

I

Pronuncie-se sobre os pressupostos de aplicação da CMR, à luz dos seus artigos 1.º e 2.º.

Tópicos de correção:

A aplicação da CMR pressupõe a existência de um contrato de transporte, pelo que o aluno deverá identificar as características deste contrato, sabendo distingui-lo de outros, como o contrato de locação de veículo.

Por outro lado, tem de se tratar de um contrato de transporte internacional, o que significa que o lugar de carregamento da mercadoria e o lugar de entrega previsto devem estar situados em países diferentes, devendo ser um deles um país contratante. Se nenhum desses países for um país contratante a Convenção não se poderá aplicar (princípio da não transatividade). Neste ponto, impõe-se uma referência à irrelevância do local efetivo de entrega, relevando somente o que foi acordado.

O contrato deverá ser celebrado a título oneroso.

O transporte deverá ser realizado por meio de veículo. Este é definido pela própria Convenção, no art. 1.º/2. Neste âmbito, o aluno deveria explicitar que a CMR não se aplica ao transporte de contentores, visto que o próprio contentor não entra na definição de veículo fornecida pela Convenção.

O domicílio e a nacionalidade das partes não têm qualquer impacto na aplicação da Convenção.

O aluno deveria igualmente mencionar as exclusões previstas no art. 1.º/4, nomeadamente quanto aos transportes funerários.

Pode discutir-se se é condição de aplicabilidade da Convenção o facto de esta ser mencionada na declaração de expedição como aparentemente resulta do artigo 6.º/1/k. Embora os tribunais italianos tenham assumido a posição contrária, o carácter injuntivo das regras da Convenção permite concluir que esta referência não é necessária. Tal carácter injuntivo resulta dos artigos 1.º/5 e 41.º/1.

A CMR estende ainda o seu âmbito de aplicação em dois sentidos: a) a outras prestações a que o transportador se obrigue, nomeadamente a cobrança do preço da mercadoria transportada (artigo 21.º); b) e a certos aspetos relativos ao transporte complexo, combinado ou multimodal, desde que a mercadoria não seja descarregada do veículo terrestre, que é transportado a bordo de outros meios de transporte (artigo 2.º). O aluno deverá explicitar o regime do art. 2.º.

II

Qual a relevância da declaração de expedição, no contexto de um contrato de transporte rodoviário internacional de mercadorias, atendendo ao regime do artigo 4.º da CMR, nos termos do qual a falta, irregularidade ou perda da declaração de expedição não prejudicam nem a existência nem a validade do contrato de transporte?

Tópicos de correção:

Apesar de a declaração de expedição não constituir uma exigência de validade formal do contrato, esta é essencial para, em certas circunstâncias, permitir o funcionamento da Convenção. São de apontar os seguintes aspetos:

- a) A declaração é necessária para o exercício do direito de disposição, previsto no artigo 12.º CMR. Exige-se que seja apresentada a primeira cópia da declaração de expedição ao transportador;*
- b) O expedidor somente pode declarar o valor dos bens ou fazer uma declaração de interesse especial na entrega referindo os pormenores na declaração de expedição;*
- c) Pode-se discutir a admissibilidade das reservas, se não existir uma declaração de expedição, nos termos do artigo 9.º/2 CMR;*
- d) A declaração de expedição também é necessária para fazer funcionar os artigos 34.º e 35.º CMR, no que se refere ao transporte sucessivo;*
- e) Podem-se colocar problemas práticos de prova, no que se refere à existência e aos termos do contrato, se não existir uma declaração de expedição. Esta tem, por isso, uma função probatória bastante importante. De qualquer forma, conforme se retira da jurisprudência de diversos países estrangeiros, há outros modos de provar a existência do contrato (v.g. pela aceitação das faturas pela outra parte).*

III

Se o transportador verificar que a execução do transporte é impossível, mesmo por uma via não rodoviária, como deverá proceder?

Tópicos de correção:

Neste caso, o transportador pode pedir instruções à pessoa com o direito de dispor da mercadoria (art. 14.º/1), ou então agir em conformidade com o disposto no art. 16.º/2. O artigo 14.º tem de ser

lido em conjugação com o artigo 16.º/2, que permite ao transportador, nas circunstâncias em que o transporte se torna impossível, de acordo com o sentido do artigo 14.º e 15.º, carregar a mercadoria por conta da pessoa que tem direito a dispor dos bens, considerando-se, então, o transporte terminado. Nesse caso, passa a ter a mercadoria à sua guarda, mas pode confiar a mercadoria a um terceiro, sendo somente responsável pela escolha judiciousa desse terceiro.

Também pode proceder à venda da mercadoria sem esperar instruções do interessado se a mesma for deteriorável ou o estado da mercadoria o justificar; e também o poderá fazer, quando as despesas de guarda estão desproporcionadas com o valor da mercadoria.

Poderá finalmente vender a mercadoria ainda na situação em que não recebe instruções do interessado, em prazo razoável, cuja execução possa ser equitativamente exigida (art. 16.º/3). Resulta do artigo 16.º/4 que, se a mercadoria tiver sido vendida segundo este artigo 16.º, o produto da venda deve ser posto à disposição do interessado, depois de deduzidas as despesas que onerem a mercadoria. Se essas despesas forem superiores ao produto da venda, o transportador tem direito à diferença.

O artigo 16.º/5, por sua vez, estabelece o modo de proceder em caso de venda, que será determinada pela lei ou pelos usos do lugar onde se encontrar a mercadoria.

IV

Comente a seguinte afirmação: “O transportador rodoviário de mercadorias é um profissional, pelo que jamais ficará desobrigado da sua responsabilidade se essas mercadorias forem objeto de furto ou roubo, independentemente das circunstâncias”.

Tópicos de correção:

A afirmação é incorreta. Se existir um dano, e tendo este ocorrido no período de responsabilidade do transportador (ou seja, o período que decorre entre o carregamento da mercadoria e a sua entrega no destino), resulta do artigo 17.º/1 CMR uma presunção de responsabilidade do transportador. No entanto, o transportador ficará “desobrigado” desta responsabilidade se estiver preenchido alguma das causas liberatórias previstas no artigo 17.º/2. No âmbito das causas liberatórias, numa situação de furto ou roubo, não será tão plausível a existência de culpa do interessado, ou algum vício próprio da mercadoria. Poderá estar em causa uma situação de caso fortuito (“cujas consequências não podia obviar”), caracterizada pela imprevisibilidade; ou de força maior (“circunstâncias que o trabalhador não podia evitar”), caracterizada pela inevitabilidade. Neste âmbito, as situações de furto e roubo são as mais invocadas para excluir a responsabilidade do transportador. Para tanto, terá de se averiguar,

perante as circunstâncias do caso concreto, o grau de diligência exigível ao transportador e analisar a sua conduta, antes, e depois do incidente. Como ideias gerais, podem-se avançar as de que o transportador deverá estar sempre alerta para a possibilidade de furto ou roubo, em particular, em zonas isoladas ou de maior criminalidade.

As causas liberatórias (arts. 17.º/2 e 18.º/1) não beneficiam da presunção de causalidade de que beneficiam os factos liberatórios (art. 17.º/4 e 18.º/2 e 4). Nas causas liberatórias tem de se provar um nexo causal concreto. Pelo contrário, nos factos liberatórios, basta um nexo causal abstrato. No entanto, mesmo que se verifique uma causa liberatória, se o transportador tiver contribuído para os danos, pela sua atuação negligente ao lidar com as consequências das causas liberatórias, poderá ser igualmente responsabilizado (artigo 17.º/5).

V

A CMR inclui todo um capítulo relativo ao transporte efetuado por transportadores sucessivos. Tal sistemática desta convenção surge como um reflexo das particularidades do regime aplicável ao transporte sucessivo. Identifique tais particularidades.

Tópicos de correção:

Atendendo à importância do transporte sucessivo, este é objeto de particular regulamentação no capítulo VI da CMR (arts. 34.º a 40.º). O aluno deveria salientar os aspetos mais relevantes do regime legal em causa, com particular ênfase nos requisitos necessários para que o transporte seja considerado sucessivo (aceitação da mercadoria e da declaração de expedição, art. 34.º); tipo de responsabilidade dos transportadores sucessivos (responsabilidade solidária, art. 34.º); possibilidade de o transportador sucessivo também fazer reservas (art. 35.º); legitimidade processual passiva (art. 36.º); direito de regresso entre transportadores sucessivos (“direito de intentar recurso” na terminologia da CMR) e divisão da responsabilidade entre estes (arts. 37.º a 39.º) e carácter supletivo das disposições que regulam as ações de regresso entre transportadores sucessivos (art. 40.º).