

Tribunal da Relação de Coimbra
Processo nº 1822/22.7T8GRD.C1

Relator: CHANDRA GRACIAS

Sessão: 25 Outubro 2024

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO

Decisão: REVOGADA

TRANSPORTE INTERNACIONAL RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

OBRIGAÇÃO DE RESULTADO

PERDA DA MERCADORIA

ÓNUS DA PROVA

PRESUNÇÃO DE CULPA DO DEVEDOR

RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

Sumário

I – No contrato de transporte internacional de mercadorias, por via terrestre, a obrigação assumida pelo transportador é uma obrigação de resultado, e não apenas de meios, que inclui a chegada e a entrega de toda a mercadoria incólume, no destino convencionado, no tempo ajustado.

II – A Convenção Relativa ao Contrato Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR), não estabelece qualquer presunção de perda da mercadoria, cabendo ao destinatário o ónus de provar a mesma, na decorrência do art. 20.º, n.º 1, razão pela qual, provado o facto constitutivo da responsabilidade do transportador, operará a responsabilidade do transportador, nos termos dos arts. 17.º ss.

III – Provando-se que o transportador incumpriu a obrigação de entrega da mercadoria nos termos acordados, o mesmo torna-se responsável pelo prejuízo causado ao credor, se, presumindo-se a culpa do devedor, o mesmo não elidir tal presunção (arts. 406.º, 563.º, 762.º, 798.º e 799.º do Código Civil).

IV – O regime jurídico português equipara o dolo e a mera culpa, para efeitos de responsabilidade civil contratual, pelo que o transportador, com um comportamento meramente negligente, não beneficia da exclusão ou limitação da sua responsabilidade civil prevista na CMR, estando obrigado a reparar

integralmente os danos sofridos pelo expedidor.
(Sumário elaborado pela Relatora)

Texto Integral

Relator: Chandra Gracias
Adjuntos: Dr. Paulo Correia
Dr. Arlindo Oliveira

Acordam na 1.^a Secção Cível do Tribunal da Relação de Coimbra^[1]:

I.

A..., S.A., propôs acção declarativa de condenação, contra B... S.A., pugnando pela sua condenação no pagamento da quantia de 65 160 € (sessenta e cinco mil cento e sessenta euros), acrescida de juros de mora, vencidos e vincendos, computados à taxa comercial, desde a sua citação e até integral e efectivo pagamento.

Fundou-se, em síntese, no **contrato de transporte por via terrestre** celebrado entre ambas em 2020, em virtude do qual a R. se comprometeu a trazer 100 000 (cem mil) máscaras de protecção, desde os Países Baixos até ao território nacional, sendo certo que das 84 (oitenta e quatro) caixas cujo transporte foi acordado, apenas 72 (setenta e duas) foram entregues, correspondendo a uma omissão de 14 480 (catorze mil quatrocentas e oitenta) máscaras, circunstância que foi oportunamente objecto de reclamação escrita, mas sem sucesso.

No termo da Sentença exarada em 29 de Abril de 2024 decidiu-se:

«...julgar a presente acção parcialmente procedente e, em consequência condenar a ré, “C... S.A.”, no pagamento à autora “A..., S.A.”, da importância de €1.491,07 (mil quatrocentos e noventa e um euros e sete cêntimos), a que acrescem juros de mora à taxa de 5% ao ano, contados desde 19.12.2022, absolvendo-se a ré do demais peticionado.».

II.

Inconformada, a A./Recorrente interpôs **Recurso de Apelação**, rematando as suas alegações, com as seguintes

«CONCLUSÕES:

(...).».

III.

A contraparte **respondeu ao recurso**, e termina as suas alegações com as seguintes

«*CONCLUSÕES*:

(...).».

IV.

Questões decidendas

Sem embargo da apreciação de questões que sejam de conhecimento oficioso, são as conclusões das alegações recursivas que delimitam o âmbito da apelação (arts. 608.º, n.º 2, 635.º, 637.º, n.º 2, e 639.º, n.ºs 1 e 2, todos do Código de Processo Civil):

- Da nulidade da Sentença por oposição entre os fundamentos e a decisão (art. 615.º, n.º 1, al. c), 1.ª parte, do Código de Processo Civil).
- Da (limitação da) responsabilidade do transportador internacional de mercadorias.

V.

Dos Factos

Vêm provados os seguintes factos (transcrição):

1. Em março de 2020, a autora comprou à sociedade de direito Holandês, denominada D..., duzentas mil máscaras de proteção KN95, ao preço unitário de €2,20 cada uma, ascendendo ao montante global de € 440.000,00.
2. Tendo a autora contratado a ré para que esta efetuar o transporte de parte das referidas máscaras.
3. A ré é uma sociedade comercial que se dedica ao transporte nacional e internacional de mercadorias.
4. A ré aceitou efetuar o transporte de cem mil máscaras, desde a Holanda até Portugal, tendo o serviço de transporte sido concluído no dia 13 de maio de 2020.

5. A prestação de serviços consistia na recolha das referidas máscaras no armazém da empresa vendedora “D...”, sito em ..., na Holanda, no dia 11.05.2020, e o seu transporte, por via terrestre, desde ... até ..., no concelho de Viana do Castelo, local da entrega, no dia 13.05.2020.
6. A ré aceitou prestar o serviço, mediante o pagamento de €1.200,00, acrescido de I.V.A., num total de €1.476,00, tendo a ré emitido, a 08.05.2022 a Fatura JIT2020, que foi imediatamente paga pela autora.
7. As máscaras supra mencionados eram para ser transportadas desde Holanda para Portugal embaladas em 84 caixas.
8. No dia 11 de maio de 2020, as mencionadas máscaras foram carregadas nos armazéns da empresa holandesa, D..., e em camião TIR detido pela sociedade “E... S.R.L., com sede em ... - Alba.
9. Da guia de transporte datada de 11 de maio de 2020, junta a fls. 13 verso (repetida a 21 verso), cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido, consta: “84 boxes with 100.00 protection masks KN95”, o que, traduzido para a língua portuguesa, significa: “84 caixas com 100.000 máscaras de proteção KN95”.
10. Tal mercadoria era para ser transportada até ..., concelho de Viana do Castelo, Portugal, e ser entregue à autora.
11. No dia 13.05.2020, a aguardar pela mercadoria, em ..., encontravam-se presentes para o seu descarregamento, AA, representante da autora e, em representação da ré, BB, funcionário daquela, com a função de Business Development Manager.
12. Descarregado o camião TIR, constatou-se que somente existiam setenta e duas caixas, tendo desaparecido entre ..., na Holanda e ... em Viana do Castelo, doze master boxes.
13. No mesmo dia 13.05.2020, a autora reclamou por escrito, fazendo constar na guia de transporte identificada em 9) a seguinte nota: “Just received 72 boxes, with 85.520 masks, missing 12 boxes, with 14.480 masks”, o que traduzido para a língua portuguesa significa: “Apenas recebi 72 caixas, com 85.520 máscaras, encontrando-se em falta 12 caixas, com 14.480 máscaras”.
14. O funcionário da ré, BB, presenciou esta situação e recebeu cópia da guia de transporte com aquela reclamação.

15. Não obstante, sem qualquer justificação, até à presente data, a ré nunca entregou a mercadoria em falta à autora.

16. Tais máscaras destinavam-se a ser revendidas ao Hospital ..., sito na ..., o qual se havia comprometido adquirir-la, pelo preço de €4,50 (quatro euros e cinquenta cêntimos) a unidade.

17. A viatura em que foi transportada a mercadoria desde Holanda até às instalações da autora era detida pela transportadora, não sendo propriedade da ré, e o motorista que conduzia a viatura em que foi feito o supra transporte não era funcionário da ré.

18. Previamente à presente ação, a aqui ré apresentou requerimento de injunção a que foi atribuído o nº 89774/21...., e onde reclamava o pagamento de uma fatura vencida.

19. No âmbito do referido procedimento de injunção, a autora apresentou a contestação junta nos autos a fls. 24 a 29, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido, e onde invocou a compensação de créditos.

20. Tal contestação foi notificada à ré com data de 27 de maio de 2022.

21. No âmbito da presente ação, a ré foi citada a 19 de dezembro de 2022.

Factos não provados (transcrição):

a) O camião TIR mencionado em 8) dos factos provados era da ré.

b) O funcionário da ré, BB, efetuou o transporte da mercadoria mencionada no artigo 8) da factualidade provada.

VI.

Do Direito

- Da nulidade da Sentença recorrida por oposição entre os fundamentos e a decisão (art. 615.º, n.º 1, al. c), 1.ª parte, do Código de Processo Civil^[2])

As causas determinantes da nulidade da sentença encontram-se taxativamente elencadas no referido art. 615.º, n.º 1.

No que tange à previsão que ora interessa, a da sua al. c), importa chamar à colação o art. 205.º, n.º 1, da Constituição da República Portuguesa^[3],

afirmando-se que a fundamentação das decisões judiciais deve ser expressa, clara, coerente e suficiente^{[4]/[5]}.

Na esteira da doutrina e jurisprudência há muito consolidadas, esta cominação tão gravosa para um vício de natureza processual – nulidade por oposição entre os fundamentos de facto ou de direito e o segmento decisório –, implica necessariamente a existência de um conflito lógico, em que a conclusão surge como incoerente e incompatível e é, por isso, *surpreendente*, em face do anterior raciocínio explanado na subsunção e argumentação jurídicas^[6].

De harmonia, se na fundamentação da sentença o Tribunal seguir determinada linha de raciocínio, apontando para determinada conclusão, e, em vez de a tirar, decidir noutro sentido, oposto ou divergente, essa oposição será causa de nulidade da sentença^[7].

Por conseguinte, pode dizer-se que esta nulidade apenas ocorre quando a fundamentação aduzida é contrariada pelo resultado final, quando se infringe o chamado silogismo judiciário, em que as premissas devem condizer com a conclusão^[8].

«... a contradição entre fundamentos e decisão é ... estritamente no plano lógico da construção da decisão. Coisa diversa é o próprio silogismo estar errado no seu mérito, por conter uma contradição com os factos ou com o Direito: trata-se de erro do julgamento de facto ... ou de o julgamento de direito ... seja por erro de subsunção dos factos à norma jurídica aplicável, seja por erro na determinação de tal norma ou por erro na sua interpretação.

Em ambas as eventualidades não ocorre nulidade do artigo 615.º, n.º 1 al. e), mas, sim, um erro de julgamento da matéria de facto ou matéria de direito, respetivamente.»^[9].

Apesar da Recorrente apodar a sentença de nula, por suposta oposição entre a fundamentação e a decisão, o certo é que a conforma no contexto de uma errada apreciação das questões de Direito.

Ora, é consabido que o erro de interpretação dos factos e/ou do direito ou na aplicação deste constitui erro de julgamento, e não o vício de nulidade decorrente de contradição entre os fundamentos e a decisão^[10].

No caso em apreço o que existe é uma discordância da Recorrente com o teor da decisão e/ou com os seus fundamentos, categoria distinta e não confundível com o vício de nulidade por contradição dos fundamentos com a decisão.

Da leitura da decisão em crise alcança-se que a fundamentação, de facto e de direito, e a decisão não são logicamente inconciliáveis, concluindo-se não ocorrer a nulidade que lhe foi assacada.

- Da (limitação da) responsabilidade do transportador internacional de mercadorias.

Na situação vertente, em 2020 foi celebrado um contrato de transporte por via terrestre, de 100 000 (cem mil) máscaras de protecção, só tendo sido, efectivamente, recepcionadas 85 520 (oitenta e cinco mil quinhentas e vinte), ao qual é aplicável o instrumento multilateral elaborado no quadro das Nações Unidas, denominado Convenção Relativa ao Contrato Internacional de Mercadorias por Estrada (normalmente identificada pela sigla *CMR*^[11]), plenamente vigente no ordenamento jurídico nacional naquela data^[12].

Esta Convenção aplica-se «...a todos os contratos de transporte rodoviário de mercadorias por meio de veículos, a título oneroso, quando o lugar de receção da mercadoria pelo transportador e o lugar da entrega, tais como são indicados no contrato, estão situados em dois países diferentes, sendo pelo menos um deles parte na Convenção.» (art. 1.º, n.º 1).

«Trata-se de uma convenção internacional de direito uniforme material, pelo que quando uma situação caia no âmbito de aplicação da *CMR*, o regime aplicável é definido pelas normas desta»^[13].

A obrigação assumida pelo transportador é uma obrigação de resultado, e não apenas de meios, que inclui a chegada e a entrega de toda a mercadoria incólume, no destino convencionado, no tempo ajustado.

No caso em análise, a circunstância da Recorrida se ter servido de terceiros para o efeito contratado em nada releva, posto que, neste âmbito, é objectiva a responsabilidade do transportador, recaindo na esfera jurídica deste a responsabilidade pelo incumprimento das obrigações da empresa com quem contratou.

Na realidade, «...o transportador responde, como se fossem cometidos por ele próprio, pelos actos e omissões dos seus agentes e de todas as outras pessoas

a cujos serviços recorre para a execução do transporte, quando esses agentes ou essas pessoas actuam no exercício das suas funções» (arts. 3.º da Convenção, e 800.º, n.º 1, do Código Civil).

Em termos de responsabilidade a regra encontra-se no seu Capítulo IV, intitulado Da responsabilidade do transportador, concretamente no art. 17.º [\[14\]](#).

A Convenção não estabelece qualquer presunção de perda da mercadoria, cabendo ao destinatário o ónus de provar a mesma, na decorrência do art. 20.º, n.º 1 [\[15\]](#), razão pela qual, provado o facto constitutivo da responsabilidade do transportador, operará a responsabilidade do transportador, nos termos dos arts. 17.º ss. [\[16\]](#).

Deste art. 17.º, n.º 1, decorre a facilidade de imputação da responsabilidade ao transportador, mas que pode ser afastada mediante a invocação de causas de exclusão da sua responsabilidade, como enunciadas, *v.g.*, no seu n.º 2; não obstante, é ao transportador que compete fazer a prova de que essa perda teve por base um dos factos previstos no art. 17.º, n.º 2, *ex vi* do art. 18.º, n.º 1, ambos da Convenção, em sintonia com o art. 342.º, n.º 2, do Código Civil.

A jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça tem propendido no sentido de que incumbe ao credor a prova da perda da mercadoria, e que a Convenção contém uma presunção de culpa do transportador, quando já se mostre assente a perda da mercadoria, por força dos seus arts. 17.º e 18.º [\[17\]](#).

Provando-se que o transportador incumpriu a obrigação de entrega da mercadoria nos termos acordados, o mesmo torna-se responsável pelo prejuízo causado ao credor, se, presumindo-se a culpa do devedor, o mesmo não elidir tal presunção [\[18\]](#) (arts. 406.º, 563.º, 762.º, 798.º e 799.º, todos do Código Civil).

Transposto para o caso, significa que como o evento danoso (o extravio) ocorreu no *arco temporal do transporte* [\[19\]](#), o transportador é responsável pela perda parcial dos bens confiados, correspondente a 14 480 (catorze mil quatrocentas e oitenta) máscaras de protecção, que se produziu entre o momento do carregamento da mercadoria e o da entrega (art. 17.º, n.º 1).

Ademais, volvendo aos factos apurados, nada na prova permite concluir pela ocorrência de alguma das excepções do art. 17.º, n.º 2, excepções essas, reitera-se, cujo ónus da prova vinculava o transportador.

Assente a responsabilidade deste, impõe-se determinar a medida da responsabilidade.

Na Sentença recorrida sustentou-se que:

«... a responsabilidade está limitada pela previsão do artigo 23º, nº 3 da CMR, que estabelece que a indemnização não poderá ultrapassar 8,33 unidades de conta por quilograma de peso bruto em falta.

Com efeito, da matéria de facto provada, e alegada pela autora, não resulta determinado qual o circunstancialismo que rodeou, ou a que ficou a dever-se o extravio e perda das mercadorias. Donde não seja possível concluir que o dano verificado proveio de dolo seu ou de falta que lhe seja imputável à ré ou à entidade que subcontratou e que, segundo a lei portuguesa, seja equivalente ao dolo.

Provado o dolo ou o equivalente o responsável pelo transporte, cujo contrato seja cumprido defeituosamente, responde pela totalidade dos danos provocados e deixa de beneficiar do critério fixador da indemnização previsto no artigo 23 n.º 3, para lhe serem aplicadas as regras previstas no artigo 17 n.º 1 e 18 n.º 1 da Convenção.

A propósito da amplitude do conceito “dolo”, no âmbito da culpa, como elemento constitutivo da responsabilidade civil contratual, a jurisprudência está dividida na interpretação do artigo 29 n.º 1 da Convenção.

Uma corrente jurisprudencial do STJ vai no sentido de que o dolo referido neste normativo se integra na culpa em geral (que abrange o dolo e a negligência), pelo que uma vez definida a culpa do transportador, mesmo presumida, este responde sempre pela totalidade dos danos, ao abrigo do disposto no artigo 798. conjugado com os artigos 483 n.º 1 e 562, todos do C. Civil (Ac. STJ. de 14/06/2011, Ac. STJ. 5/06/2012; Ac. STJ. de 15/05/2013 em www.dgsi.pt). Esta jurisprudência põe em destaque, essencialmente, a necessidade de pressionar o transportador a cumprir o contrato.

Outra corrente do STJ defende que o dolo é um dos elementos da culpa, mas mais exigente, cuja concretização implica um maior grau de censurabilidade, pelo que deve ter um tratamento diferente no contexto da Convenção. A sua referência no artigo 29 n.º 1 tem como objetivo punir o transportador que agir com dolo ou algo equivalente, na medida em que lhe retira o critério limitador do cálculo da indemnização previsto no artigo 23 n.º 3, que é a regra em caso de atuação negligente. E isto deve-se à natureza excecional da norma, dentro

do contexto da Convenção, que tenta equilibrar o risco do transporte internacional via terrestre por veículos automóveis. Quem quiser maior proteção poderá lançar mão dos expedientes previstos nos artigos 24 e 26 da Convenção, pagando um suplemento. Só no caso de dolo deixa de haver necessidade de proteger o transportador, que deverá assumir o custo global do prejuízo sofrido com a perda das mercadorias, porque interveio de forma direta, necessária ou pelo menos aceitou o resultado previsto (Ac. STJ. 11.03.1999, Ac. de 6/07/2006 em www.dgsi.pt e Ac. STJ. 17/05/2001 CJ (STJ), Tomo II, pág. 91).

Por nós, aderimos a esta corrente jurisprudencial porque julgamos que é a que melhor se coaduna com a letra e espírito da Convenção.

Chegados aqui temos a norma do artigo 29 nº1 da Convenção que determina em que termos é que suspende o critério limitador do cálculo da indemnização. É uma norma constitutiva do direito de crédito do lesado com o incumprimento do contrato de transporte. Em caso de dolo do transportador ou de quem agiu em seu nome, a indemnização será total, abrangendo todos os prejuízos sofridos. Assim, nos termos do artigo 342 n.º 1 do C.Civil incumbe ao credor alegar e provar o dolo, para que a indemnização seja total e não limitada nos termos do artigo 23 n.º 3. Como resulta dos factos provados o autor não fez a prova do dolo, nem das circunstâncias em que se verificou a perda da mercadoria, pelo que a decisão teria de calcular o montante da indemnização de acordo com o disposto no artigo 23 n.º 3 da Convenção, como o fez.

No caso, não resultando provada qualquer factualidade que aponte no sentido de a perda das mercadorias ter resultado de comportamento doloso ou negligente da ré ou dos seus agentes ou auxiliares, importa chamar à colação as regras especiais atinentes à responsabilidade do transportador internacional de mercadorias por estrada (cfr. artigo 23º a contrario da CMR).

Assim, a responsabilidade da ré fica limitada ao disposto nos nºs 1 a 3 e 6 do artigo 23º da CMR sendo que, não tendo resultado provado o peso global das mercadorias perdidas, nem tal tendo sido alegado pela autora, o valor da indemnização deverá corresponder à importância de €1.491,07, liquidada pela autora, em sede de audiência prévia, a qual não mereceu reparo por parte da ré (cfr. fls. 69).».

Aquilatando.

Na perspectiva da Recorrente, como a transportadora não elidiu a presunção a seu cargo (arts. 17.º, n.ºs 1 e 2, e 18.º, n.º 1), e a negligência é equiparável ao dolo, não existe fundamento para lançar mão dos limites do art. 23.º [\[20\]](#).

E assim é porque, na sua óptica, foi afastado pelo art. 29.º [\[21\]](#).

Se o transportador não conseguir excluir a sua responsabilidade, surge a limitação da responsabilidade, através da limitação do montante indemnizatório que lhe pode ser exigido (arts. 23.º e 25.º).

A limitação da responsabilidade do transportador poderá ser afastada seja através de modificações convencionais (arts. 24.º e 26.º), seja quando «o dano provier de dolo seu ou de falta que lhe seja imputável e que segundo a lei da jurisdição que julgar o caso, seja considerada equivalente ao dolo» (art. 29.º) [\[22\]](#).

Ou seja, acaso o transportador não beneficie de nenhuma das referidas causas de exclusão de responsabilidade, ainda assim a sua responsabilidade fica limitada atento o teor do art. 23.º, n.º 3, da Convenção.

Este é um regime de indemnização por perdas e danos distinto do que vigora em sede de responsabilidade contratual, que assenta na ressarcibilidade integral dos danos.

Não obstante, este benefício da limitação de responsabilidade do transportador cessa se estiver verificado o condicionalismo a que alude o seu art. 29.º.

Consequentemente, havendo dolo do transportador ou falta que lhe seja imputável equivalente, a indemnização deve reparar integralmente os danos ocasionados, segundo a teoria da diferença estabelecida no art. 566.º, n.º 2, do Código Civil [\[23\]](#).

Como assim, importa dilucidar, na culpa *lato sensu*, o que deve entender-se ser o dolo e a *falta equivalente ao dolo*, em face do direito material interno, enquanto lei da jurisdição que está a julgar o caso.

A culpa exprime a ligação psicológica do agente com o facto, e reside no juízo de censura ética dirigido ao agente por ter actuado como actuou quando, pela sua capacidade e em face das circunstâncias do caso concreto, poderia e deveria ter agido de outro modo.

«...confrontam-se duas concepções: uma concepção psicológica e uma concepção ético-normativa de culpa. Fazendo-as dialogar, há boas razões para optar pela segunda. Mantendo embora essa nota de ligação subjetiva entre o sujeito e o seu ato, a culpa assume-se como um juízo de censura ético-jurídica, a traduzir um desvalor: a pessoa podia e devia ter agido de outro modo.

Trata-se de um desvalor subjetivo, diverso, portanto, do desvalor objetivo em que se consubstancia a ilicitude...»[\[24\]](#).

A conduta diz-se culposa quando se afasta de um modo não intencional do cuidado exigível perante as normas ou interesses jurídicos em causa – configura, então, negligência –, ou quando tenha provocado intencionalmente o resultado proibido – trata-se, então, de dolo.

«No nosso ordenamento jurídico, o conceito de culpa, ... pode apresentar-se sob duas formas diferenciadas, como sejam o dolo e a negligência ou mera culpa.

... Assim, tanto o dolo como a mera culpa podem consubstanciar a culpa para efeitos de responsabilidade civil contratual, sendo indiferente a modalidade assumida pela culpa do devedor.

Face ao regime jurídico português, que equipara o dolo e a mera culpa, para efeitos de responsabilidade civil contratual, o transportador, com um comportamento meramente negligente, não beneficia da exclusão ou limitação da sua responsabilidade civil prevista na CMR, estando obrigado a reparar integralmente os danos sofridos pelo expedidor.»[\[25\]](#).

No tocante ao art. 29.º, n.º 1, expendeu-se que «uma falta que segundo a lei da jurisdição que julgar o caso seja considerada equivalente ao dolo, como acontece com a jurisdição nacional, não pode deixar de ser, manifestamente, face à legislação nacional, enquanto elemento do nexo de imputação do facto ao agente, a negligência ou mera culpa que, conjuntamente com o dolo, faz parte da culpa lato sensu.»[\[26\]](#).

A conduta da transportadora, sociedade comercial que se dedica ao transporte internacional de mercadorias, ao perder parcialmente a mercadoria, a despeito de não poder ser tida por dolosa por total ausência de factualidade no sentido dessa intencionalidade, não pode deixar de ser qualificada como claramente negligente, por não ter agido com a prudência, o cuidado e a diligência que lhe eram profissionalmente exigíveis, tomando como padrão de

referência uma empresa média nas mesmas circunstâncias, e constitui uma infracção assinalável dos deveres de protecção, vigilância e custódia, acessórios da obrigação de transporte – art. 487.º, n.º 2, *ex vi* art. 799.º, n.º 2, ambos do Código Civil.

Por via da actuação assim reconduzida, através do funcionamento do art. 29.º, ficam afastados os limites indicados pelo art. 23.º, não se acompanhando a sentença recorrida neste aspecto.

Deste modo, não havendo dúvidas quanto ao nexo de causalidade, a transportadora está obrigada a indemnizar a parte contrária, conforme arts. 562.º e 566.º, ambos do Código Civil.

No entanto, a transportadora alegou não saber o valor da mercadoria, no momento da expedição, assim contribuindo a expedidora para a produção do dano, razão pela qual a indemnização deverá assentar em critérios de equidade.

A declaração de expedição *deve* conter as indicações do art. 6.º [\[27\]](#); no caso concreto, a transportadora tinha a noção exacta da mercadoria, mas nada se provou se o expedidor lhe comunicou, ou não, o valor desta, ou se a transportadora o sabia, o que afasta a sua pretensão.

Em suma, verificado o incumprimento contratual, o montante indemnizatório tem que corresponder à totalidade do dano suportado na esfera jurídica da Recorrente, computado em 65 160 € (sessenta e cinco mil cento e sessenta euros), o qual integra o valor da mercadoria perdida, bem como os lucros não obtidos em virtude dessa perda, isto é, 31 856 € (trinta e um mil oitocentos e cinquenta e seis euros), despendido na aquisição das máscaras concretamente extravaiadas, acrescido de 33 304 € (trinta e três mil trezentos e quatro euros), da venda hospitalar gorada, com o pagamento de juros moratórios, tal qual fixado na 1.ª Instância.

Procede, desta feita, a pretensão recursória.

A Recorrida responde pelo pagamento das custas processuais (arts. 527.º e 607.º, n.º 6, este *ex vi* 663.º, n.º 2, todos do Código de Processo Civil).

VII.

Decisão:

Com os fundamentos explicitados, acordam os juízes deste Tribunal da Relação em julgar a apelação procedente, revogando-se a decisão recorrida, e, em sua substituição, condena-se a Apelada no pagamento de 65 160 € (sessenta e cinco mil cento e sessenta euros), acrescido de juros moratórios, como fixado na douda sentença recorrida.

O pagamento das custas processuais é encargo da Apelada.

Registe e notifique.

Coimbra, 25 de Outubro de 2024

(assinatura electrónica – art. 153.º, n.º 1, do Código de Processo Civil)

[1] Juiz Desembargador 1.º Adjunto: Dr. Paulo Correia

Juiz Desembargador 2.º Adjunto: Dr. Arlindo Oliveira

[2] Segundo a norma, epigrafada Causas de nulidade da sentença:

«1 - *É nula a sentença quando:*

a) *Não contenha a assinatura do juiz;*

b) *Não especifique os fundamentos de facto e de direito que justificam a decisão;*

c) *Os fundamentos estejam em oposição com a decisão ou ocorra alguma ambiguidade ou obscuridade que torne a decisão ininteligível;*

d) *O juiz deixe de pronunciar-se sobre questões que devesse apreciar ou conheça de questões de que não podia tomar conhecimento;*

e) *O juiz condene em quantidade superior ou em objeto diverso do pedido.*

2 - *A omissão prevista na alínea a) do número anterior é suprida oficiosamente, ou a requerimento de qualquer das partes, enquanto for possível colher a assinatura do juiz que proferiu a sentença, devendo este declarar no processo a data em que após a assinatura.*

3 - *Quando a assinatura seja aposta por meios eletrónicos, não há lugar à declaração prevista no número anterior.*

4 - *As nulidades mencionadas nas alíneas b) a e) do n.º 1 só podem ser arguidas perante o tribunal que proferiu a sentença se esta não admitir recurso ordinário, podendo o recurso, no caso contrário, ter como fundamento qualquer dessas nulidades.».*

[3] Epigrafado Decisões do Tribunais, indica que «As decisões dos tribunais

que não sejam de mero expediente são fundamentadas na forma prevista na lei», preceito com tradução na lei ordinária no art. 154.º do Código de Processo Civil.

[4] Assim, Jorge Miranda e Rui Medeiros *in*, Constituição Portuguesa Anotada, Vol. III, 2.ª edição, Universidade Católica Portuguesa, 2020, pp. 61/62.

[5] Vieira de Andrade *in*, O Dever de Fundamentação Expressa de Actos Administrativos, Coimbra, 2003 (reimpressão), p. 234, adianta que uma declaração incongruente não é uma fundamentação, porque não pode ser um discurso justificativo, faltando-lhe a racionalidade que é uma condição necessária de toda a decisão pública de autoridade num Estado de Direito.

[6] Varela, Bezerra e Sampaio da Nora *in*, Manual de Processo Civil, Coimbra Editora, 2.ª edição, 1985, acentuam que esta contradição tem que ser real entre os fundamentos e a decisão (p. 689), um vício real no raciocínio do julgador (e não um simples *lapsus calami* do autor da sentença): a fundamentação aponta num sentido; a decisão segue caminho oposto ou, pelo menos direcção diferente (p. 690); cf. Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, Proc. n.º 1933/22.9T8VLG.P1, de 10-07-2024, acessível, como os demais, em <https://www.dgsi.pt/juridicas.nsf>.

[7] Depõem Lebre de Freitas e Isabel Alexandre *in*, Código de Processo Civil Anotado, 2.º Volume, 4.ª edição, p. 736.

[8] Abrantes Geraldês, Paulo Pimenta e Pires de Sousa *in*, Código de Processo Civil Anotado, Volume I, Almedina, 2018, pp. 737/738.

Rui Pinto *in*, Os meios reclamatórios comuns da decisão civil (artigos 613.º a 617.º CPC), Julgar Online, Maio de 2020, pp. 18/19, disponível em <http://julgar.pt/wp-content/uploads/2020/05/20200525-JULGAR-Os-meios-reclamat%C3%B3rios-comuns-da-decis%C3%A3o-civil-Rui-Pinto-v2.pdf>), alerta para que «...há vício lógico no próprio silogismo judiciário em que se estrutura a fundamentação da decisão, exigido pelos n.ºs 3 e 4 do artigo 607.º, porquanto a decisão não é a conclusão lógica daqueles fundamentos, sejam estes as normas aplicadas (premissa maior) ou os factos provados (premissa menor).».

[9] Rui Pinto, *op. cit.*, p. 19.

[10] Acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça, Proc. n.º 05B3035, de 11-10-2005, e no Proc. n.º 9526/10.7TBVNG.P1.S1, de 09-11-2017, do Tribunal da Relação de Guimarães, Proc. n.º 708/20.4T8VNG.P1, de 18-09-2023, e do Tribunal da Relação do Porto, Proc. n.º 301/21.4T8OAZ.P1, de 10-07-2024.

[11] A sigla CMR foi criada a partir da denominação em francês da Convenção – *Convention Relative au Contrat de Transport International de Merchandises par Route*.

[12] Foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 46235, de 18-03-1965, publicado no Diário da República I, n.º 65, de 18-03-1965, com início de vigência para Portugal em 21-12-1969, vindo a ser alterada pelo Protocolo de Genebra de 05-07-1978, aprovado em Portugal para a sua adesão pelo Decreto n.º 28/88, de 06-09, e pelo Protocolo Adicional à Convenção Relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR) sobre a Declaração de Expedição Electrónica, assinado em 20-02-2008.

[13] Francisco Costeira da Rocha *in*, Algumas Considerações sobre o art. 29.º da Convenção relativa ao transporte internacional de mercadorias por estrada (CMR), Temas de Direito dos Transportes (coordenação de Januário da Costa Gomes), Volume V, Almedina, Novembro de 2020, p. 176.

[14] O qual estatui, na parcela pertinente, que:

«1. O transportador é responsável pela perda total ou parcial, ou pela avaria que se produzir entre o momento do carregamento da mercadoria e o da entrega, assim como pela demora da entrega.

2. O transportador fica desobrigado desta responsabilidade se a perda, avaria ou demora teve por causa uma falta do interessado, uma ordem deste que não resulte de falta do transportador, um vício próprio da mercadoria, ou circunstâncias que o transportador não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar.».

[15] Dele promana que: *«O interessado, sem ter de apresentar outras provas, poderá considerar a mercadoria como perdida quando esta não tiver sido entregue dentro dos 30 dias seguintes ao termo do prazo convencionado, ou, se não foi convencionado prazo, dentro dos 60 dias seguintes à entrega da mercadoria ao cuidado do transportador.».*

[16] Assim Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, Proc. n.º 21305/18.9T8PRT.G1.S1, de 06-04-2021, citando Alfredo Proença: «Ao interessado (expedidor ou destinatário) bastará a prova de que fez a entrega da mercadoria ao transportador e que este não a entregou no destino ou que a entregou com avarias. Ao transportador incumbirá a prova de qualquer circunstância que o isente de responsabilidade pelo acontecido ou seja limitativa da sua responsabilidade. Configuram o incumprimento ou cumprimento defeituoso pelo transportador a não entrega da mercadoria, a entrega com avarias, a entrega com atraso. A não entrega pode ser devida a perda, destruição, morte do animal, extravio, retenção, arresto, penhora ou qualquer outro acto da autoridade ou de terceiro. Ao transportador incumbirá a prova de que a não entrega aconteceu por facto estranho à sua vontade e

por qualquer dos motivos referidos no art. 17.º.».

[17] Acórdãos proferidos nos Procs. n.º 3303/05.4TBVIS.C2.S1, de 05-06-2012, n.º 9268/07.0TBMAI.P1.S1, de 15-05-2013, e n.º 4858/12.2TBMAI.P1.S1, de 12-10-2017; ainda, Acórdãos dos Tribunais da Relação de Coimbra, Proc. n.º 66941/16.3YIPRT.C1, de 14-11-2017, e no Proc. n.º 3573/09.9TBLRA.C1, de 15-01-2019, e da Relação de Guimarães, Proc. n.º 692/20.4T8VCT.G1, de 10-03-2022.

[18] Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, Proc. n.º 4657/04, de 17-03-2005; cf., ainda, Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, Proc. n.º 692/20.4T8VCT.G1, de 10-03-2022.

[19] Januário da Costa Gomes *in*, Sobre o sistema próprio de responsabilidade do transportador de mercadorias, Temas de Direito dos Transportes (Coordenação de Januário da Costa Gomes), Volume IV, Almedina, 2019, p. 492.

[20] Segundo o qual, na parte que importa:

- «1. Quando for debitado ao transportador uma indemnização por perda total ou parcial da mercadoria, em virtude das disposições da presente Convenção, essa indemnização será calculada segundo o valor da mercadoria no lugar e época em que for aceite para transporte.
2. O valor da mercadoria será determinado pela cotação na bolsa, ou, na falta desta, pelo preço corrente no mercado, ou, na falta de ambas, pelo valor usual das mercadorias da mesma natureza e qualidade.
3. A indemnização não poderá, porém, ultrapassar 8.33 unidades de conta por quilograma de peso bruto em falta.
4. Além disso, serão reembolsados o preço do transporte, os direitos aduaneiros e as outras despesas provenientes do transporte da mercadoria, na totalidade no caso de perda total e em proporção no caso de perda parcial; não serão devidas outras indemnizações de perdas e danos.
5. No caso de demora, se o interessado provar que disso resultou prejuízo, o transportador terá de pagar por esse prejuízo uma indemnização que não poderá ultrapassar o preço do transporte.
6. Só poderão exigir-se indemnizações mais elevadas no caso de declaração do valor da mercadoria ou de declaração de juro especial na entrega, em conformidade com os artigos 24º. e 26º.».

[21] «O transportador não tem o direito de aproveitar-se das disposições do presente capítulo que excluem ou limitam a sua responsabilidade ou que transferem o encargo da prova se o dano provier de dolo seu ou falta que lhe seja imputável e que, segundo a lei da jurisdição que julgar o caso, seja considerada equivalente ao dolo.».

[22] Acompanhando-se Costeira da Rocha, *op. cit.*, p. 183.

[23] Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, Proc. n.º 437/05.9TBANG.C1.S1, de 14-06-2011: «A presunção de culpa que...incide sobre o transportador, desde que não seja ilidida, implica, em caso de perda da mercadoria...o pagamento de uma indemnização forfetária, que deve ser equivalente ao preço do transporte, ao passo que se o dano emergente da perda resultou de actuação dolosa do transportador, ou de falta a si imputável que segundo a jurisdição do país julgador seja considerada equivalente ao dolo, a indemnização deve, então, reparar, integralmente, os danos verificados, de acordo com a teoria da diferença».

[24] Mafalda Miranda Barbosa *in*, Direito da Responsabilidade: uma disciplina jurídica autónoma, Editora Principia, Março de 2021, p. 150.

[25] Citado Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 12-10-2017.

[26] Entendimento dominante no Supremo Tribunal de Justiça: Acórdão exarado no Proc. n.º 437/05.9TBANG.C1.S1, de 14-06-2011; também equiparando o dolo e a negligência, os Acórdãos do Supremo Tribunal indicados na nota de rodapé n.º 17, e no Proc. n.º 613/13.0TVPRT.P1.S1, de 30-04-2019; igualmente, Acórdãos dos Tribunais da Relação de Coimbra, Proc. n.º 1222/20.3T8LRA.C1, de 28-09-2022, e no Proc. n.º 266/11.0TBLMG.C1, de 14-04-2015, e da Relação de Lisboa, Proc. n.º 311/13.5TBTVD.L1, de 27-06-2019.

Com interesse, Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, Proc. n.º 5397/19.6T8LRS.L1, de 14-12-2023.

[27] Nos termos do n.º 2, al. d): «*Valor declarado da mercadoria*».

E prescreve o art. 7.º que:

«1. O expedidor responde por todas as despesas, perdas e danos que o transportador sofra em virtude da inexactidão ou insuficiência:

b) Das indicações mencionadas no artigo 6, parágrafo 2;».