

I

Pronuncie-se acerca da aplicação da Convenção CMR nas situações em que o contrato não determina a via pela qual o transporte de mercadorias deve ser realizado, deixando-se ao transportador a liberdade de escolher tal meio.

Há divergência na jurisprudência sobre esta matéria. Na jurisprudência inglesa, o leading case na situação em que o transporte rodoviário internacional constitui parte de um contrato multimodal é o caso Quantum Corporation inc. v. Plane Trucking Ltd, analisado pelo England and Wales Court of Appeal, a 23 de março de 2002. Segundo o entendimento da jurisprudência inglesa, a forma como o contrato é executado é suficiente para que a CMR seja aplicada. De modo diferente, na sua decisão no caso TNT Express Belgium v. Mitsui Sumitomo Company Europe Ltd, a 8 de novembro de 2004, a Cassation belga entendeu que a aplicação da CMR implica a existência de um contrato que tem por objeto o transporte de mercadorias por estrada. Esta condição não se encontra preenchida quando o contrato não determina a via de transporte, o que se verifica frequentemente na prática, no âmbito da distribuição de pacotes (cfr. Morais, Daniel, Direito dos Transportes Rodoviários de Mercadorias, Lisboa, AAFDL, 2025, pp. 79 e ss e pp. 115-116).

II

Comente a seguinte afirmação: “O carregamento da mercadoria é um momento importante no que se refere à responsabilidade do transportador”.

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).

III

Comente a seguinte afirmação: “Na Convenção CMR, o transportador beneficia de uma presunção de irresponsabilidade”.

A afirmação é verdadeira. Embora resulte da CMR uma presunção de responsabilidade do transportador, se se verificar um facto liberatório, verifica-se uma presunção de causalidade concreta, bastando provar que em abstrato o dano poderia ter tido como causa um dos factos liberatórios previstos no art. 17.º/4, conforme resulta do art. 18.º/2. Diz-se, por isso, que o transportador beneficia de uma presunção de causalidade e, consequentemente, de uma presunção de irresponsabilidade. O aluno teria de reporta-se, deste modo, aos factos liberatórios, contrapondo-os às causas liberatórias (cfr. Morais, Daniel, Direito dos Transportes Rodoviários de Mercadorias, cit., pp. 128 e ss).

IV

Qual a relevância do conceito de “avaria aparente” no âmbito da CMR?

O aluno tinha de se reportar ao regime das reservas do destinatário, em que o facto de a perda ou avaria ser aparente, tem consequências de regime, em particular, quanto ao prazo para fazer a reserva (art. 30.º/1 e 2) (cfr. Morais, Daniel, Direito dos Transportes Rodoviários de Mercadorias, cit., pp. 231 e ss).

V

Comente a seguinte afirmação: “A Convenção CMR não tem regras relativas à prescrição”.

A afirmação é parcialmente correta. A questão centra-se em torno do art. 32.º e da discussão acerca da natureza jurídica dos prazos aí previstos como prazos de caducidade ou de prescrição. A interpretação da CMR implica ter em conta que, numa perspetiva de uniformização de um regime aplicável tanto a sistemas de civil law quanto a sistemas de common law, os seus institutos podem assumir características híbridas, que remetem tanto para a figura da caducidade – extinção da ação e não do direito – quanto da prescrição – pois admite-se a interrupção e a suspensão do prazo. Pouco sentido nos parece fazer, por isso, procurar analisar a questão qualificando o prazo em causa à luz das categorias da lei interna portuguesa. Neste sentido aponta o princípio da “centralidade e autonomia da CMR”. Assim, embora a CMR não se reporte, no art. 32.º, à prescrição no sentido que o conceito assume no direito interno, os prazos aí contemplados não deixam de assumir algumas das respetivas

caraterísticas (cfr. Morais, Daniel, Direito dos Transportes Rodoviários de Mercadorias, cit., pp. 250 e ss).

.