

I

Explicite os princípios que justificam a relativa autonomia do Direito dos Transportes Terrestres de Mercadorias e dê exemplos das suas manifestações.

(4 valores)

Tópicos de correção:

O aluno deveria reportar-se ao princípio da paradoxal formalidade do contrato de transporte, exemplificando com situações em que a declaração de expedição assume uma natureza constitutiva de direitos.

Deveria, ainda, referir a diligência profissional do transportador rodoviário de mercadorias. O aluno poderia indicar como manifestação deste princípio o regime do artigo 17.º/5 da CMR e o regime do artigo 29.º relativo à preclusão da invocação dos limites da indemnização.

Por outro lado, a referida autonomia resulta do princípio da centralidade e autonomia da CMR, que se apresenta como o centro nevrálgico da disciplina do transporte rodoviário de mercadorias. Este princípio encontra manifestações no regime do artigo 28.º e na consunção da responsabilidade extracontratual pelas regras aplicáveis à responsabilidade contratual na CMR. Acresce que a CMR é a base para a interpretação das leis nacionais relativas ao transporte rodoviário de mercadorias, por aplicação deste princípio.

Ainda digno de nota é o princípio da complementaridade necessária, tendo em conta que a CMR não abarca todos os aspetos relativos ao transporte rodoviário de mercadorias, pelo que tem de ser complementado com outras normas designadas pelas regras de conflitos aplicáveis na matéria. Por exemplo, no que se refere ao incumprimento total do contrato.

Deveria ainda ser mencionado o princípio da uniformidade interpretativa, de acordo com o qual a interpretação da CMR deve ser realizada visando salvaguardar a disciplina uniforme que resulta da convenção e promovendo tal uniformidade. Neste sentido, são de evitar interpretações como a que é realizada do artigo 29.º CMR pela doutrina

maioritária e que remete para a lei do foro a regulamentação de um aspeto central da convenção.

Por último, o aluno deveria reportar-se ao princípio da predominância terrestre do transporte rodoviário de mercadorias, atendendo às suas vantagens sobre o transporte ferroviário.

II

Comente a seguinte afirmação:

“O contrato de transporte encontra-se perfeitamente demarcado de outros contratos afins, ainda que a sua estrutura possa gerar algumas perplexidades dignas de nota”.

(4 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, do contrato de expedição e do contrato de tração. 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).

III

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

(4 valores)

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

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.

Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa* 05/01/2024*
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

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.

V

Comente a seguinte afirmação: “A declaração de expedição representa uma peça chave no regime da CMR aplicável ao transporte sucessivo”.

(4 valores)

Tópicos de correção: o aluno deveria salientar a importância da aceitação da declaração de expedição para um transportador ser considerado “sucessivo”, de acordo com o artigo 34.º CMR, e identificando as divergências doutrinárias nesta matéria, bem como a importância de mais de um transportador realizar efetivamente uma parte do transporte, para este poder ser considerado sucessivo, de acordo com o entendimento adotado acerca da questão. Deveria, ainda, apontar as diferenças do regime de responsabilidade aplicável ao transportador de facto e ao transportador sucessivo., consoante se verifica ou não a aceitação da declaração de expedição no caso concreto.