: dar culpa, do risco ou do sacrifício.²⁵ Esses títulos, irão determinar a classificação da responsabilidade civil, concretamente a responsabilidade delitual.

²⁰LEIT O, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8  Ed. Livraria Almeida. Coimbra. pág.52.

²¹CORDEIRO, Ant nio Menezes, (1980). *Direito das Obrigações*. Vol. II. 1  Ed. Associação Acad mica da Faculdade de Direito. Lisboa. Pag.267.

²²LEIT O, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit.* Pág.52.

²³CORDEIRO, Ant nio Menezes, (2010), *Tratado de Direito Civil VIII, DAS OBRIGACOES, Gestão de Negócios, Enriquecimento sem causa e responsabilidade Civil*, Tomo III, 1  Ed., Edições Almedina, SA, Coimbra. Pág. 511.

²⁴LEIT O, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit.* Pág. 52.

²⁵*Ibidem*, 52.

1.1. Fontes das Obrigações e a Classificação da Responsabilidade Civil

1.1.1. Fontes das Obrigações

Segundo GUNE²⁶, fontes das obrigações “significa os factores que provocam o nascimento das obrigações, que são justamente os factos jurídicos de que dimana ou nasce o vínculo obrigacional entre duas ou mais partes, ” ou seja, aqueles factos jurídicos que têm como efeito a constituição das obrigações. LEITÃO,²⁷ define as obrigações como “categoria de factos jurídicos que produzem a constituição do vínculo obrigacional”

1.1.2. Classificação das Fontes das Obrigações

O Código Civil apresenta 5 fontes de obrigações, nomeadamente: os contratos²⁸, os negócios unilaterais²⁹, a gestão de negócios³⁰, enriquecimento sem causa³¹ e a responsabilidade civil³². O contrato, constituem instrumento fundamental de geração de obrigações entre as pessoas, como afirma LOBO,³³ o contrato “é um instrumento por excelência de autocomposição dos interesses e da realização pacífica das transações ou do tráfico, no quotidiano de cada pessoa. ” Segundo LEITÃO³⁴.

“... contratos consistem em negócios jurídicos bilaterais, através dos quais as partes por acordo, e no exercício da sua autonomia privada, estabelecem para si próprio comandos jurídicos vinculantes, entre os quais se incluem as relações jurídicas obrigacionais.

Os negócios jurídicos unilaterais, que são uma excepção, uma das partes, no exercício da sua autonomia privada, estabelece para si uma autovinculação através da constituição de uma relação

²⁶GUNE, Boaventura, (2022). *Das Obrigações: Tópicos das Lições Proferidas*. UEM. Pág. 119.

²⁷LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. pág.179.

²⁸Cfr. Art. 405 e SS 473.º, n.º 1, do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

²⁹Cfr. Art. 457 e SS do Decreto -Lei Nº 47344.

³⁰Cfr. Arts. 464 e SS do Decreto -Lei Nº 47344.

³¹Cfr. Arts. 473 e SS do Decreto -Lei Nº 47344.

³²Cfr. Art. 483 e SS do Decreto -Lei Nº 47344.

³³ LOBO, Paulo, (2017). *Direito Civil: Contratos*. 3ª Ed. Saraiva. São Paulo. Pág.1.

³⁴LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit*. Pág. 182-183.

jurídica obrigacional. Essas duas fontes de obrigação, resultam do exercício de autonomia privada, nos termos previstos no art. 405 do CC.³⁵

Gestão de negócios, O art. 464 do CC³⁶ apresenta uma noção do que vem a ser gestão de negócios, nos termos do mesmo, quando uma pessoa assume a direcção de negócios alheio no interesse e por conta do respectivo dono, sem para tal estar autorizada”. Segundo LEITÃO,³⁷

“...na gestão de negócios, alguém (o gestor) decide efectuar determinada actividade por conta e no interesse de outrem (o dono de negócio), sem para tal estar autorizado, através de imposição de obrigações específicas para assegurar a adequada tutela dos interesses do dono de negócio, e a este último, para compensar o primeiro das despesas e prejuízos que suportou”

No enriquecimento sem causa, a lei manda restituir quando verifica-se um enriquecimento injustificado à custa de outrem³⁸,

E por fim, a responsabilidade civil, segundo LEITÃO,³⁹ denomina-se responsabilidade civil o conjunto de factos que dão origem à obrigação de indemnizar os danos sofridos por outrem, é uma fonte de obrigações baseada no princípio do ressarcimento dos danos. É sobre essa fonte, de responsabilidade civil, de que ocupa-se o trabalho.

A responsabilidade civil pode ser delitual ou extracontratual, obrigacional ou contratual e a com afirmou-se anteriormente, a doutrina admite a existência de uma terceira via de responsabilidade civil, que não sendo totalmente delitual e nem obrigacional, vai usando institutos de responsabilidade delitual e obrigacional. A responsabilidade delitual ou extracontratual subdivide-se em responsabilidade civil delitual, responsabilidade civil pelo risco e responsabilidade civil pelo

³⁵Cfr. Art. 405 do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, Série I.

³⁶ Cfr. Art. 464 do Decreto-Lei 47344.

³⁷LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. pág.184

³⁸Cfr. Atr. 473.º, n.º 1, do Decreto -Lei Nº 47344.

³⁹LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit.* pág.283

sacrifício⁴⁰ tendo em conta o título de imputação. A responsabilidade civil delitual, a culpa é a regra geral, aqui, a responsabilização do agente pressupõe um juízo moral da sua conduta, que leva a efectuar uma censura ao seu comportamento⁴¹.

A responsabilidade pelo risco, é a título excepcional e apenas nos casos previstos na lei, aqui, prescinde-se desse juízo de desvalor, efetua-se a imputação de acordo com critérios objectivos de distribuição de risco, por exemplo, a obtenção de benefícios a partir de uma zona de risco; a possibilidade de exercer controlo sobre ela ou criação de um perigo como resultado de uma actividade específica. E por fim, temos a responsabilidade por sacrifício, à semelhança da responsabilidade pelo risco, aqui também prescinde-se do juízo de desvalor da conduta do agente, sendo a imputação do dano baseada numa compensação ao lesado, justificada pelo sacrifício suportado.⁴² Em seguida, iremos analisar, de forma detalhada, cada uma delas.

1.1.2.1 Classificação da Responsabiliza Civil

A responsabilidade civil insere-se no princípio de ressarcimento de danos. Esse princípio segundo LEITÃO,⁴³ defende que “sempre que exista uma razão de justiça, do qual resulta que dano deva ser suportado por outrem, que não o lesado, deve ser aquele e não este a suportar aquele dano”.

A responsabilidade civil, consoante o título de imputação pode ser: por culpa, por risco ou por sacrifício. Reponsabilidade por culpa, baseia-se numa conduta ilícita e censurável do agente. A responsabilidade pelo risco, funda-se numa justiça distributiva, segundo doutrinas de risco proveito, risco profissional ou de actividade e risco de autoridade. E por fim, a responsabilidade pelo sacrifício, ela resulta da homenagem a um valor superior, em que é sacrificado um bem ou direito pertencente a outrem, atribuindo, porém, uma indemnização ao lesado como compensação desse sacrifício, a responsabilidade civil pelo sacrifício baseia-se na ideia de justiça comutativa.

⁴⁰LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. pág.283.

⁴¹Cfr. Art. 483, n.º 1, do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

⁴²LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit.* pág.283.

⁴³*Ibidem*, Pág. 51.

Em função da natureza, a responsabilidade civil também pode ser classificada como responsabilidade civil delitual ou extra contratual, obrigacional ou contratual e doutrina admite a existência de uma terceira via de responsabilidade civil, que não sendo totalmente delitual ou obrigacional, irá incorporar elementos da responsabilidade delitual e obrigacional, formando a terceira via de responsabilidade civil⁴⁴.

1.1.2.1.1 Responsabilidade Civil Delitual ou Extra Contratual

Na responsabilidade civil, a culpa é regra geral onde a responsabilização pressupõe juízo de conduta, um desvalor da sua conduta e assume-se que o agente teve comportamento desviado. LEITÃO⁴⁵, fazendo uma análise do artigo 483 n.º 1 do CC⁴⁶, faz uma constatação dos pressupostos para a responsabilidade civil por culpa, sendo eles: facto voluntário do agente, a ilicitude, a culpa, o dano e o nexo de causalidade entre o facto e o dano. Em seguida, analisa-se cada um desses elementos.

a) Facto voluntário do Agente

Como afirma CORREIA⁴⁷, que em todo qualquer delito, a punição tem de arrancar de uma acção externa, de comportamento que exteriorizou-se e que consubstancia a negação de valores ou interesses pelo homem, o facto voluntário. O facto voluntário do agente é manifestação de um comportamento dominável pela vontade, que possa ser humano e visto como expressão da conduta de um sujeito responsável. Esses factos podem resultar de uma acção⁴⁸ ou omissão, quando há uma obrigação de agir nos termos da lei ou que resulte de um negócio jurídico⁴⁹. Essa limitação para a responsabilização por omissão, vêm sendo discutida nos últimos tempos, há que entende que para além do contrato e da lei, a omissão

⁴⁴LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. Pág. 51-54

⁴⁵*Ibidem*. pág.287.

⁴⁶Cfr. Art. 483, n.º 1, do Decreto -Lei N.º 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

⁴⁷CORREIA, Eduardo, (1999) *Direito Criminal*. Vol. I. Livraria Almeida. Coimbra. Pág. 231

⁴⁸ Cfr. Art. 483 do Decreto -Lei N.º 47344.

⁴⁹ Cfr. Art. 486 do Decreto -Lei N.º 47344.

pode ser responsabilizada por uma questão de ingerência, LEITÃO⁵⁰, reforça essa ideia ao afirmar que,

“ ... sempre que alguém possui coisas ou exerce uma actividades que se apresentam como potencialmente susceptíveis de causar danos a outrem, tem igualmente o dever de tomar providencias adequadas a evitar para ocorrência de danos, podendo responder por omissão se não o fizer ”

Exclui-se da acção voluntária, acontecimentos externos, a título de exemplo, os ciclones, queda de raios, tremores de terra ciclones entre outros, que mais adiante analisa-se, quando estuda-se a força maior como causa de exclusão de responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias.

b) Illicitude

CORDEIRO,⁵¹ ao analisar o artigo 483, nº 1⁵² apresenta duas modalidades de direitos protegidos pela norma, a modalidade de “direitos de outrem” e “normas de proteção. ” Para LEITÃO⁵³, na primeira categoria temos a categoria dos direitos subjectivos, pelo que, aquele que violar ilicitamente direitos os direitos de outrem, nesse trecho, anunciam-se as posições positivas das pessoas atribuídas por lei, como é o caso dos direitos de personalidade, a vida e a liberdade entre outros que tem uma tutela jurídica. Em segundo lugar, temos os direitos específicos, ao afirmar que “ou qualquer outra disposição legal destinada a proteger interesses alheios”, esses direitos específicos pode encontrar-se por exemplo nos artigos 334, relativa a proteção de abusos de direitos, 335 que versa sobre a colisão de direitos, 484 sobre ofensa de credito e bom nome, 485 que versa sobre conselhos, recomendações ou informações, todos do CC⁵⁴.

Na ilicitude por violação de direitos subjectivos, há uma lesão de um direito específico, “direito de outrem”, nesses termos, a indemnização deve limitar-se à equivalente frustração das utilidades

⁵⁰LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. Pág. 289.

⁵¹ CORDEIRO, António Menezes (2010). *Tratado de Direito Civil: Direito das Obrigações: Gestão de Negócios, Enriquecimento se causa e Responsabilidade Civil*. Tomo VIII. Edições Almedina. Pág.445-454

⁵² Cfr. Art. 483, nº 1 do Decreto nº 47344.

⁵³LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit.* pág.289.

⁵⁴Cfr. Arts. 334, 335, 384 e 385 todos do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

proporcionadas por esse mesmo direito subjectivo. Não há garantia de tutela dos danos puramente patrimoniais. LEITÃO⁵⁵, a respeito disso, afirma que a tutela de direitos subjectivos não têm uma função genérica, mas antes, a tutela das utilidades que lhe proporciona o direito subjectivo objecto da tutela.

Já na ilicitude por violação de normas de protecção, segundo CORDEIRO⁵⁶, quando a violação de tais direitos provoque danos, embora não se tenha violado direitos propriamente subjectivos, pode caber o dever de indemnizar. Estão em causa, entre outras, as normas que visem afastar perigos abstratos. Encontra-se outra categoria de direitos cuja violação configure ilicitude, a lei dispõe de que “qualquer outra disposição destinada a proteger interesses alheios⁵⁷”, esta-se perante normas de protecção, como afirma LEITÃO,⁵⁸ que nesta categoria de normas, embora dirigidas à tutela de interesse particulares, não atribuem ao titular um verdadeiro direito subjectivo, por não atribuir em exclusivo. O exemplo de falsificação de um documento, a violação de um direito de trânsito que prejudica as pessoas que confiaram na veracidade dos documentos ou no uso correto das vias, assim, mesmo não constituindo direitos subjectivos, é possível, neste caso, exigir indemnização com o fundamento na violação de norma destinada a protecção dos interesses alheios.

c) A Culpa

Segundo CORDEIRO⁵⁹,

“A culpa está no cerne da imputação delitual, isto é, na efectivação normactiva de mandar que alguém, através da indemnização, suporte os danos primeiros ocorridos numa esfera jurídica alheia. A culpa permite, na verdade, dar dois passos:

Formular o juízo geral de legitimidade no despojar, alguém, de alguns dos seus bens (ou, quiçá: de todos) e entrega-los a outrem;

Decidir quem merece sofrer esse tratamento e quem é o beneficiário”.

⁵⁵LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. pág.292.

⁵⁶CORDEIRO, António Menezes (2010). *Tratado de Direito Civil: Direito das Obrigações: Gestão de Negócios, Enriquecimento se causa e Responsabilidade Civil*. Tomo VIII. Edições Almedina. Pág. 451

⁵⁷ Cfr. Art. 483, n.º 1, do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

⁵⁷Cfr. Art. 483 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁵⁸LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit.* Pág. 297

⁵⁹CORDEIRO, António Menezes, (2010). *Op.cit.* 459

Neste caso, a culpa é um dos pressupostos da responsabilidade civil, constitui regra geral, havendo casos específicos em que pode haver responsabilização sem a mesma, em apenas casos previstos na lei.⁶⁰ LEITÃO⁶¹ afirma que a culpa “é um juízo de censura ao comportamento do agente representa um desvalor nos termos qualificados pela norma jurídica ao facto voluntário do agente que é vista como axiologicamente reprovável”. Nesses termos, estarão exonerados da culpa os inimputáveis, visto que não pode-se exigir desses, o juízo de censura, abrange-se nessa categoria, os que estão em incapacidade accidental não autoinduzida, sendo autoinduzida, que seja permanente, os menores de sete anos e os interditos por anomalia psíquica.⁶²

Contudo, a lei prevê a responsabilidade de um inimputável por motivos de equidade, desde que não seja impossível obter a devida reparação por parte das pessoas a quem incumbe o dever da sua vigilância, e que não se coloque em causa os alimentos da pessoa do inimputável e os meios indispensáveis para o cumprimento dos seus deveres legais de alimentos.⁶³

Como nos casos da ilicitude, existem situações em que o agente pode ser exonerado da culpa e, conseqüentemente, da responsabilidade, isso quando o agente actuar em casos da exclusão da culpa. Segundo LEITÃO,⁶⁴ são casos de exclusão da culpa o erro desculpável, o medo invencível e a desculpabilidade.

O artigo 483, nº 1, do CC⁶⁵, apresenta duas formas de manifestação da culpa, sendo o dolo e a mera culpa. No dolo o agente pratica um facto legalmente censurável, já na mera culpa ou negligência, o agente omite um acto em que estava legalmente obrigado, uma obrigação que resulte da lei ou de um negócio jurídico para praticar um acto⁶⁶.

⁶⁰Cfr. Nº 2 do artigo 483, nº 2, do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

⁶¹LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. Pág. 313.

⁶²Cfr. Art. 488 do Decreto -Lei Nº 47344

⁶³Cfr. Art. 489 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁶⁴LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit.* pág.329.

⁶⁵Cfr. Art. 483, nº 1, do Decreto -Lei Nº 47344.

⁶⁶Cfr. Art. 486 do Decreto -Lei Nº 47344.

d) O dano

Como pode se retirar da própria lei, a reparação do dano constitui o cerne da responsabilidade civil, quando dispõe de que “ fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos”⁶⁷. Nesses termos a obrigação de indemnizar resulta do dano sofrido por outrem, constitui, deste modo, um dos pressupostos de responsabilidade civil, LEITÃO,⁶⁸ afirma que “ por muito censurável que seja o comportamento do agente, se as coisas saírem bem e ninguém sair lesado, não poderá ele ser sujeito a responsabilidade civil. ” O dano consiste em uma frustração de uma utilidade que é objecto de uma tutela jurídica, desse modo, pode-se afirmar que se está em sede de uma supressão de uma vantagem de que a o titular beneficia⁶⁹.

O dano pode apresentar-se em sentido real ou patrimonial. Em sentido real, segundo LEITÃO,⁷⁰ corresponde a uma avaliação em abstrato das utilidades que eram objecto de tutela jurídica cuja indemnização pressupõe a reparação de objecto lesado ou entrega de um outro equivalente. Já em sentido patrimonial, consiste em avaliação concreta dos efeitos da lesão no âmbito do património do lesado, nesse sentido, a indemnização consiste na compensação observada nesse património resultante da lesão.

Outra distinção importante é aquela que separa os danos presentes dos futuros. Os danos presentes, são aqueles que se verificam no momento em que a indemnização é fixada, e futuros o contrário

e) O nexo de causalidade

A lei determina que os danos passíveis de indemnização são os que resultam da violação,⁷¹ o que dá entender que não basta que haja facto voluntário, ilicitude, culpa, dano, mas também um nexo causal entre o facto danoso e o dano. Disto resulta que o nexo de causalidade seja um dos pressupostos fundamentais para a responsabilidade civil.

⁶⁷Cfr. Art. 483 *in fine* do Decreto -Lei N° 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

⁶⁸LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. pág.333.

⁶⁹LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit.* pág.333.

⁷⁰LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit.* pág.334.

⁷¹ Cfr. Art. 483, nº 1, do Decreto -Lei N° 47344.

1.1.2.1.2. Responsabilidade Civil Obrigacional ou Contratual

A responsabilidade obrigacional tem a sua previsão legal nos artigos 798 e SS do CC, estabelece que o “devedor que falta culposamente ao cumprimento da obrigação torna-se responsável pelo prejuízo que cause ao credor”⁷², Isso assemelha-se aos pressupostos da responsabilidade civil delitual, ao incluir o facto voluntário, ilicitude, culpa, dano e o nexo causal como pressupostos da responsabilidade civil contratual⁷³.

No entanto, MENEZES CORDEIRO⁷⁴ contesta essa equiparação, argumentando que o sistema português segue o modelo francês da *faute* na esfera obrigacional, unificando culpa e ilicitude. Contudo, LEITÃO⁷⁵ discorda dessa posição com fundamento de que, a presunção de culpa na responsabilidade obrigacional não é diferente da presunção de culpa na responsabilidade delitual. O art. 798 não foi influenciado pelo modelo francês da *faute*, que é um conceito delitual. Existe uma distinção clara entre ilicitude e culpa no art. 798, semelhante à do art. 483. Entende-se que essa é a posição adoptada pelo nosso legislador.

Assim, pode concluir-se que são mínimas as diferenças entre a responsabilidade delitual e obrigacional. A diferença resume-se no regime do ónus de prova, que recai sobre o devedor⁷⁶ na responsabiliza obrigacional o que não acontece na delitual, pois aqui incumbe ao lesado,⁷⁷ a outra diferença está na tutela de danos, sendo que é puramente patrimonial na delitual enquanto que na obrigacional, são tutelados todos os prejuízos sofridos e benefícios que o credor deixou de obter pelo facto de lhe não ter sido realizada a prestação devida⁷⁸.

⁷² Cfr. Art. 798 do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

⁷³ Cfr. Art. 483 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁷⁴ CORDEIRO, António Menezes, (1980). *Direito das obrigações*. Vol. II. 1ª Ed. Associação Académica da Faculdade de Direito. Lisboa. Pág. 467 a 485.

⁷⁵ LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Transmissão e Garantias das Obrigações não Cumprimento e Garantia do Crédito*. Vol.II.6ª Ed. Almeida Coimbra.pág.351 -352

⁷⁶ Cfr. Art. 799 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁷⁷ Cfr. Art. 487 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁷⁸ Cfr. Art. 798 Decreto -Lei Nº 47344.

1.1.2.1.3. Terceira via na responsabilidade civil.

Segundo LEITÃO⁷⁹, doutrina admite a existência de uma terceira via de responsabilidade civil, sendo que, não sendo totalmente delitual mas também não é obrigacional. Ela situa-se entre a responsabilidade obrigacional e delitual, abrangendo a violação de deveres específicos que não chegam a constituir obrigações no sentido técnico jurídico.

Como afirma LEITÃO⁸⁰, Essa ideia foi defendida pela primeira vez por CLAUS-WILHELM CANARIS, que argumentou que existem vinculações específicas que as denominou de *Sonderverbindungen*, as mesmas, representam deveres dos participantes do negócio jurídico de carácter superior aos deveres genéricos, como é o caso de dever de boa-fé negocial. Mais tarde foi desenvolvida por PICKER⁸¹, defendendo que a responsabilidade pré-contratual e a violação positiva do contrato não devem ser remetidas para o campo delitual, mas sim consideradas como parte dessa terceira via.

No Direito Moçambicano, justifica-se essa abordagem, na medida em que as hipóteses de vinculações específicas suscitam problemas jurídicos próprios que não podem ser resolvidos pela aplicação em bloco, do regime da responsabilidade obrigacional ou da responsabilidade delitual. Mas sim, por uma terceira via, usando elementos como da responsabilidade delitual assim como obrigacional. Temos o exemplo da responsabilidade pré-contratual geralmente conhecido como *culpa in contrahendo*⁸². A culpa *post pactum finitum*, que segundo LEITÃO⁸³, “consiste na responsabilização das partes após a extinção do contrato pelos danos causados à outra parte, em consequência de comportamentos que lhe seriam vedados por força de boa-fé

⁷⁹ LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. Pág. 352.

⁸⁰ LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Op.cit.* Pág. 353.

⁸¹ PICKER, Eduard, (1983). *Positive Vertragsverletzung und culpa in contrahendo*. Zur Haftung zwischen Vertrag und Delikt, em AcP 183. Pág. 370-522.

⁸² Cfr. Art. 227 do Decreto -Lei N° 47344.

⁸³ LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes. (2008). *Op.cit.* Pág. 362

1.2.1.2. Responsabilidade pelo Risco

O artigo 483⁸⁴ do CC estabelece um princípio geral da responsabilidade civil, nos termos deste artigo, a responsabilidade civil é, geralmente subjectiva e, excepcionalmente objectiva nos casos previstos na lei. Sem prejuízos dos casos de responsabilidade objectiva nas leis especiais, o CC, enumera situações de responsabilidade objectiva, sendo elas a responsabilidade do comitente⁸⁵, do Estado e outras pessoas colectivas públicas,⁸⁶ danos por animais⁸⁷ e acidentes causados por veículos⁸⁸. É sobre essa última responsabilidade que pretende-se nos debruçar.

O artigo 503 do CC⁸⁹, dispõe de que,

“...Aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio do comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo quando esse não se encontre em circulação. ”

Desse preceito legal, como afirma LEITÃO⁹⁰, pode se assacar três pressupostos: direcção efectiva do veículo, utilizar no seu próprio interesse ou do comitente e danos provenientes do risco próprio do veículo. Contudo, essa responsabilização não é absoluta, há casos em que mesmo havendo danos, o condutor pode ser exonerado.

O artigo 505 do CC⁹¹ dispõe de três casos em que se pode exonerar a responsabilidade do transportador, sendo eles os casos de concurso de culpa entre transportador e o lesado, dano imputável ao próprio lesado e casos de força maior. Este dispositivo está relacionado com artigo 458 do Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o RJCC, mas difere na amplitude das

⁸⁴Cfr. Art. 483 do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

⁸⁵Cfr. Art. 500 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁸⁶Cfr. Art. 501 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁸⁷Cfr. Art. 502 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁸⁸Cfr. Art. 503 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁸⁹Cfr. Art. 503, nº 1, do Decreto -Lei 47344.

⁹⁰ LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. Pág. 374

⁹¹Cfr. Arts. 505 e 570 do Decreto- Lei Nº 47344.

situações de exoneração de responsabilidade, na medida em o RJCC, inclui nos casos de exoneração, os casos fortuitos, quer a força maior assim como caso fortuito, são causas não imputáveis ao transportador, mas a actividade de transporte é de risco nos termos do CC.

1.2.1.3. Responsabilidade pelo Sacrifício

Segundo LEITÃO⁹², “diz que há responsabilidade pelo sacrifício, quando a lei prevê o direito a indemnização a quem viu seus direitos sacrificados em resultado de uma actuação lícita destinada a fazer prevalecer um direito ou um interesse de valor superior”. Esse sacrifício pode resultar do estado de necessidade, da revogação da limitação voluntária aos direitos de personalidade⁹³ ou mesmo da ingerência lícita em prédio alheio⁹⁴.

Esse dano resultante de sacrifício, está sujeita a obrigação de indemnização⁹⁵. O dever de indemnização pode ser cumprido de várias formas, nomeadamente: a reconstrução natural, em dinheiro,⁹⁶ através da avaliação do dano em sentido patrimonial, mediante apreciação concreta das alterações verificadas no património do lesado. A indemnização é destinada ao lesado, com as exceções específicas nos termos dos artigos 495, nºs 2 e 3, 495 nº1 todos do Código Civil em que o direito de indemnização pode assistir terceiros. Essa obrigação de indemnização está sujeito aos prazos prescricionais que pode ser de 20 anos⁹⁷ ou de 3 anos⁹⁸ conforme o caso.

Terminada a explanação no que concerne as causas de exoneração de responsabilidade civil no geral, em seguida, procurar-se enquadrar o contrato de transporte de mercadorias e perceber o enquadramento da responsabilidade civil em caso de danos da mercadoria transportada.

⁹² LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. Pág. 399

⁹³ Cfr. Art. 81 n.º 2 do Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário de Diário de Governo nº 274/1966, *Série I*

⁹⁴ Cfr. Arts. 1322, 1367 e 1349 do Decreto -Lei Nº 47344

⁹⁵ Cfr. Art. 562 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁹⁶ Cfr. Art. 566, nº 1, do Decreto -Lei Nº 47344.

⁹⁷ Cfr. Art. 309 do Decreto -Lei Nº 47344.

⁹⁸ Cfr. Art. 498 do Decreto -Lei Nº 47344.

CAPÍTULO II: DIREITOS E DEVERES NUM CONTRATO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

2.1. Natureza Jurídica do Contrato de Transporte de Mercadorias

Para um melhor enquadramento dos deveres e direitos do transportador de mercadorias, importa, analisar a natureza jurídica do contrato de transporte de mercadorias. Segundo CORDEIRO⁹⁹, “O contrato de transporte é a convenção media a qual, uma das partes (o transportador) se obriga, perante a outra (o expedidor/passageiro/interessado), tendencialmente, mediante retribuição, a deslocar pessoas ou coisas, de um local para outro”, a respeito disso, afirma BARATA¹⁰⁰ que essa actividade que está em torno da movimentação de pessoas e ou de bens, surgindo a obrigação de deslocar ou de transferir de um lugar para outro, por parte do transportador, como verdadeiro elemento caracterizador do contrato.

A obrigação que recai sobre transportador não se limita a mera movimentação das pessoas ou dos bens de um lugar para outro, mas sim, inclui a responsabilidade que o transportador tem de fazer deslocar as coisas em termos que aqueles ou estas cheguem incólumes, íntegros ao local estipulado¹⁰¹. Assim, o a deslocação de mercadorias de um lugar para o outro constitui o cerne do contrato.

O contrato de transporte pode ter natureza comercial ou civil. O Código Comercial vigente¹⁰² não traz de forma clara o conceito de actividade comercial, contudo, o já revogado Código Comercial de 2005 apresenta uma definição de actividade comercial, através dos actos de comércio, quando afirma que são actos de comércio os seguintes:

“Os actos especialmente regulados na lei em atenção às necessidades da empresa comercial, designadamente os previstos neste Código, e os actos análogos;

Os actos praticados no exercício de uma empresa comercial.

⁹⁹ CORDEIRO, Menezes. (2008). *Introdução ao Direito dos Transportes*, separata da ROA 68/I, Pág. 156

¹⁰⁰ BARATA, Carlos Lacerda, *Contratos de Transporte Terrestre: Formação e Conclusão*. Pág. 621.

¹⁰¹ ROCHA, Costeira, *O Contrato de Transporte de Mercadorias*, Pág.33.

¹⁰² Decreto – Lei nº 1/2022, de 25 de Maio, que aprova o Código Comercial. Boletim da República nº 99. Série I.

Os actos praticados por um empresário comercial consideram-se tê-lo sido no exercício da respectiva empresa, se deles e das circunstâncias que rodearam a sua prática não resultar o contrário”¹⁰³.

GUILHERME¹⁰⁴, afirma que,

“...são actos de comércio os actos praticados no exercício de uma empresa comercial de onde resulta que não são apenas actos de comércio contratos, mas também todos os actos praticados no exercício de uma empresa comercial das quais emanam obrigações especiais”.

Nesses termos, o contrato de transporte comercial será aquele que é exercida pelos empresários comerciais no exercício da sua actividade mercantil, quer o expedidor assim como o transportador, serão entes empresariais no exercício da sua actividade mercantil. O contrato comercial tem a característica de ser oneroso, daí resulta que, o transportador tem direito a uma contrapartida pecuniária, que assume diversas designações (tarifa, preço, frete, entre outros) como pode-se constatar do preceituado no artigo 430¹⁰⁵ do RJCC, que dispõe de que, “ contrato de transporte [comercial] consiste na convenção mediante a qual uma pessoa obriga-se a conduzir pessoas ou bens de um lugar para outro, mediante retribuição”.

O contrato de transporte civil, em regra é ocasional, não inserido no exercício profissional do transportador e da respectiva empresa, como acontece com o contrato de transporte comercial, é tendencialmente oneroso, contudo, ao abrigo da liberdade contratual¹⁰⁶ do Código Civil, nada impede a celebração de contratos de transporte gratuitos.¹⁰⁷ Nesses termos, a gratuidade do contrato de transporte não poderá colocar em causa a validade do mesmo. Para o nosso caso,

1. ¹⁰³ Cfr. Art. 4 do Decreto-Lei n.º 2/2005, de 27 de Dezembro, que aprova o Código Comercial. Boletim da República n.º 51. Série I.

¹⁰⁴ GUILHERME, Manuel (S/d) *Manual de Direito Comercial*. Vol. I.2ª Ed. Editora Escolar. Maputo. P. 33.

¹⁰⁵ Cfr. Art. 430 do Decreto - Lei n.º 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. Boletim da República n.º 9, Série I.

¹⁰⁶ Cfr. Art. 405, n.º1, do Decreto -Lei N.º 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

¹⁰⁷ Cfr. Art. cf. 1154.º do Decreto -Lei N.º 47344.

importa o estudo de contrato de transporte de mercadorias no âmbito comercial, sendo esse, um contrato de transporte de serviços no âmbito comercial.

O contrato de transporte é de prestação de serviços, onde uma das partes (o transportador) obriga-se a proporcionar ao outro certo resultado, isto é, a colocação das coisas, no lugar de destino convencionado. A obrigação do transportador tem por objecto uma prestação de *facere*, ela constitui uma obrigação de resultado, cujo cumprimento implicará o efectivo transporte de mercadorias nos termos convencionados¹⁰⁸.

O contrato de transporte de mercadorias, é complexo sob ponto de vista de sujeitos, sendo que para além do transportador e expedidor, há espaço para a intervenção de terceiros nessa relação, o destinatário em que a lei trata de dar-lhe uma devida responsabilidade nessa relação de negócio. Como afirma BARATA¹⁰⁹, que quando o destinatário não coincide com o expedidor, teremos uma relação triangular, que justificará a necessidade de explicar a posição do terceiro, o destinatário. Como afirma o próprio BARATA¹¹⁰, há que explicar que a intervenção do destinatário no contrato de transporte configura-se como um contrato a favor de terceiro, contudo essa posição não vinca na medida em que o contrato a favor de terceiros não pode constituir nenhuma obrigação por parte de terceiro¹¹¹ como acontece com o destinatário como vê-se a seguir. Clarificada a característica complexa do contrato de transporte de mercadorias, quantos aos sujeitos, em seguida apresenta-se os deveres e direitos de cada interveniente.

¹⁰⁸BARATA, Carlos Lacerda. BARATA, Carlos Lacerda, (s/d). *Contratos de Transporte Terrestre: Formação e Conclusão*. Pág. 625

¹⁰⁹ *Ibidem*, Pág. 625.

¹¹⁰ *Ibidem*, Pág. 625.

¹¹¹ Cfr. Art. 406, n.º 2, do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série*.

2.2. Direitos e Deveres do Transportador de Mercadorias

2.2.1. Deveres do Transportador

Segundo BORGHETTI¹¹², o Contrato de transportes reveste-se em um instrumento em que o transportador terá direitos e deveres a cumprir na relação negocial com o contratante do serviço de transporte, nesses termos afirma que são deveres principais do transportador de mercadorias os seguintes:

- ✓ Transportar as mercadorias com diligência;
- ✓ Expedir o conhecimento do frete ou de carga, contendo requisitos exigidos por lei;
- ✓ Seguir o itinerário ajustado;
- ✓ Aceitar variação de destino pelo destinatário;
- ✓ Assumir a responsabilidade pelas perdas, furtos ou avarias nas mercadorias transportada.

Esses deveres que a doutrina avança, foram acolhidas pelo legislador moçambicano, como se pode retirar do RJCC¹¹³ quando dispõe de que:

- ✓ O transportador é obrigado a colocar os bens transportados à disposição do destinatário no lugar, prazo e demais condições indicadas no contrato ou, na sua falta, segundo os usos¹¹⁴, essa obrigação como afirma BARATA¹¹⁵, não limita-se a simples transferência de bens, mas sim, em condições incólumes, íntegros, ao local estipulado;
- ✓ O transportador deve entregar ao expedidor, que assim o exigir, um duplicado de guia de transporte, um recibo de carga, com as mesmas indicações.¹¹⁶

2.2.2. Direitos do Transportador de Mercadorias

Uns dos direitos do transportador é aquele que resulta da própria natureza do contrato, a remuneração, como se pode retirar da noção do próprio contrato de transporte no RJCC¹¹⁷, nos

¹¹² BORGHETTI, Guilherme (2014). *A responsabilidade Civil do Transportador de Mercadorias*, Dissertação, UNIVATES, Lajeado. Pág. 44.

¹¹³ Cfr. Art. 432 do Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. Boletim da República nº 9, Série I

¹¹⁴ Cfr. Art. 453, nº 1, do Decreto - Lei nº 3/2022.

¹¹⁵ BARATA, Carlos Lacerda. BARATA, Carlos Lacerda, (s/d). *Contratos de Transporte terrestre: Formação e Conclusão*. Pág. 621

¹¹⁶ Cfr. Ar. 450, nº 2 do Decreto-Lei nº 3/2022.

¹¹⁷ Cfr. Art. 430 do Decreto - Lei nº 3/2022.

termos do qual, “contrato de transporte consiste numa convenção mediante a qual uma pessoa se obriga a conduzir pessoas ou bens de um lugar para outro, mediante retribuição”, deste modo, o transporte de mercadoria constitui uma obrigação principal do transportador, a retribuição, será o principal direito, isto implica:

- ✓ Exigir o pagamento do preço ajustado;
- ✓ Estabelecer normas disciplinadoras da viagem.

2.3. Direitos e Deveres do Expedidor da Mercadorias

2.3.1. Deveres do Expedidor

- ✓ Indicar com exatidão ao transportador o nome do destinatário, o lugar de destino, natureza, eventual perigosidade, qualidade e quantidade de bens e prestar-lhes todas as demais informações necessárias à boa execução do contrato de transporte¹¹⁸;
- ✓ Entregar ao transportador as facturas e outros documentos que assegurem o livre transito dos bens, designadamente os necessários ao cumprimento de quaisquer obrigações fiscais, aduaneiros, sanitários ou policiais¹¹⁹;
- ✓ Entregar ao transportador, que assim o exigir, uma guia de transporte por ele assinada¹²⁰.

2.3.2. Direitos do Expedidor

- ✓ O expedidor tem direito de dispor dos bens, pedindo ao transportador que suspenda o transporte destes;
- ✓ Modificar o lugar previsto para a entrega e de entrega-los a um destinatário diferente do indicado na guia de transporte¹²¹;

¹¹⁸ Cfr. Art. 449, nº 1, do Decreto - Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. Boletim da República nº 9, Série I

¹¹⁹ Cfr. Art. 449, nº 2, do Decreto - Lei nº 3/2022.

¹²⁰ Cfr. Art. 450, nº 1, do Decreto - Lei nº 3/2022.

¹²¹ Cfr. Art. 451 do Decreto - Lei nº 3/2022.

2.4. Diretos e Deveres do Destinatário

2.4.1. Direitos do Destinatário

- ✓ Exigir a entrega de mercadoria¹²²;

2.4.2. Deveres do Destinatário

Constituem os deveres do destinatário os seguintes:

- ✓ Receber a mercadoria do transportador;
- ✓ O destinatário é obrigado a depositar a diferença em questão numa instituição de crédito; caso haja discordância entre o transportador e destinatário sobre o montante a pagar¹²³;
- ✓ Verificar, o estado dos bens transportados, ainda que não apresentem sinais exteriores de deterioração¹²⁴, sob pena de precluir o direito¹²⁵.

¹²² Cfr. Art. 454, nº1, do Decreto - Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. Boletim da República nº 9, Série I

¹²³ Cfr. Art.454, nº 3, do Decreto - Lei nº 3/2022.

¹²⁴ Cfr. Art. 462, nº 1, do Decreto - Lei nº 3/2022.

¹²⁵ Cfr. Art. 463, nº 1, do Decreto - Lei nº 3/2022.

CAPÍTULO III: A EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

3.1. A Responsabilidade do Transportador Rodoviário de Mercadorias

O Transportador enquanto sujeito da relação contratual de transporte de mercadorias, está sujeito a responsabilidade em caso de danos ou deterioração de mercadoria, como pode-se constatar do artigo 438 do RJCC¹²⁶ podendo estar obrigado a reparar os danos. Esse dever de reparação encontra limites na lei. A lei determina situações em que o transportador pode ser exonerado em caso de danos ou deterioração de mercadoria transportada ou mesmo através de inclusão, no contrato, de cláusulas de exclusão de reponsabilidade¹²⁷.

As causas legais de exoneração de responsabilidade nos termos art. 458 do RJCC¹²⁸ são: facto imputável ao expedidor; natureza ou vício dos bens ou da respetiva embalagem e caso fortuito ou força maior. No facto imputável ao expedidor, o transportador é exonerado da responsabilidade, pois a responsabilidade civil é por culpa, salvo exceções previstos na lei. A natureza ou vício dos bens ou da respetiva embalagem, à semelhança dos factos imputáveis ao expedidor ou destinatário, não se pode responsabilizar o transportador, apesar de que pode não ser por culpa do expedidor, mas não podem onerar o transportador, pois a esse cabe apenas o transporte das mercadorias de um lugar para outro. Por fim, temos o caso força maior, sendo que os mesmos são elementos externos imprevisíveis e fora do controlo do transportador, entende-se a exclusão da responsabilidade civil nesse caso, contudo, questiona-se a exclusão de responsabilidade em casos fortuitos, pois pela sua natureza, estão intrinsecamente relacionados ao veículo, pelo que, entende-se que fazem parte do risco da actividade, o transportador deve arcar com os prejuízos em casos de danos ou deterioração de mercadorias por motivos de força maior. Em seguida, analisa-se de forma detalhada cada uma delas.

¹²⁶ Cfr. Art. 438 do Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. Boletim da República nº 9, *Série I*.

¹²⁷ Cfr. Art. 358 do Decreto-Lei nº 3/2022.

¹²⁸ Cfr. ART. 458 Decreto-Lei nº 3/2022.

3.2. Cláusulas de Limitação e Exclusão de Responsabilidade e Cláusula Penal

Diferente de responsabilidade delitual em que as partes não têm uma relação prévia, na responsabilidade obrigacional as partes podem regular a indemnização em caso de incumprimento através de cláusulas contratuais, limitando, fixando ou mesmo excluindo a responsabilidade. A lei proíbe a estipulação de cláusulas de exclusão de responsabilidade¹²⁹, salvo excepções¹³⁰.

As cláusulas de limitação de responsabilidade são admitidas ao abrigo do princípio da autonomia privada,¹³¹ e limitadas por lei.¹³² A limitação legal de convenção de exclusão de responsabilidade, incide em actos que representam a violação de deveres impostos por normas de ordem pública,¹³³ a título exemplo, a mesma não é permitida no transporte de passageiros.¹³⁴ Essa limitação não acontece no contrato de transporte de mercadorias, pelo que as partes estão livres de estipular a exclusão de responsabilidade nos termos do princípio de autonomia privada.

A cláusula penal é uma convenção que fixa o montante da indemnização exigível em caso de incumprimento.¹³⁵ Pode ser estipulada para o incumprimento definitivo com finalidade compensatória ou para a mora no cumprimento com finalidade moratória. A mesma é acessória à obrigação principal, nesses termos, credor não pode exigir cumulativamente o cumprimento da obrigação principal e o pagamento da cláusula penal, com excepção da cláusula penal moratória¹³⁶. O tribunal pode reduzir a cláusula penal se for manifestamente excessiva ou se a obrigação tiver sido parcialmente cumprida¹³⁷.

Fora da convenção das partes, em que tem a prerrogativa de fixar, limitar, ou mesmo excluir a responsabilidade do transportador de mercadorias, a lei determina situações em que pode-se

¹²⁹ Cfr. Arts. 809 do 808 do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

¹³⁰ Cfr. Art. 200, n.º 2, do Decreto -Lei Nº 47344.

¹³¹ Cfr. Art. 405 do Decreto -Lei Nº 47344.

¹³² Cfr. Art. 809 do Decreto -Lei Nº 47344.

¹³³ Cfr. Art. 800, n.º 2 do Decreto-Lei nº 47344.

¹³⁴ Cfr. 438, n.º 5 do Decreto-Lei nº 3/2022.

¹³⁵ Cfr. Art. 810 483 do Decreto -Lei Nº 47344.

¹³⁶ Cfr. Art. 811, n.º1, do Decreto -Lei Nº 47344.

¹³⁷ Cfr. Art. 812 Decreto -Lei Nº 47344.

excluir a responsabilidade, são casos de facto imputável ao expedidor ou ao destinatário; da natureza ou vício dos bens ou da respectiva embalagem; de caso fortuito ou de força maior¹³⁸. Em seguida, analisamos cada uma dessas situações, com enfoque, ao caso fortuito como causa de exoneração de responsabilidade do transportador em caso de dano ou deterioração das mercadorias transportadas e a sua conformidade com os demais dispositivos legais e a doutrina.

3.3. Facto Imputável ao Expedidor ou ao Destinatário

Como pode-se perceber do artigo 798 do CC¹³⁹, a culpa é o pressuposto base para a responsabilidade quando dispõe de que o “devedor que falta culposamente”, isto para clarificar que o transportador, enquanto devedor, só responde quando tiver actuado com culpa e do contrário será exonerado da responsabilidade. Ora se o dano ou deterioração resulta da culpa do expedidor ou de destinatário, não faria sentido que seja o transportador a responder pelos danos ou deterioração de mercadoria. Isso verifica-se mesmo em caso de concurso de culpa entre o transportador e o expedidor ou destinatário em que pode reduzir-se e, até certo caso, exonerar da responsabilidade o transportador.

3.3.1. Concurso de Culpa de Expedidor ou Destinatário

Há concurso quando a culpa do lesado, neste caso, o expedidor ou o destinatário ter concorrido para o dano ou deterioração da mercadoria. Nos termos da lei¹⁴⁰, “com base na gravidade das culpas de ambas as partes e nas consequências que delas resultaram, o tribunal pode determinar se a indemnização deve ser totalmente concedida, reduzida ou mesmo excluída. ”

Em certos casos, pode verificar-se que culpa do lesante concorre com a culpa do lesado, quando lesado, tiver omitido diligência que teria levado um bom pai de família, nas circunstâncias do caso, a evitar ou reduzir os danos sofridos¹⁴¹. Há circunstância em que não se pode provar a culpa do lesante, sendo a mesma apenas presumida, a culpa do lesado, excluirá o dever de indemnizar, salvo

¹³⁸ Cfr. Art. 458, do Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. Boletim da República nº 9, Série I

¹³⁹ Cfr. Art. 798, do Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, Série I.

¹⁴⁰ Cfr. Art. 540, nº 1, do Decreto -Lei Nº 47344.

¹⁴¹ Cfr. Art. 487.º, n.º 2, do Decreto -Lei Nº 47344.

exceções previstas na lei¹⁴². Nesses termos, caberá ao tribunal, analisar os níveis de concorrência das culpas para efeitos da determinação da indemnização.

A culpa dos auxiliares e pessoas de que o lesado tenha utilizado, equipara-se a culpa do mesmo¹⁴³, isso evita que o juízo da culpa que pode recair sobre o lesado seja prejudicado pela interposição da culpa de terceiros a seu serviço.

Desta forma, é evidente que a culpa do lesado figura-se como uma das causas de exoneração do transportador, o problema coloca-se em casos de concurso de culpa entre o expedidor e ou destinatário e o transportador. Nesse caso o tribunal avalia em que circunstâncias a culpa de lesado ou de terceiros aos serviços do lesado concorreram para o dano ou deterioração da mercadoria, o que pode resultar na redução ou até exoneração completa de responsabilidade do transportador de carga.

3.4. Natureza ou Vício dos Bens ou da Respectiva Embalagem

O RJCC¹⁴⁴, no que concerne as causas de exclusão de responsabilidade, determina que o transportador não será responsável pelos danos ou deterioração de mercadoria se o mesmo resulta da natureza ou vícios dos bens ou da respectiva embalagem. Essa exclusão justifica-se pelo facto de a responsabilidade civil ser, geralmente, subjectiva, com pode perceber-se da própria lei quando dispõe de que o “devedor que faltar culposamente¹⁴⁵”. Ora se o dano é resultante da natureza, do vício dos bens, ou da respectiva embalagem, não faz sentido onerar o transportador, pois a esse cabe transportar os bens para o destino, sendo o expedidor responsável por verificar essa conformidade.

¹⁴² Cfr. Art. 570.º, n.º 2, do Decreto -Lei Nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

¹⁴³ Cfr. Art. 571 do Decreto -Lei Nº 47344.

¹⁴⁴ Cfr. Art. 458, nº1, alínea c), do Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais, Boletim da República nº 9, *Série I*.

¹⁴⁵ Cfr. Art. 798 do Decreto-Lei nº 47344.

3.5. Casos Fortuitos ou de Força Maior

Uma das causas da exoneração de responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias em caso de danos ou deterioração de mercadoria, nos termos do Art. 458, nº 1, al. c) do RJCC¹⁴⁶, é o caso fortuito ou de força maior.

Apesar de os dois institutos serem, geralmente, tratados de forma indiscriminadas, os mesmos diferem, sendo que a sua diferenciação reveste-se de capital importância porque pode conduzir a consequências diferentes. Enquanto que o caso de força maior, é externo ao funcionamento da coisa, o caso fortuito já não, nesses moldes, em actividades que por natureza são de risco, como o de transporte, não se justifica a exoneração de responsabilidade do transportador como avança a lei (RJCC)¹⁴⁷. Em seguida analisa-se os dois institutos em separados e por fim, a distinção entre ambos.

3.5.1. Força Maior

Segundo LEITÃO¹⁴⁸, “caso de força maior é acontecimento imprevisível, cujas consequências não podem ser evitadas, exigindo-se, porém que esse acontecimento seja exterior ao funcionamento do veículo”, no caso de veículo. A doutrina, instrumentos normativos internacionais e nacionais desdobram-se para trazer-nos um conceito mais abrangente do caso de força maior enquanto caso de exoneração de responsabilidades.

A convenção das Nações Unidas Sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias¹⁴⁹, dispõe de que:

“...uma parte não é responsável pelo não cumprimento de qualquer uma das suas obrigações se provar que o mesmo ficou-se a dever a um impedimento alheio à sua vontade e que não seria razoável esperar que o considerasse no momento da conclusão do contrato, o que o evitasse ou ultrapassasse, bem como respectivas consequências”,

¹⁴⁶ Cfr. Art. 458, nº 1, alínea c) do Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. Boletim da República nº 9, Série I

¹⁴⁷ Cfr. Art. 458, nº 1, al. C) do Decreto Lei nº 3/2022.

¹⁴⁸ LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra. Pág.377.

¹⁴⁹ Cfr. Art. 79, nº 1 da Convenção das Nações Unidas Sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias.

Os princípios de *UNIDROIT*¹⁵⁰, com título força maior, dispõe de que:

A parte inadimplente isenta-se de responsabilidade se provar que o inadimplemento foi causado por um obstáculo que escapa ao seu controlo e que não poderia, razoavelmente, tê-lo levado em conta ao tempo da formação do contrato, ou ter lhe evitado ou superado as consequências.

A Convenção Relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR)¹⁵¹, ainda que não tenha sido ratificada por Moçambique, esse instrumento serve de inspiração para elaboração de legislação interna de vários países no que concerne aos contratos de transporte de mercadorias, o mesmo, dispõe de que:

“Uma parte não é responsável pelo não cumprimento de qualquer uma das suas obrigações se provar que o mesmo se ficou a dever a um impedimento alheio à sua vontade e que não seria razoável esperar que o considerasse no momento da conclusão do contrato, ou que o evitasse ou ultrapassasse, bem como as respectivas consequências. ”

Para além dos instrumentos internacionais, em Moçambique existem instrumentos legais que pode-se lançar a mão para encontrar o conceito de força maior, o Código Civil, Regime Jurídico de Contratos Comerciais e a Lei de Trabalho (LT). No Código Civil, ainda que não exista uma referência expressa a força maior, o Art. 790, sobre impossibilidade objectiva de cumprimento, dispõe de que a obrigação extingue-se quando a prestação se torna impossível por causa não imputável ao devedor. A TTA¹⁵², analisando o mesmo artigo, dispõe de que, nessas condições, “o devedor não mais conseguirá, assim sendo, exonera-se dela sem que a contraparte tenha quaisquer espécies de compensação, pois aquela impossibilidade não é imputável ao devedor”

O Artigo 155 do RJCC¹⁵³ fornece, de forma clara, o conceito de força maior, ao dispor de que:

¹⁵⁰Cfr. 7.1.7 dos Princípios *UNIDROIT* relativos aos contratos comerciais internacionais 2016.

¹⁵¹ Art. 17, nº 1 da Convenção Relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada, concluída em Genebra a 18 de Maio de 1956.

¹⁵² TTA, Sociedade de Advogados, (2020) Gestão de Risco de Incumprimento Contratual. News Lextter. Pág. 2.

¹⁵³ Cfr. Art. 155 do Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. Boletim da República nº 9, Série I

“...força maior é, quando um evento, fora do controlo do devedor, que não poderia ser razoavelmente previsto no momento de conclusão do contrato, ou cujo efeitos não pudessem ser evitados por meio de medidas apropriadas, impedem a execução da obrigação sobre impossibilidade objectiva, que extingue a obrigação”

Outro instrumento legal nacional fornece o conceito de força maior é a LT, essa tem uma vantagem de enumerar, ainda que a título exemplificativo, o maior número de situações que possam constituir força maior, segundo esta lei¹⁵⁴,

“...força maior é entendido como qualquer facto da natureza, imprevisível, inevitável e independente da vontade humana, que consiste em, nomeadamente, catástrofe, tremores de terra, epidemias e pandemias, cheias, inundações, ciclones, incêndios, aluimentos de terra, terremotos, erupções vulcânicas ou maremotos, radiações nucleares, derrames de hidrocarbonetos, pragas ou ocorrências que tenham ou venha, previsivelmente a afectar a actividade normal... acrescenta ainda caso de agressão eminente ou efectiva por forças estrangeiras, guerra, insurreição ou actos de força que tenham ou venham, previsivelmente afectar a actividade normal”,

Analizada a força maior, fica claro que o transportador será exonerado em caso de dano ou deterioração da mercadoria transportada. Importa analisar o caso fortuito enquanto causa de exoneração de responsabilidade.

3.5.2. Caso Fortuito

Segundo a LT¹⁵⁵, o caso fortuito é um “facto imprevisível, apesar de evitável, que venha, afectar a actividade normal da empresa ou estabelecimento”. Segundo LOURA¹⁵⁶ o caso fortuito traria uma impossibilidade relativa e está ligado ao devedor. Nos casos fortuitos, prevalece a ideia de imprevisibilidade à semelhança da força maior, contudo, caso fosse previsível podia ser sido evitado, é o caso de rebentamento de um pneu, curto-circuito do motor, a derrapagem, esses

¹⁵⁴ Cfr. Art. 134, n.º 1 e 3 da Lei 13/2023 de 25 de Agosto que aprova a Lei do Trabalho. Boletim da República n.º 165. Série I.

¹⁵⁵ Cfr. Art. 134, n.º 2 da Lei 13/2023.

¹⁵⁶ LOURA, Miguel Andias, (2021). *A Força Maior em Momentos de Pandemia: As cláusulas de Força Maior nos Contratos de M&A*. Universidade Católica Portuguesa. Faculdade de Direito. Lisboa. Pág. 16.

eventos, caso fossem previsíveis, poderiam ser evitados, nesse caso o caso fortuito tem um carácter mais interno ao funcionamento do veículo.

3.5.3. Distinção entre caso Fortuito e Força Maior

Essa diferenciação revela-se de capital importância na medida em que em certas actividades, principalmente de risco, a força maior pode exonerar o devedor mas o caso fortuito já não.

Afirma LOURA¹⁵⁷ que:

“Há que distinguir as duas figuras pelo seu grau, traduzindo-se na ideia de que o caso fortuito teria como consequência a simples impossibilidade relativa, mas a força maior seria um facto imprevisível e irreversível, que conduziria a situação de impossibilidade absoluta. Adicionalmente, de acordo com a mesma linha de pensamento, o caso fortuito seria um evento relacionado com o devedor e a força maior com uma circunstância externa insusceptível de responsabilizar o devedor pelo incumprimento da prestação”.

Segundo LOURA¹⁵⁸, a distinção entre as duas figuras também é possível com o recurso as teorias, sendo uma objectivista e outra subjectivista. A teoria subjectivista defende que a força maior traduz-se na ideia de inevitabilidade do acontecimento, onde, mesmo que as partes pudessem prever, este não tem como evitar o acontecimento, quando o caso fortuito, mantem-se a ideia de imprevisibilidade, mas caso fosse previsível, este pode ser evitado. Para a teoria objectivista, a diferença dependerá da origem do evento, sendo a força maior, uma circunstância estranha às partes e o caso fortuito teria já um carácter interno, sendo que o impedimento derivaria das partes.

A posição doutrinária que remete a questão de impossibilidade relativa dos casos fortuitos e absoluta para a força maior, o carácter interno do caso fortuito e externo para caso de força maior, leva a concluir que os dois institutos são diferentes e, consequentemente, as suas implicações. Na

¹⁵⁷ LOURA, Miguel Andias (2021). *A Força Maior em Momentos de Pandemia: As cláusulas de Força Maior nos Contratos de M&A*. Universidade Católica Portuguesa. Faculdade de Direito. Lisboa. Pág. 16.

¹⁵⁸ *Ibidem*, Pág. 16.

impossibilidade relativa, apenas o transporte em causa é que não pode continuar a executar o contrato, mas pode se substituir por outro, não é uma actividade fungível¹⁵⁹, sendo a avaria de pequeno porte, como rebentamento de pneu, o transportador pode precaver-se levando sobressalente. Enquanto que no caso de força maior, essa impossibilidade é absoluta, nem o transportador em causa nem outro o possa fazer, pelo que, faz todo sentido exonerar o transportador da responsabilidade de reparar os danos.

Analísado o assunto, fica evidente que o facto de o caso fortuito ser inerente a coisa, neste caso o veículo do transportador e sendo a actividade de transporte de risco, esse infortúnio faz parte do risco normal da actividade, em que o transportador escolheu tirar rendimentos a partir de uma actividade de risco, pelo que questiona-se a sua exoneração em casos fortuitos. No caso de força maior, o móbil é externo, pelo que a solução do caso não passa da intervenção do transportador.

A distinção entre as duas figuras pode ser encontrada a nível legal, a LT¹⁶⁰ distingue de forma clara as duas figuras. Considera casos de força maior, factos de natureza, imprevisíveis, inevitáveis e independentes da vontade humana. E o caso fortuito, como facto também imprevisível, mas evitável. Em suma, nos termos da LT, quer o caso fortuito e força maior caracterizam-se pela ausência da vontade do devedor, e serem ambos imprevisíveis, contudo, diferem pelo facto de que no caso fortuito, o acontecimento ser interno, inerente ao veículo e se fosse previsível podia ser evitado, enquanto que na força maior, o evento é externo, não é inerente ao veículo, e mesmo sendo previsto não poder ser evitado.

Assim, eventos relativos ao funcionamento do veículo, ainda que provocados por factos como a derrapagem, o rebentamento de pneus, quebra de direcção ou incêndio por curto-circuito do motor não podem exonerar o transportador. Tomamos o caso do dano provocado na mercadoria como

¹⁵⁹ Cfr. Art. 207 Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

¹⁶⁰ Cfr. Art. 134, nº 1 e 2 da Lei nº 13/2023, de 25 de Agosto que aprova a Lei do Trabalho. Boletim da República nº 165. *Série I*

resultado do rebentamento de um pneu, a resolução da questão do pneu está ao alcance do transportador de mercadorias, até porque pode não substituir por ser imprevisível que o mesmo iria rebentar, mas o mesmo, está intrinsicamente relacionado com o funcionamento do veículo.

3.5.4. O Código Civil vs Regime Jurídico de Contratos Comerciais e o caso Fortuito e Força Maior

Como dispõe o artigo 503¹⁶¹ do Código Civil de que:

Aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de um comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios de veículo, mesmo que quando esse não se encontre em circulação.

Entende-se a partir deste preceito legal que a responsabilidade de quem tem a direcção efectiva do veículo e que usa para seu interesse é objectiva, elas existem independentemente da culpa ou não do transportador, ora os casos fortuitos, não podem exonerar o transportador de mercadoria, pois fazem parte do risco de actividade em que o indivíduo escolheu obter proveito a partir de uma zona de risco.

O Código Civil trata de caso de exoneração em caso de acidentes em veículos no artigo 505¹⁶² e o Regime Jurídico nos artigos 458¹⁶³, trata de causas de exoneração do transportador em caso de danos na mercadoria transportada. Como viu-se anteriormente, a diferença entre esses dois instrumentos é que enquanto o RJCC, considera o caso fortuito como umas das causas de exoneração de responsabilidade do transportador de mercadorias, o CC apenas limita-se aos casos de força maior. Os dois instrumentos jurídicos têm uma relação de subsidiariedade, onde o Código Civil subsidia o RJCC, isto é, o CC é uma norma geral e o RJCC uma norma especial. Essa relação faz com que o RJCC prevaleça na sua relação com o CC, em observância do princípio *lex especial*

¹⁶¹ Cfr. Art. 503, nº do Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, *Série I*.

¹⁶² Cfr. Art. 505, do Decreto-Lei 47344.

¹⁶³ Cfr. Art. 458, Decreto - Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. Boletim da República nº 9, *Série I*.

derogat lex general, a lei especial derroga a lei geral. Verificada essa relação, o que salva a primeira vista é que o caso fortuito irá contar para a exoneração do transportador, essa conclusão é questionada a luz da doutrina e de outros instrumentos legislativos que tratam de forma diferenciada o instituto de força maior e de caso fortuito.

Conforme pode notar-se dos conceitos acima, LT faz uma distinção entre a força maior e caso fortuito, sendo o maior destaque a possibilidade de evitar o acontecimento que resulta em caso fortuito. A mesma lei, dispõe que o caso fortuito não será motivo de exoneração quando constitui um risco normal de actividade¹⁶⁴. Ora os casos descritos como fortuitos, fazem parte do risco normal de actividade, pelo que, não faz sentido exonerar o transportador. Entende-se que o mesmo tratamento diferenciado dos dois institutos que o legislador na LT, deve ter dado nos casos de transporte de mercadorias, até porque o mesmo RJCC¹⁶⁵, no que concerne ao transporte de passageiros, não inclui os casos fortuitos como causa de exoneração de responsabilidade.

Deste modo, pode-se afirmar que o caso fortuito não pode figurar dos casos de exoneração de transportador de mercadorias, pois essa é uma actividade de risco, ou transportador deve suportar os riscos de actividade. A posição que fica assente nessa parte é de concordar com a doutrina e da LT que procura diferenciar os dois institutos e atribuir consequências diferenciadas, sendo o caso de força maior aceite como o caso de exoneração de responsabilidade em o caso fortuito ser excluído em certos casos, como é o caso de actividade de risco.

¹⁶⁴ Cfr. Art. 134, nº 4, da Lei 13/2023 de 25 de Agosto que aprova a Lei do Trabalho. Boletim da República nº 165. *Série I*.

¹⁶⁵ Cfr. Art. 438, nº 4 da Lei 13/2023.

CONCLUSÃO

Chegados aqui, pode-se afirmar que as causas de exoneração de responsabilidade civil irão depender do tipo de responsabilidade em causa, sendo as causas de exoneração da responsabilidade por culpa semelhantes aos da responsabilidade obrigacional, nomeadamente: situações de exclusão da ilicitude e culpa. Nas causas de exclusão da ilicitude encontramos exercício de um direito, legítima defesa, acção directa estado de necessidade e o consentimento do lesado. Nas causas da exclusão da culpa temos o erro desculpável, o medo invencível e a desculpabilidade. Essas, são situações em que podem levar o agente mesmo havendo danos na responsabilidade por culpa.

Na responsabilidade polo risco, o mesmo, já não se verifica, pois, a responsabilidade é objectiva, podendo onerar o agente mesmo sem culpa, nessa responsabilidade, o agente só pode ser exonerado havendo e concurso de culpa entre agente e o lesado, quando o dano imputável ao próprio lesado e casos de força maior.

Na responsabilidade obrigacional, sendo subjectiva, a semelhança da delitual as causas de exoneração iram coincidir, a ilicitude e culpa. Esses são motivos para a exoneração do agente, contudo, acrescenta-se a essa modalidade o acordo das partes, na medida em que as partes têm um encontro prévio e podem acordarem em limitar ou até excluir as responsabilidades em caso de danos.

Analizou-se, também, os deveres e direitos da relação no contrato de transporte de mercadorias. Verificou-se que essa relação é complexa sob ponto de vista de sujeitos, sendo que para além dos contratantes, neste caso o expedidor e o contratado, o transportador, pode se incluir um terceiro elemento, o destinatário, que entra como sujeito importante nesta relação contratual com diretos e deveres na relação.

Por fim, analisou-se a causa de exclusão de responsabilidade, constata-se que para além do acordo das partes que podem determinar a limitação ou até exclusão de responsabilidade, temos a culpa imputável ao expedidor ou destinatário, a natureza ou vício dos bens ou da respetiva embalagem e por fim os casos fortuitos ou de força maior. Apesar da lei tratar o caso fortuito e força maior de forma indiscriminada como se do mesmo instituto tratasse, procurou-se fazer uma distinção entre os dois. Enquanto que o caso de força maior, seja um facto imprevisível e que o transportador nada

pode fazer para alterar o curso das coisas, por ser inerente as actividades externas ao veículo, o caso fortuito, ainda que imprevisível, é evitável, não podendo ser atendido por ser imprevisível, é inerente ao próprio veículo, faz parte dos riscos em que o transportador deve arcar por ter assumido obter ganhos a partir de uma zona de risco, em observando principio *ubi commoda ibi incomoda*, onde estão as vantagens, ai estão os inconvenientes e se quer assumir as vantagens deve suportar também as desvantagens, pelo que recomenda-se que na revisão RJJC procura-se fazer uma operacionalização dos casos de força maior e caso fortuito e que siga se o recomendação da doutrina e da LT, que em actividade de risco, o caso fortuito não conste de elementos de exoneração de responsabilidade do transportador .

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Manuais

1. BARATA, Carlos Lacerda, (s/d). *CONTRATOS De TRANSPORTE TERRESTRE: FORMAÇÃO e CONCLUSÃO*.
2. CORDEIRO, António Menezes, (1980). *Direito das obrigações*. Vol. II. 1ª Ed. Associação Académica da Faculdade de Direito. Lisboa.
3. CORDEIRO, Menezes. (2008). *Introdução ao Direito dos Transportes*, separata da ROA 68/I,
4. CORDEIRO, António Menezes (2010). *Tratado de Direito Civil: Direito das Obrigações: Gestão de Negócios, Enriquecimento se causa e Responsabilidade Civil*. Tomo VIII. Edições Almedina.
5. CORREIA, Eduardo, (1999). *Direito Criminal*. Vol. I. Livraria Almeida, Coimbra.
6. FONSECA, J. J. S (2002). *Metodologia da pesquisa científica*. Fortaleza: UEC, Apostila.
7. GUILHERME, Manuel, (s/d), *Manual de Direito Comercial*. Vol, I, 2ª Ed. Editora Escolar. Mpauto.
8. GUNE, Boaventura, (2022). *Das Obrigações: Tópicos das Lições Proferidas*. Vol. II. UEM. Pág. 119.
9. INE, Estatísticas de Transporte e Comunicação 2021.
10. LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Da Constituição das Obrigações*. Vol. I. 8ª Ed. Livraria Almeida. Coimbra.
11. LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, (2008). *Direito das Obrigações: Transmissão e Garantias das Obrigações não Cumprimento e Garantia do Crédito*. Vol.II.6ª Ed. Almeida Coimbra
12. LOBO, Paulo, (2017). *Direito Civil: Contratos*. 3ª Ed. Saraiva. São Paulo.
13. LOURA, Miguel Andias, (2021). *A Força Maior em Maior em Momentos de Pandemia: As cláusulas de Força Maior nos Contratos de M&A*. Universidade Católica Portuguesa. Faculdade de Direito. Lisboa.
14. MACUÁCUA. Edson da Graça. (2021). *Um Contributo Para um Paradigma Moçambicano de Descentralização Administrativa: Que Modelo Para Moçambique?* Tese de Doutoramento, Universidade Católica de Moçambique. Faculdade de Direito. Nampula.

15. MARCONI, M. & LAKATOS, E. M. (2009). *Fundamentos de Metodologia Científica*. 6ª ed. Atlas editora. São Paulo.
16. PEREZ-NIÑO, Helena, (2013). *O Caminho Pela Frente: Desenvolvimento Actual e Perspectivas Futuras do Sector do Transporte Rodoviário de Mercadorias em Moçambique: um Estudo de Caso do Corredor da Beira*.
17. PICKER, Eduard, *Positive Vertragsverletzung und culpa in contrahendo*. Zur Haftung zwischen Vertrag und Delikt, em AcP 183 (1983), pag. 370-522.
18. ROCHA, Costeia. *O Caminho de Transporte de Mercadoria*. Pág. 33.
19. TTA, Sociedade de Advogados, (2020). *Gestão de Risco de Incumprimento Contratual*. News Lextter. Maputo.

Legislação

Nacional

1. Moçambique. Constituição da Republica de Moçambique (2004), revista pela Lei 1/2018 de 12 de Junho e Lei nº 5/2023 de 28 de Abril. Boletim da Republica nº 51. *Séries I*.
2. Moçambique. Lei 13/2023 de 25 de Agosto que aprova a lei do trabalho. Boletim da Republica nº165, Série I.
3. Moçambique. Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro de 1966, que Aprova o Código Civil Moçambicano. Diário do Governo n.º 274/1966, Série I.
4. Moçambique. Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio que aprova o Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. Boletim da República nº 9, Série I.
5. Moçambique. Decreto – Lei nº 1/2022, de 25 de Maio, que aprova o Código Comercial. Boletim da República nº 99 Séries I
6. Mocambique. Decreto-Lei n.º 2/2005, de 27 de Dezembro, que aprova o Código Comercial. Boletim da Republica nº 51. Série I.

Internacional

1. Convenção das Nações Unidas Sobre Contratos de Compra e Vendas de Mercadorias, UNCITRAL, Viena. 1980
2. Princípio da UNIDROIT Relativos a Contratos Internacionais de 2016
3. Convenção relativas ao Contrato de transporte Internacional de Mercadorias por Estrada, Concluída em Genebra a 18 de Maio de 1956.