

I

A que regras se encontra sujeito o contrato de transporte ferroviário internacional de mercadorias e, no que a ele se refere, qual o princípio mais relevante daqueles que caracterizam o Direito dos Transportes Rodoviários de Mercadorias?

O aluno deveria reportar-se à COTIF e às Regras Uniformes CIM e relacionar o transporte ferroviário com o princípio da predominância terrestre do transporte rodoviário, identificando as vantagens deste último sobre aquele (cfr. Morais, Daniel, Direito dos Transportes Rodoviários de Mercadorias, Lisboa, AAFDL, 2025, pp. 32, 33 e 38).

II

Em que medida o transportador rodoviário de mercadorias é livre de subcontratar o transporte, atendendo à natureza do contrato de transporte? E qual o estatuto do transportador subcontratado à luz da Convenção CMR?

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. Deste modo, o mesmo será livre para subcontratar o transporte.

O aluno deveria também reportar-se à possibilidade de o transportador subcontratado se integrar, igualmente, na totalidade do contrato de transporte, ao aceitar a declaração juntamente com a mercadoria, assumindo, então, a qualidade uma obrigação indivisível e uma responsabilidade solidária (art. 34.º CMR). Neste caso, o seu estatuto será o de transportador sucessivo. De outro modo, será apenas um transportador subcontratado que só responde pelo segmento de transporte por si realizado, ao que acresce que responderá pelos danos por ele causados aquele que o subcontratou (art. 3.º CMR). (cfr. Morais, Daniel, Direito dos Transportes Rodoviários de Mercadorias, cit., pp. 17 e pp. 254 e ss).

III

O transportador responde pelos danos produzidos durante o carregamento da mercadoria no veículo de transporte à luz da CMR?

O aluno deveria reportar-se ao arco de responsabilidade do transportador (art. 17.º/1 CMR), bem como, ao facto liberatório previsto no art. 17.º/4, al. c) (“manutenção, carga, arrumação ou descarga da mercadoria pelo expedidor ou pelo destinatário ou por pessoa que atuem por conta do expedidor ou do destinatário”) e às dificuldades suscitadas pela respetiva aplicação (cfr. Morais, Daniel, Direito dos Transportes Rodoviários de Mercadorias, cit., pp. 115-116 e pp. 151 e ss).

IV

Nas situações em que se verifica uma demora na entrega da mercadoria o transportador poderá recorrer ao regime dos arts. 17.º, n.º 2 e n.º 4? Fundamente devidamente a sua resposta

O aluno deveria explicar porque é que nas situações de demora o transportador não pode invocar o regime dos factos liberatórios, a saber, porque o limite do quantum indemnizatório se limite ao preço do transporte e porque somente o transportador terá o conhecimento de todos os factos que justificaram o atraso. Por outro lado, quando não existe nenhum prazo acordado, logicamente o artigo 17.º/2 não poderá ser aplicado, na medida em que, nesse caso, apenas se considera que existe demora se o tempo de transporte não for razoável atendendo as circunstâncias do caso. Ao considerar estas últimas para aferir da existência de uma situação de demora, os tribunais estarão automaticamente a ter em conta os aspetos referidos no artigo 17.º/2, Pelo contrário, quando existe um prazo acordado o transportador poderá invocar as causas liberatórias (cfr. Morais, Daniel, Direito dos Transportes Rodoviários de Mercadorias, cit., p. 131).

V

Quais as cláusulas acessórias do contrato de transporte reguladas pela Convenção CMR e qual a respetiva relevância?

O aluno deveria reportar-se às cláusulas substitutivas dos limites indemnizatórios previstas na CMR e ao respetivo regime legal: a) entrega contra reembolso; b) declaração do valor da mercadoria; c) interesse especial na entrega (cfr. Saragoça, José Luís, O contrato de transporte internacional rodoviário de mercadorias, Coimbra, Almedina, 2022, pp. 469 e ss).

Nota: cada uma das respostas vale 4 valores.