

## I

Pronuncie-se sobre a natureza jurídica do contrato de transporte.

*Tópicos de correção:*

*O aluno deveria identificar no contrato de transporte um contrato de prestação de serviços, na modalidade de empreitada, visto que o transportador assume uma obrigação de resultado. Por outro lado, deveria discutir se tal contrato se pode reconduzir à categoria dos contratos a favor de terceiro, nomeadamente, atendendo às dificuldades levantadas pela posição do destinatário da mercadoria, identificando as diversas posições sobre a questão.*

## II

Qual a diferença entre o transportador contratual e o transportado de facto, no âmbito da CMR, e qual a sua relevância?

*Tópicos de correção:*

*O contrato de transporte levanta o problema da determinação das partes no contrato. Na medida em que é possível, e até usual, o transportador que assume a obrigação contratual subcontratar outro transportador, torna-se necessário distinguir entre o transportador que é parte no contrato (transportador contratual) e aquele que realiza materialmente o transporte (transportador de facto). Para efeitos de aplicação da CMR, só é considerado transportador aquele que participa no contrato. Desta forma, esta distinção assume particular relevância para efeitos de aplicação da referida Convenção. No contexto do transporte sucessivo, a distinção é particularmente clara, pois, só ao aceitar a declaração de expedição, o transportador poderá ser considerado “sucessivo” (artigo 34.º), visto que, só então, se torna parte no contrato, aceitando os respetivos termos. No entanto, em geral, a declaração de expedição não é necessária para a formalização do contrato, constituindo um elemento meramente probatório (art. 4.º).*

*Par evitar disparidades de regime, nomeadamente, no que se refere à existência de limites do quantum indemnizatório, o artigo 28.º CMR determina que, quando a perda, avaria ou demora, ocorridas durante um transporte sujeito à convenção, possa dar lugar a uma ação extracontratual – que, em princípio, não estaria sujeita à CMR – o transportador poderá, ainda, aproveitar-se das disposições*

*da Convenção que excluem a sua responsabilidade ou que determinam ou limitam as indemnizações devidas.*

### 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 judiciosa 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

No contrato de transporte rodoviário internacional de mercadorias, quem será responsável nas situações em que não se consegue determinar a causa da avaria, perda ou demora?

*Tópicos de correção:*

*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 preenchida alguma das causas liberatórias previstas no artigo 17.º/2. Se não se conseguir determinar a causa da avaria, perda ou demora, o transportador ver-se-á impossibilitado de recorrer às causas liberatórias, o que significa que é ele que responde nas situações de causa ignota.*

*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. Diz-se, por isso, que existe uma presunção de irresponsabilidade do transportador, no que se refere aos factos liberatórios. De qualquer forma, apesar de transportador beneficiar de um regime probatório mais benéfico, no que se refere aos factos liberatórios, isso não implica que não seja este a responder nas situações de causa desconhecida. Basta ter em conta que o interessado poderá sempre provar que o prejuízo não teve por causa total ou parcial um dos riscos que estão subjacentes aos factos liberatórios. Nesse caso, o transportador só ficará desobrigado se conseguir provar, em concreto, qual foi a causa da perda ou avaria. É de salientar que os factos liberatórios não podem ser invocados se se verificar uma demora na entrega, como contrapartida do facto de a responsabilidade do transportador, nesse caso, ter como limite o preço do transporte (artigo 23.º/5).*

## V

Comente a seguinte afirmação: “A CMR consagra uma disciplina injuntiva em matéria de transporte rodoviário internacional de mercadorias; por isso, a aplicação das suas regras não depende nunca da vontade das partes”.

*Tópicos de correção:*

*A afirmação é parcialmente incorreta. O carácter injuntivo das regras das regras da CMR resulta dos artigos 1.º/5 e 41.º/1. 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 CMR permite concluir que esta referência não é necessária. De outro modo, para evitar a aplicação da Convenção bastaria que as partes omitissem a referência à CMR na declaração de expedição.*

*No entanto, algumas das regras da convenção são supletivas:*

- a) O artigo 31.º determina que a jurisdição competente para as ações a que se aplica a CMR poderá ser a jurisdição do país no território do qual o réu tiver a sua residência habitual, a sua sede principal ou sucursal ou agência por intermédio da qual se estabeleceu o contrato de transporte; ou a jurisdição do país no território do qual estiver situado o lugar do carregamento da mercadoria ou o lugar previsto para a entrega. A isto acresce a jurisdição do país designado por comum acordo pelas partes, o que significa que a indicação da jurisdição competente é meramente supletiva.*
- b) A mesma supletividade das regras relativas à determinação da jurisdição competente resulta do artigo 33.º que determina que o contrato de transporte pode conter uma cláusula que atribua competência a um tribunal arbitral, desde que se estipule que esse tribunal aplicará a CMR.*
- c) Finalmente, o artigo 40.º determina que o regime dos artigos 37.º e 38.º poderá ser afastado por acordo das partes. Trata-se dos preceitos que regulam o direito de regresso entre os transportadores sucessivos.*