

MESTRADO EM DIREITO E PRÁTICA JURÍDICA

DIREITO DOS TRANSPORTES TERRESTRES II

EXAME

7 de Junho de 2019

I. (13 valores: 2+2+3+2+4)

1. O estudante deverá identificar a empresa “*Building services*” como o expedidor, a transportadora ferroviária “*B*” como o transportador e o cliente da empresa como o destinatário da mercadoria.
2. Quanto ao prazo acordado para a entrega, encontra-se previsto no art.16.º/1 da CIM. Quanto ao acordo sobre a carga e descarga da mercadoria, o mesmo foi feito ao abrigo do art.13.º da CIM.
3. O expedidor contactou a transportadora para reter a mercadoria, fazendo uso do seu direito de dispor da mesma, nos termos do art.18.º/1 a).
4. Se o cliente já tivesse levantado a declaração de expedição, o expedidor já não poderia exigir à transportadora a retenção da mercadoria, nos termos do art.18.º/2 a).
5. “Porém, quando o cliente recebeu o material, apercebeu-se das loiças rachadas e dos azulejos partidos, exigindo à transportadora uma indemnização por danos, nos termos da CIM.” Nos termos do art.14.º CIM, o expedidor é responsável perante o transportador por todos os danos e despesas originados pela falta ou deficiência da embalagem da mercadoria, a menos que, sendo o defeito aparente ou conhecido do transportador no momento em que tomou a seu cargo a mercadoria, o transportador não tenha feito reservas sobre esse assunto. Ora, como se refere no caso, “Apesar de tudo ser bem visível, ninguém se pronunciou sobre o assunto”. Desta forma, a responsabilidade é do transportador, nos termos dos artigos 14.º, 23.º/1 e 2 e 32.º CIM.

II.

Desenvolva um dos seguintes três temas (5 valores):

1. **A interoperabilidade do sistema ferroviário como uma das prioridades da União Europeia e seu impacto ao nível da segurança.**

A política europeia dos transportes ferroviários visa a criação de um espaço ferroviário único.

Em dez anos, a abertura do setor à concorrência, iniciada em 2001, foi objeto de três pacotes e uma reformulação.

Um quarto pacote, destinado a concluir o espaço ferroviário europeu único, foi aprovado em abril de 2016 (o pilar técnico) e em dezembro de 2016 (o pilar de mercado).

Com base no art. 100.º/1 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (aplicabilidade ao transp. Ferrov. de princípios sobre transportes, nomeadamente de segurança e livre concorrência), o objetivo de uma política comum dos transportes consiste em preservar a concorrência e a liberdade de prestação de serviços.

Para tal, é necessária uma harmonização das normas técnicas, administrativas e de segurança, que é indispensável para a interoperabilidade dos diferentes sistemas ferroviários nacionais. As medidas de proteção do ambiente ou dos consumidores também podem ter de ser harmonizadas para evitar distorções da concorrência e facilitar o acesso de novas empresas.

Para garantir a interoperabilidade no sistema ferroviário europeu, uma maior capacidade da infra-estrutura, uma velocidade comercial mais elevada e uma segurança acrescida, a Comissão Europeia adoptou um plano de implementação de um sistema uniforme de gestão de tráfego ferroviário – ERTMS – que tem como objectivo substituir os 20 sistemas diferentes existentes actualmente na Europa.

Deste modo, todas as novas linhas ferroviárias que vierem a ser construídas na União Europeia terão de cumprir obrigatoriamente a norma europeia de gestão de tráfego ferroviário – ERTMS.

2. Responsabilidade do transportador, causas de exclusão e de limitação da responsabilidade, no âmbito da CIV.

Tipos de Responsabilidade, no âmbito da CIV: em caso de morte e ferimento de pax (26.º a 31.º); em caso de incumprimento de horário (32.º); relativa a volumes de mão, animais, bagagens e veículos (33.º a 47.º).

O ónus da prova cabe ao transportador (art.37.º).

Causas e factos de exclusão de responsabilidade – Art.26.º/2, 32.º/2, 33.º/2, 35.º, 36.º/2 e 3

Limite de responsabilidade – Art.26.º/3, 30.º/2, 34.º, 42.º/2, 44.º/1, 45.º, 46.º

Perda do direito de invocar os limites de responsabilidade – Art.48.º

3. O transporte ferroviário de mercadorias perigosas – suas especificidades e desafios.

São consideradas mercadorias perigosas as substâncias ou preparações que devido à sua inflamabilidade, toxicidade, corrosividade ou radioatividade, por meio de derrame, emissão, incêndio ou explosão podem provocar situações com efeitos negativos para o Homem e para o Ambiente. Desta forma, pelas consequências que podem advir em caso de acidentes, o transporte de mercadorias perigosas suscita problemas de segurança e de requisitos especiais.

Em 1956 foram criadas as “Recomendações das Nações Unidas relativas ao Transporte de Mercadorias Perigosas”, que contêm regras técnicas aplicadas a todos os modos de transporte, para efeitos de classificação e de transporte das mercadorias perigosas. Ao nível do transporte internacional ferroviário, esta matéria encontra-se regulada no Regulamento relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID), que consta de um apêndice à COTIF.

Ao nível da EU, e sem prejuízo do Acordo de Adesão da EU à COTIF datado de 2011, foi publicada a Diretiva n.º2008/68/CE do PE e do Conselho, de 24/9, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, tendo sido harmonizadas as condições de transporte deste tipo de mercadorias no âmbito da EU, e posteriormente as Diretivas n.º2016/2309, de 16/12 e a n.º2018/1846, de 23/11.

No plano nacional, esta Diretiva foi transposta para a ordem jurídica interna através do DL n.º41-A/2010, de 29/4, sucessivamente alterado, tendo a última alteração sido através do DL n.º111-A/2017, de 31/8 (transposição da Diretiva n.º2016/2309).

Desta forma, devem ser tomadas medidas apropriadas de transporte, carga, embalagem e etiquetagem, consoante a natureza e a dimensão das mercadorias em causa e dos seus perigos previsíveis, por forma a evitar danos ou a minimizar os mesmos. As mercadorias perigosas agrupam-se em classes, tendo em conta a sua perigosidade e o estado físico em que se encontram.

A matéria das mercadorias perigosas está, deste modo, relacionada quer com a safety (evitar acidentes) quer com a security (prevenir atos ilícitos por meio da utilização deste tipo de mercadorias), enfrentando por isso inúmeros desafios, nomeadamente devido ao avanço da política de interoperabilidade.

Apreciação Global – 2 valores