

## I

Distinga o contrato de transporte dos seus contratos afins, que foram analisados nesta disciplina.

(3 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. No que se refere ao contrato de locação de veículo, o aluno deveria indicar que a diferença terá de ser estabelecida no caso concreto, existindo diversos indícios relevantes, nomeadamente, quanto ao teor das obrigações assumidas e à forma de remuneração.*

*No que se refere ao contrato de expedição, o aluno dever-se-ia reportar à natureza do contrato, entendido em sentido restrito como um contrato de mandato e à importância do transitário na organização do transporte. Deveria ainda reportar-se às situações em que o transitário assume a função de transportador e às dificuldades sentidas na prática para distinguir esta situação das restantes situações em que o transitário se limita a contratar o transporte em nome próprio ou em representação do proprietário da mercadoria.*

## II

Qual a diferença entre factos liberatórios e causas liberatórias no âmbito probatório no Regime da CMR e da Lei do Transporte Rodoviário (Decreto-Lei n.º 239/2003)?

(4 valores)

*Tópicos de correção:*

*A principal diferença entre as causas liberatórias e os factos liberatórios reside, precisamente, no regime probatório: as causas liberatórias (artigos. 17.º/2 e 18.º/1) não beneficiam da presunção de causalidade concreta de que beneficiam os factos liberatórios (artigo 17.º/4 e 18.º/2 e 4). Nas causas liberatórias tem de se provar um nexo causal concreto, nos factos liberatórios basta um nexo causal abstrato. Há, por isso, uma verdadeira presunção de irresponsabilidade do transportador quando se verificam factos liberatórios.*

*Tem sido discutido qual o tipo de prova que os factos liberatórios exigem, considerando a doutrina e jurisprudência maioritária de que se trata de uma causa “plausível” e não de uma causa “provável”. Se se exigisse a prova desta última, o interessado teria de demonstrar que, no plano abstrato, o facto liberatório seria provavelmente a única causa do dano e nenhum outro, o que subverteria a teleologia do regime dos factos liberatórios que visa facilitar a prova ao transportador.*

### III

Quais as dificuldades levantadas, na prática, pelo regime aplicável aos transportadores sucessivos na CMR?

(5 valores)

*Tópicos de correção:*

*O aluno deveria analisar o regime aplicável ao transporte sucessivo e reportar-se às diversas dúvidas interpretativas que o mesmo levanta. Tais dificuldades são as seguintes:*

*a) necessidade da declaração de expedição para a aquisição da qualidade de transportador sucessivo (art. 34.º);*

*b) distinção entre transporte sucessivo e subcontratação sucessiva (art. 3.º);*

*c) Quid iuris quando o transportador contratual original não emite uma declaração de expedição, que é somente emitida pelo segundo transportador por ele subcontratado;*

*d) Como aplicar o critério legal relativo à distribuição da responsabilidade entre os vários transportadores sucessivos quando não se consegue determinar as partes de responsabilidade no caso concreto (art. 37.º).*

IV

Pronuncie-se sobre as divergências interpretativas em torno do artigo 29.º CMR, tendo em conta, nomeadamente, a sua aplicação pelos tribunais portugueses.

(4 valores)

*Tópicos de correção:*

*No âmbito do transporte rodoviário de mercadorias, o artigo 29.º CMR tem gerado divergência na doutrina nacional e estrangeira quanto ao problema de saber se a preclusão da invocação dos limites de “responsabilidade” pelo transportador somente se verifica em caso de dolo do transportador, ou também nas situações de negligência grosseira. O aluno deveria discorrer sobre o problema, identificando também a posição particular seguida pelo STJ e as críticas de que a mesma tem sido objeto na nossa doutrina. Em particular, o aluno deveria referir que para a doutrina e para a jurisprudência maioritárias, o preceito remete para a lei do foro a questão de saber se a preclusão dos limites de responsabilidade também se verifica nas situações de negligência grosseira, tendo de se aferir se nessa lei o dolo e a culpa grave são equiparados ou não. Nesta interpretação, torna-se relevante aferir se semelhante equiparação se verifica no direito português. Embora exista divergência doutrinária quanto a este problema, a doutrina tende a admitir que, pelo menos no domínio da responsabilidade do transportador tal equiparação se verifica. Um dos argumentos mais fortes no sentido da aplicação do artigo 29.º CMR às situações de negligência grosseira prende-se com a ideia de que, deste modo, se promove o cuidado do transportador na realização do transporte, enquanto, pelo contrário, a posição contrária promove a respetiva incúria. Por outro lado, aponta-se a dificuldade de prova das situações de dolo do transportador, que serão raras.*

*Numa interpretação diversa, mais ancorada no elemento histórico da interpretação, alguma doutrina considera que a referência da parte final do preceito, em que aparentemente este remete para a lei do foro, só se aplica aos países do sistema de common law, que não têm um conceito de dolo, mas têm um conceito próximo que se*

*traduz-se na willful misconduct. Sendo mais conforme com a intenção do legislador internacional, esta tese não se depara com especiais dificuldades de prova da intenção do transportador, na medida em que tal intenção resultará dos factos do caso, como defende José Luís Saragoça. Por outro lado, não faria sentido que num aspeto tão central do regime uniforme resultante da CMR esta remetesse para a lei do foro.*

*Por fim, na nossa ordem jurídica, o STJ tem seguido por vezes uma posição que não tem qualquer paralelo na jurisprudência estrangeira e que tem sido criticada na doutrina, ao considerar que o transportador não poderá invocar os limites indemnizatórios quando agir de forma negligente, qualquer que seja o respetivo grau. Trata-se de uma posição que “inconstitucionaliza” os limites de responsabilidade da CMR, nas palavras de Januário da Costa Gomes.*

## V

Distinga as reservas do transportador e as reservas do destinatário quanto à sua função e ao regime legal aplicável na CMR, pronunciando-se sobre a respetiva relevância.

(4 valores)

*Tópicos de correção:*

*O aluno deveria discorrer sobre o regime legal aplicável às reservas em causa. As reservas do transportador visa protegê-lo na situação em que a mercadoria já apresenta danos quanto é recebida pelo mesmo. Resulta do artigo 8.º/1/b que o transportador tem o dever de verificar o estado aparente da mercadoria e da sua embalagem. Poderá fazer reservas relativamente a estes aspetos embora o expedidor as tenha de aceitar na declaração de expedição para que o vinculem. Resulta igualmente do artigo 8.º/1/a que o transportador tem o dever de verificar a exatidão das indicações da declaração de expedição no que se refere ao número de volumes, marcas e números. Se não tiver meios razoáveis de o fazer, deverá inscrever reservas na declaração de expedição que devem ser fundamentadas. Na falta da indicação de reservas na declaração de expedição, presume-se que a mercadoria e a embalagem estavam em bom estado aparente no momento em que o transportador as tomou a seu cargo e que o número de volumes, marcas e números estavam em conformidade com as indicações da declaração de*

*expedição (artigo 9.º/2). Desta forma, respondendo o transportador de forma objetiva, ainda que mitigada, pelas perdas e avarias que se produzem na mercadoria entre o momento em que o transportador toma a mercadoria a seu cargo e o momento da entrega (artigo 17.º/1), na ausência de reservas o mesmo responderá pelos danos ainda que estes já existissem no momento anterior ao arco temporal de responsabilidade do transportador.*

*O artigo 30.º trata das reservas do destinatário relativamente à perda, avaria ou demora. O ponto de partida para a aplicação do artigo 30.º é o momento da entrega da mercadoria e este preceito visa assegurar que o transportador é informado o mais cedo possível de alguma pretensão que possa existir contra ele.*

*Dois aspetos diferentes são considerados no preceito: a) se houve uma verificação da mercadoria feita pelo destinatário com o transportador no momento da entrega; b) se a perda ou avaria é aparente ou não aparente. Na primeira [al. a)] situação, quando o destinatário procede a uma verificação da mercadoria com o transportador, será aplicado o artigo 30.º/2. Se isso não acontecer [al. b)], será aplicado o artigo 30.º/1 e, nesse caso, tudo dependerá de saber se a perda ou avaria é, ou não, aparente.*

*Se a perda ou avaria for aparente, a reserva tem de ser feita, o mais tardar, no momento da entrega; se não for aparente, então tal reserva tem de ser enviada por escrito nos 7 dias a contar da entrega, não sendo contabilizados os domingos e feriados. Se o destinatário não fizer as reservas ou não as fizer dentro do prazo, presume-se, até prova em contrário, que a mercadoria foi recebida no estado que se encontra descrita na declaração de expedição.*

*Quando o destinatário procede a uma verificação da mercadoria em conjunto com o transportador [al. a)], mais uma vez, tudo depende de saber se a perda ou avaria é aparente ou não. Resulta do artigo 30.º/2 que, quando há perda ou avaria não são aparentes, torna-se necessário fazer uma reserva por escrito dentro dos 7 dias a contar dessa verificação, não contabilizando os domingos e feriados. Na ausência desta reserva, qualquer perda ou avaria subsequentemente descoberta não poderá ser invocada, visto que não se admite uma prova contrária ao resultado da verificação feita.*

*O conceito de perda ou avaria aparente é fundamental para a aplicação do artigo 30.º/1 e 2, e não se encontra definido na CMR. Trata-se de uma perda ou avaria que poderia*

Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa\* 09/06/2023\*  
Mestrado em Direito e Prática Jurídica – Especialidade de Direito Civil\*  
Exame Final de Direito dos Transportes\*  
Regência do Professor Doutor Daniel Silva Morais\* Duração: 2h

*ter sido razoavelmente descoberta, atendendo a todas as circunstâncias do caso. Para a determinação dessas circunstâncias, tem de se atender à natureza dos bens e da sua embalagem.*

*O artigo 30 não se refere aos efeitos das reservas, mas somente aos efeitos da ausência de reservas. Isto, com a exceção do artigo 30.º/2, na medida em que, quando o transportador participou na verificação, não poderá suficientemente questionar os resultados da mesma*

*No que se refere ao conteúdo da reserva, que basta uma indicação da natureza geral da perda ou avaria, conforme resulta do artigo 30.º/1. Embora haja posições na doutrina em sentido contrário, o que se pretende é permitir ao transportador, numa fase inicial, saber que será demandado, para levar a cabo as suas próprias investigações nesse momento.*

*Quando a perda ou avaria não é aparente, o artigo 30.º/1 e 2, especificam que a reserva tem de ser feita por escrito, podendo ser feita na declaração de expedição ou posteriormente. O mesmo acontece se se verificar uma demora na entrega, devendo a reserva ser feita por escrito no prazo de 21 dias. Os domingos e feriados devem-se considerar incluídos, na medida em que não estão expressamente excluídos, como acontece no artigo 30.º/1 e 2.*

*Da referência do artigo 30.º/1 ao facto de reserva ter de ser feita por escrito quando a perda ou avaria não for aparente se retira que, então, a reserva não terá de ser feita por escrito quando estiver em causa uma perda ou avaria aparente e a reserva seja feita no momento da entrega. Isto significa que esta reserva pode ser feita por telefone, mas é aconselhável que seja feita por escrito, por uma questão de prova.*

*O artigo 30.º implica que haja uma entrega, pelo que, se se verificar uma perda total, a obrigação de fazer reservas não se aplica.*

*Verifica-se, em suma, que as formalidades para a realização das reservas do transportador e do destinatário são diferentes e que as consequências jurídicas da sua ausência são também diversas. No entanto, um aspeto que marca bastante a respetiva diferença prende-se com o facto de as reservas do destinatário não terem de ser aceites pelo transportador ao contrário das reservas deste último que têm de ser aceites pelo*

Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa\* 09/06/2023\*  
Mestrado em Direito e Prática Jurídica – Especialidade de Direito Civil\*  
Exame Final de Direito dos Transportes\*  
Regência do Professor Doutor Daniel Silva Morais\* Duração: 2h

*destinatário. De acordo com José Luís Saragoça, trata-se de uma solução desequilibrada e sem justificação no que se refere às reservas do destinatário.*