

I

Explícite em que medida se pode afirmar que a disciplina de Direito dos Transportes Terrestres de Mercadorias goza de alguma autonomia e ilustre a sua resposta com exemplos.

(4 valores)

Tópicos de correção:

O aluno deveria justificar a autonomia do Direito dos Transportes Terrestres de Mercadorias reportando-se aos respetivos princípios.

Deveria mencionar o 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

Distinga o contrato de transporte dos seus contratos afins e pronuncie-se sobre a sua estrutura.

(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

Comente a seguinte afirmação:

“Embora seja aplicável ao transporte rodoviário de mercadorias, em certas situações, a CMR pode aplicar-se, igualmente, ao transporte realizado por outras vias”.

(4 valores)

Tópicos de correção:

Segundo o art. 1/1 CMR esta Convenção aplica-se ao contrato de transporte rodoviário internacional de mercadorias. No entanto, existem, de facto, algumas situações em que a Convenção também se aplica ao transporte realizado por outras vias, pelo que a afirmação está correta.

Se o transporte rodoviário se tornar impossível, o transportador pode pedir instruções à pessoa com o direito de dispor da mercadoria (art. 14.º/1), No entanto, se as circunstâncias permitirem a execução do transporte em condições diferentes das previstas na declaração de expedição e se o transportador não pode obter a tempo as instruções da pessoa que tem o direito de dispor da mercadoria em conformidade com o artigo 12, tomará as medidas que se lhe afigurarem melhores para o interesse da pessoa que tem o direito de dispor da mercadoria (art. 14.º/2). Isto significa que, se, de acordo com as novas instruções ou, na ausência destas, segundo o art. 14.º/2, o transporte for realizado por outra via que não seja rodoviária a CMR será aplicável.

Por outro lado, desde que respeitados os requisitos do art. 2.º quanto ao transporte sobreposto, a CMR também se poderá aplicar a um transporte realizado por outras vias.

IV

Comente a seguinte afirmação:

“A CMR onera o transportador com uma presunção de responsabilidade e, simultaneamente, beneficia-o com uma presunção de irresponsabilidade”.

(4 valores)

Tópicos de correção:

De acordo com o art. 17.º/1 CMR, o transportador é objetivamente responsável pela perda total ou parcial, pela avaria ou pela demora na entrega da mercadoria que ocorra entre o momento do carregamento da mercadoria e o momento da sua entrega, ou seja, a sua responsabilidade, neste arco temporal, presume-se. Estamos, por isso, perante uma imputação de responsabilidade, objetiva, mas que é provisória (e, por isso, mitigada), na medida em que o transportador se poderá exonerar dessa responsabilidade em

determinadas situações, se os danos forem causados por factos liberatórios ou por causas liberatórias.

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. Em suma, a afirmação está correta.

V

Qual o papel que a declaração de expedição desempenha no regime 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, o que demonstra a enorme importância desta última neste contexto.

Deveria, ainda, indicar que a declaração de expedição deve conter a referência à “CMR” para que o último transportador sucessivo, que, muitas vezes, só assegura um percurso no interior do mesmo país, esteja informado de que o seu transporte se encontra sujeito à CMR.