

I

Distinga o contrato de transporte de outros contratos afins, explicitando qual a sua estrutura, bem como natureza”.

(5 valores)

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 e distingui-lo do contrato de locação de veículo e do contrato de expedição. 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 (teoria do contrato trilateral e teoria do contrato a favor de terceiro).

II

Pronuncie-se sobre a importância da CMR e dos seus protocolos adicionais.

(5 valores)

Tópicos de correção:

O aluno deveria pronunciar-se sobre o contexto do surgimento da CMR, bem como sobre os objetivos por esta pretendidos, declarados na própria convenção. Deveria ainda identificar a importância da CMR não só como forma de regulamentação material uniforme das relações privadas internacionais no âmbito do transporte rodoviário de mercadorias, mas também como modelo para a legislação interna dos diversos ordenamentos jurídicos.

Por outro lado, deveria identificar os dois protocolos adicionais à CMR, bem como o seu objeto.

III

Quais os pressupostos de aplicação da CMR, à luz dos seus artigos 1.º e 2.º?
(5 valores)

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.

IV

Comente a seguinte afirmação: “Em caso de roubo ou furto das mercadorias, o transportador rodoviário de mercadorias terá de assumir os prejuízos, na medida em que jamais ficará desobrigado da sua responsabilidade”.

(5 valores)

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.

Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa* 26/07/2022*
Mestrado em Direito e Prática Jurídica – Especialidade de Direito Civil*
Exame Final de Direito dos Transportes (época de recurso) *
Regência do Professor Doutor Daniel Silva Morais* Duração: 2h

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 nexó causal concreto. Pelo contrário, nos factos liberatórios, basta um nexó 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).