

I

Explicite em que medida o Direito dos Transportes Terrestres de Mercadorias possui autonomia no âmbito Direito dos Transportes.

(4 valores)

Tópicos de correção:

O aluno deveria reportar-se aos princípios do Direito dos Transportes Terrestres de Mercadorias para justificar a sua relativa autonomia no seio do Direito dos Transportes. Mais especificamente, 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

Pronuncie-se sobre os pressupostos de aplicação da CMR, à luz dos seus artigos 1.º e 2.º.
(4 valores)

Tópicos de correção:

A aplicação da CMR pressupõe a existência de um contrato de transporte, pelo que o aluno deverá identificar as características deste contrato, sabendo distingui-lo de outros, como o contrato de locação de veículo e o contrato de expedição.

Por outro lado, tem de se tratar de um contrato de transporte internacional, o que significa que o lugar de carregamento da mercadoria e o lugar de entrega previsto devem estar situados em países diferentes, devendo ser um deles um país contratante. Se nenhum desses países for um país contratante a Convenção não se poderá aplicar (princípio da não transatividade). Neste ponto, impõe-se uma referência à irrelevância do local efetivo de entrega, relevando somente o que foi acordado.

O contrato deverá ser celebrado a título oneroso.

O transporte deverá ser realizado por meio de veículo. Este é definido pela própria Convenção, no artigo 1.º/2. Neste âmbito, o aluno deveria explicitar que a CMR não se aplica ao transporte de contentores, visto que o próprio contentor não entra na definição de veículo fornecida pela Convenção.

O domicílio e a nacionalidade das partes não têm qualquer impacto na aplicação da Convenção.

O aluno deveria igualmente mencionar as exclusões previstas no artigo 1.º/4, nomeadamente quanto aos transportes funerários.

Pode discutir-se se é condição de aplicabilidade da Convenção o facto de esta ser mencionada na declaração de expedição como aparentemente resulta do artigo 6.º/1/k. Embora os tribunais italianos tenham assumido a posição contrária, o carácter injuntivo das regras da Convenção permite concluir que esta referência não é necessária. Tal carácter injuntivo resulta dos artigos 1.º/5 e 41.º/1.

A CMR estende ainda o seu âmbito de aplicação em dois sentidos: a) a outras prestações a que o transportador se obrigue, nomeadamente a cobrança do preço da mercadoria transportada (artigo 21.º); b) e a certos aspetos relativos ao transporte complexo, combinado ou multimodal, desde que a mercadoria não seja descarregada do veículo terrestre, que é transportado a bordo de outros meios de transporte (artigo 2.º). O aluno deverá explicitar o regime do artigo 2.º.

III

Qual a relevância da declaração de expedição, no contexto de um contrato de transporte rodoviário internacional de mercadorias?

(4 valores)

Tópicos de correção:

Apesar de a declaração de expedição não constituir uma exigência de validade formal do contrato, esta é essencial para, em certas circunstâncias, permitir o funcionamento da Convenção. São de apontar os seguintes aspetos:

- a) A declaração é necessária para o exercício do direito de disposição, previsto no artigo 12.º CMR. Exige-se que seja apresentada a primeira cópia da declaração de expedição ao transportador;*
- b) O expedidor somente pode declarar o valor dos bens ou fazer uma declaração de interesse especial na entrega referindo os pormenores na declaração de expedição;*
- c) Pode-se discutir a admissibilidade das reservas, se não existir uma declaração de expedição, nos termos do artigo 9.º/2 CMR;*
- d) A declaração de expedição também é necessária para fazer funcionar os artigos 34.º e 35.º CMR, no que se refere ao transporte sucessivo;*

e) Podem-se colocar problemas práticos de prova, no que se refere à existência e aos termos do contrato, se não existir uma declaração de expedição. Esta tem, por isso, uma função probatória bastante importante. De qualquer forma, conforme se retira da jurisprudência de diversos países estrangeiros, há outros modos de provar a existência do contrato (v.g. pela aceitação das faturas pela outra parte).

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.

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

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

(4 valores)

Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa* 21/06/2024*
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

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).