

Tribunal da Relação de Coimbra
Processo nº 60328/19.3YIPRT.C1

Relator: BARATEIRO MARTINS

Sessão: 06 Outubro 2020

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO

Decisão: REVOGADA EM PARTE

CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS

RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

OBRIGAÇÃO DE RESULTADO

ENTREGA DA MERCADORIA

CONVENÇÃO CMR

Sumário

1 - Num contrato de transporte internacional de mercadorias, as operações de carga e de descarga são, salvo se outra coisa tiver sido combinada, da responsabilidade do transportador.

2 - Ainda que na operação de carga tenham que ser utilizados (e tivessem sido utilizados na parte carregada) meios do expedidor, o transportador não fica dispensado do dever de verificar a mercadoria, de confirmar e de fazer o reconhecimento da carga (e que todo o material constante do CMR estava mesmo carregado).

3 - Tendo ficada “esquecida” parte da mercadoria no local de carga e não tendo por isso o transportador deslocado e entregue no local do destino a totalidade da mercadoria que se obrigou a deslocar e a entregar, incorre o transportador em responsabilidade civil por tal incumprimento contratual.

4 - E recusando-se a efetuar o transporte em falta e a proceder à entrega da mercadoria em falta no local do destino (cumprindo assim a obrigação de resultado a que está adstrito), passa a situação a ser equiparável à prevista no art. 20.º da Convenção CMR e a dar lugar à indemnização consistente no valor da mercadoria “perdida” (e previamente paga pelo destinatário).

Texto Integral

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

I - Relatório

T (...), Lda., com sede (...), intentou requerimento de injunção (que, após a oposição, passou a AECOP) contra **P (...) SA.**, com sede (...Portugal) , peticionando a condenação desta no pagamento da quantia global de 6.518,00 €, sendo 6.257,00 € a título de capital, 119,00 € a título de juros de mora, 102,00 € de taxa de justiça paga e 40,00 € de outras quantias.

Alegou que, no âmbito da sua atividade social de transporte rodoviário de mercadorias, *“prestou à requerida, a pedido desta, os serviços de transporte constantes das 3 faturas (que identifica e discrimina), todos com locais de carga em Teesside, Inglaterra, e descarga na sede da recorrida (...)”*, pelo preço global de 8.560,80 €, a ser pago no prazo de 60 dias a contar da data de emissão das faturas (duas de 21/01/2019 e a terceira de 22/01/2019); sucedendo que a R. apenas pagou a quantia de € 1.565,80, para além de ser credora da A. do montante de € 738,00 € (duns barrotes de madeira que forneceu à A.), razão pela qual está em dívida o capital de 6.257,00 €, a que acrescem os respetivos juros de mora comerciais.

A R. deduziu oposição, alegando, em síntese, o seguinte:

Efetou uma consulta de preço à A., tendo em vista um transporte, em 3 cargas, de perfis/vigas metálicas, com os pesos, respetivamente, de 23.280 Kgs, 22.279 Kgs e 22.348 Kgs (no peso total de € 67.907 Kgs), das instalações do fabricante ((...)), sitas em Teeside-Inglaterra, para as instalações/sede da R., acabando por ser acordado, após várias trocas de mails, o preço global de € 8.560,80, adjudicando-lhe a R., em 04/01/2019, o serviço e aceitando a A. executá-lo.

Após tal adjudicação, a A. e a empresa que esta subcontratou para a execução do transporte, acordaram todos os aspetos do transporte e as suas datas (15, 16 e 17/01/2019) com a B (...), sucedendo que, chegadas as cargas às instalações da R., faltavam, numa das 3 cargas (que, segundo o respetivo CMR, dizia respeito a 19 vigas/perfiz), 6 vigas/perfis com o peso total de 7.320 Kgs.

Entretanto, após contacto com a B (...), foi a R. informada, em 12/02/2019, que as 6 vigas/perfis em falta tinham ficado por carregar nas instalações da B (...); e na posse de tal informação, transmitiu-a no dia seguinte, 13/02/2019, à A.,

que *“declinou a responsabilidade pelo ocorrido, recusando-se a efetuar a carga que tinha ficado na B (...), alegando que a falha tinha sido da fabricante B (...) e não da requerente”*.

Ora, segundo a R., o transportador tem o dever de verificar a carga, em função do que consta no respetivo CMR, razão pela qual a A. é responsável pelo incumprimento do contrato, sendo que a A., *“após o conhecimento que lhe foi dado pela R. (...) da parte da carga (...) que se encontrava em falta, limitou-se a informar que a falha da carga não era da sua responsabilidade, não mostrando qualquer vontade de (...) proceder ao transporte da carga em causa e sua entrega à requerida”*.

Sendo que de tal incumprimento resultaram prejuízos para a R. no montante de 6.257,00 € - sendo 4.310,00 € respeitantes ao valor que pagou pelos 7.320 kg que não lhe foram entregues e os restantes 1.947,00 € respeitantes ao valor que lhe foi debitado pela BS por considerar “sucata” a mercadoria que não foi carregada - razão pela qual, sendo credora da A. no montante de 738,00 € (dum fornecimento de barrotes), enviou à A. o montante de 1.565,89 € (referido na PI) para liquidar o diferencial em dívida à A., motivo pelo qual, em conclusão, *“deverá ser considerado (...) que nada deve à requerente, uma vez que o valor por ela peticionado corresponde ao valor dos prejuízos demonstrados pela requerida, em consequência do incumprimento contratual da requerente”*.

Termina pois a pedir que seja absolvida de todo o pedido.

A A. “respondeu”.

Suscitou a inadmissibilidade da compensação (fundada no crédito indemnizatório por prejuízos) invocada pela R. (por a compensação ter que ser deduzida por reconvenção, inadmissível na tramitação da AECOP), sustentando que a R. *“poderá/deverá intentar ação autónoma com base nos factos que alega para ver reconhecidos os direitos que invoca (...)”*

E alegou que os valores apresentados para os transportes não tiveram como referência o peso, *“que o peso total a transportar era irrelevante para a fixação do preço dos 3 serviços de transporte”* e *“que nunca foi sequer abordada a questão do peso das mercadorias”*; que a *“R. foi sempre interlocutora da B (...) em todo o processo conducente às cargas e descargas da mercadoria em causa”*, que a *“A. é completamente alheia ao facto de não ter sido carregada a totalidade da mercadoria a que se faz referência no CMR”*, que os seu motoristas não tiveram qualquer intervenção na carga das

mercadorias a transportar, “limitando-se a, uma vez efetuado tal carregamento, preencherem a guia CMR de acordo com as indicações dadas pelo pessoal da BS, deles recebendo a demais documentação por forma a poderem iniciar a viagem de regresso a Portugal”, pelo que o que aconteceu (a mercadoria não ser carregada) foi por facto unicamente imputável à BS.”, sendo “manifesto, atento o disposto nos artigos 17.º/4/c) e 18.º/2 da Convenção CMR, que não pode ser responsabilizada pela perda parcial da mercadoria transportada a que se reporta a fatura n.º 19/73 e guia CMR n.º 114026”

Termina a pedir que seja “liminarmente improcedente a exceção de compensação invocada pela R.” e que se condene imediatamente a R. no pedido.

Proferiu-se então despacho a relegar para a sentença as “questões suscitadas” e a designar dia para a audiência.

Esta realizada, foi proferida sentença, em que se concluiu do seguinte modo:

“(…) Por tudo o exposto o tribunal joga procedente a presente ação e, em consequência, condena a requerida P (...), S.A a pagar à T (...), Lda. a quantia de 6.416,00€, acrescida de juros sobre o capital de € 6.257,00, desde 23-03-2019, até efetivo e integral pagamento. (...)”

Inconformada, interpõe a R. recurso de apelação, visando a sua revogação e a sua substituição por decisão que julgue a ação totalmente improcedente.

Terminou a sua alegação com as seguintes conclusões:

(...)

A A. respondeu, terminando as suas contra-alegações sustentando, em síntese, que a sentença recorrida não violou qualquer norma, designadamente as referidas pela R., pelo que deve ser mantida nos seus precisos termos.

Dispensados os vistos legais, cumpre, agora, apreciar e decidir.

*

II - Fundamentação de Facto

Factos provados

1. A requerente é uma sociedade comercial por quotas que tem por objeto e se dedica efetivamente ao transporte rodoviário de mercadorias.
2. Em Dezembro de 2017, a requerida, por correio eletrónico efetuou uma consulta de preço - pedido de cotação - à requerente para a prestação de serviços de transporte de vigas/perfis metálicos das instalações do fabricante dos mesmos - B (...) - sitas em Teeside, Inglaterra, para as instalações/sede da requerida.
3. Desse pedido de cotação efetuado pela requerida constavam: a data da carga (a confirmar) o material a carregar (perfis metálicos com o comprimento máximo de 12,2 mts e 1 carga de perfis de comprimento máximo de 15,5 mts), e sua quantidade (aproximadamente 68 TON), bem como os locais de carga e descarga da mercadoria em causa.
4. Tal mail enviado à requerente, continha também as indicações dos requisitos exigidos pela B (...) para a recolha das vigas/perfis das suas instalações (sendo que, estas indicações seguiram para a requerida sob a forma de anexo àquele email).
5. Por email de 21/12/2018, a requerente, tendo por referência a quantidade, consubstanciada no peso previsto dos perfis/vigas, apresentou os valores para o transporte da carga indicada pela requerida e mostrou a sua disponibilidade para o efetuar, tendo indicado que, para as cargas de 12,20m o preço por serviço seria de 2.320,00€ por carga, e que o preço para a carga de 15,50mts seria de 4.150,00€.
6. Em 04/01/2019 a requerida apresentou à requerente as respetivas notas de encomenda através das quais efetuou a adjudicação do serviço à requerente, tendo esta aceite a prestação do transporte consubstanciada em 3 (três) cargas.
7. Cada uma das indicadas notas de encomenda, era reportada a uma carga de perfis/vigas metálicos com um comprimento máximo de 12,2mts - os perfis de 15,50 mts, foram cortados ficando com um comprimento máximo de 12,2mts -, e um peso total de 67.907Kgs, sendo que cada um dos transportes comportaria um peso determinado, sendo o preço global do transporte de 8.560,80€.

8. A subcontratou outros transportadores para os realizar a T (...), Ld.^a, sem o conhecimento prévio ou autorização da requerida.
9. Após a adjudicação do transporte das vigas/perfis à requerente, as datas da carga acabaram bem como toda a demais logística inerente a esse transporte, foram acordadas diretamente pela B (...) com a requerente ou com a sua subcontratada, sem que a requerida tivesse qualquer intervenção nas mesmas.
10. A partir da fixação das datas entre a B (...) e a requerente - e/ou sua subcontratada - a requerida não teve qualquer decisão, intervenção, ou interferência nos transportes em causa, com exceção da intervenção numa questão lateral que lhe foi comunicada pela sua fornecedora/fabricante e que tinha a ver com a necessidade de serem empregues, no momento da carga barrotes de natureza determinada que estavam a obstar á carga e respetivo transporte, ficando apenas a aguardar a entrega das cargas nas suas instalações.
11. As datas previstas para as cargas foram os dias 15, 16 e 17 de Janeiro de 2019, tendo a B (...) informado a requerida, - ou um dos seus subcontratados -, dessas datas - reitera-se bem como das horas respetivas para cada uma das cargas, por referência a cada um dos dias previstos, tendo também atribuído uma referência a cada uma das cargas que, permitiam ao motorista da transportadora identificar o local e o material a carregar nas instalações da B (...).
12. Todas estas informações e referências, foram, posteriormente conhecidas do(s) motorista(s) que efetuaram o transporte das cargas, através dos documentos que lhes foram entregues pela fabricante - B (...)seguidamente denominada de BS)- em ordem a que os carregamentos pudessem ser efetuados.
13. Tais documentos "DELIVERY NOTE (DRIVER COPY)", contendo a informação do material e peso a carregar, bem como os locais onde os motoristas deveriam efetuar as cargas, tudo verificável pela referência da carga que consta dessas mesmas "DELIVERY NOTE" - que, grosso modo significa nota de entrega ou confirmação de entrega, bem como para que os trabalhadores da vendedora pudessem efetuar a carga.
14. A carga dos perfis em causa foi realizada com os meios da vendedora e pelos trabalhadores da mesma que indicavam aos motoristas o local onde deveriam parar.

15. Os motoristas, durante a operação e carga, não puderam sair da cabine do caminhão, e verificar a carga.

16. Após a recepção das cargas nas suas instalações, a requerida procedeu à sua verificação tendo concluído que a transportadora não tinha entregue nas suas instalações a totalidade das vigas/perfis, cujo transporte havia sido contratado pela requerida à requerente.

17. Após pesagem a requerida constatou que faltavam 7.319 Kgs, por referência ao transporte previsto de 23.280Kgs.

18. No CRM que acompanhava o transporte, constaram 19 (dezanove) “barras de ferro” - leia-se vigas/perfis - e de a carga em causa apenas transportar 13 (treze) barras.

19. Efetuada a pesagem, a requerida constatou que o veículo, tinha um peso de entrada nas instalações da requerida, de 31.640Kg e um peso de saída de 15.680Kg, tendo transportado apenas, portanto 15.960Kg de vigas/perfis, estando em falta, em consequência vigas/perfis com o peso total de 7.320Kg

20. A requerida entrou em contacto com a B (...) que informou, por mail de 12/02/2019, que efetivamente os perfis/vigas metálicos correspondentes ao peso em falta - 6 (seis) vigas/perfis - tinham sido esquecidas quando o motorista passou para carregar, uma vez que as mesmas, por terem sido processadas, encontravam-se em diferentes locais de carga.

21. Atenta a falta de parte da carga, cujo transporte a requerida tinha contratado com a requerente, aquela, por mail de 13/02/2019, entrou em contacto com a requerente a dar-lhe conhecimento do tal incumprimento no transporte, transmitindo-lhe, também, que a B (...) tinha informado que as vigas/perfis em falta, se encontravam nas suas instalações e não tinham sido carregados.

22. Por aquele mail, mais informou a requerida, à requerente, que a carga correspondia à REF^a “LD045072, correspondendo-lhe o CMR 114026 e que estavam em falta 6 (seis) vigas/perfis.

23. A requerente de imediato declinou a responsabilidade pelo ocorrido, recusando-se a efetuar a carga que tinha ficado na B (...), alegando que a falha tinha sido da fabricante B (...) e não dela requerente.

24. Por carta registada datada de 18/03/2019 a requerida transmitiu, à requerente, em síntese, que os serviços de transporte contratados com a requerida da sede da fabricante, B (...) em Inglaterra para as instalações da requerida, sitas em x (...Portugal) não foi concretizado na forma contratada, bem como que tal omissão na entrega da totalidade das cargas previstas para transporte, por ter sido contratualmente fixada entre as partes, lhe causou prejuízos.

25. A requerida informou a requerente que tinha pago integralmente a mercadoria à fornecedora, bem como que tinha prejuízos com a falta da mercadoria, indicando-os e pedindo o seu reembolso.

26. A requerente viria a responder por carta datada de 20/03/2019, mantendo que não tinha qualquer responsabilidade no ocorrido, em momento algum se prontificando a efetuar o transporte da carga em falta, ou em efetuar o pagamento dos valores solicitados, isto apesar de ter aceite que a mesma não tinha sido carregada nem transportada.

27. A requerida contratou com a B (...), o fornecimento de vigas/perfis em causa, com o peso total de 67.907Kg, pelo valor total de 50.153,35£ (cinquenta mil cento e cinquenta e três, trinta e cinco libras) a que corresponde o contravalor em euros de 56.049,16€ (cinquenta e seis mil e quarenta e nove euros e dezasseis cêntimos).

28. O pagamento deste valor foi efetuado pela requerida à B (...) em 07/01/2019.

29. O valor correspondente aos perfis/vigas metálicos não entregues à requerida, com o peso total de 7.320Kg, ascendem a 4.310,00€.

30. A B (...), debitou ainda a quantia de 1.947,00€, por considerar que as barras/perfis que a transportadora deixou nas suas instalações tinham a natureza de "sucata", tendo descontado tal valor ao valor do IVA pago pela requerida (por referência às faturas do fornecimento) e que aquela tinha de devolver à requerida (a tanto se tendo comprometido), por estarmos perante fornecimentos intracomunitários.

31. Entretanto, a B (...) entrou em processo de liquidação/insolvência, estando a requerida a tentar receber da respetiva massa insolvente, o valor do IVA em falta, descontada a quantia referente àquilo que, por ela foi considerado sucata no valor de 1.947,00€,

32. No exercício da atividade social supra citada, a requerente prestou à requerida, a pedido desta, através da empresa referida no ponto 8, os serviços de transporte constantes das seguintes faturas, todos com locais de carga em Teesside, Inglaterra e descarga na sede da requerida, pelos preços acordados que nelas figuram:

- Factura n.º FAC 19/73, datada de 21.01.2019, no valor de € 2.853,60, com referência à guia CMR 114026;

- Factura n.º FAC 19/74, datada de 21.01.2019, no valor de € 2.853,60, com referência à guia CMR 155206,e,

- Factura n.º FAC 19/82, datada de 22.01.2019, no valor de € 2.853,60, com referência à guia CMR 148173.

Num total de € 8.560,80.

33. Por acordo entre requerente e requerida, o pagamento do preço titulado pelas referidas faturas seria efetuado no prazo de 60 dias a contar das datas de emissão das mesmas, na sede da requerente, tendo esta, para esse efeito, e conforme o solicitado pela requerida entregue a esta os respetivos originais.

34. Até à presente data, a requerida apenas pagou à requerente a quantia de € 1.565,80, através do cheque nº 6515112863, datado de 10.05.2019.

35. O qual foi afeto ao pagamento parcial da sobredita factura nº 19/73.

36. A requerida forneceu à requerente os barrotes constantes da factura nº FT 1C/9063, datada de 10.05.2019, pelo preço acordado, que nela figura, de € 738,00.

37. Através de carta datada de 22.05.2019, a requerente procedeu à compensação, que foi recebida pela requerida em 23.05.2019.

*

III - Fundamentação de Direito

Iniciaram-se os presentes autos como injunção.

Face ao que a R. expôs na oposição – com o histórico de divergência (e de troca de mails e cartas) que já havia entre as partes – de modo algum devia ter

sido usado tal meio processual, concebido, como claramente consta do preâmbulo do DL 269/98, para outro tipo de litígios.

Efetivamente, a injunção é um procedimento que possibilita ao credor obter de forma expedita um título que lhe abra a via da ação executiva e lhe permita a imediata agressão do património do devedor, pelo que, justamente por isto, foi e está pensada para aquelas situações de cobrança de dívidas por parte de grandes utilizadores, em que não há uma efetiva e real discussão sobre o crédito, faltando apenas ao credor o título executivo[1], ou seja, quando há uma efetiva e real discussão sobre o crédito, não é a injunção o meio processual adequado, especialmente quando, mesmo em tais hipóteses (de real e efetiva discussão sobre o crédito), se continua a usar tal meio processual como um mero “proforma” que antecede a execução, como uma “coisa” que não é para ser sujeita ao critério e escrutínio próprios da atividade dum órgão jurisdicional, como uma “coisa” a que, à semelhança do disposto no art. 14.º/1 do Anexo do DL 269/98, quando é deduzida a oposição, o juiz se deve limitar a colocar uma idêntica chancela executiva.

Daí que, face à insuficiência e escassez na exposição e concretização da matéria de facto no requerimento injuntivo, a A/requerente se tenha sentido na necessidade de “responder” à oposição da R/requerida.

Vem isto a propósito de, em tal “resposta”, para além da alegação factual sobre a matéria do litígio, suscitar a questão processual da inadmissibilidade da compensação (fundada no crédito indemnizatório por prejuízos) invocada pela R. na oposição, por a compensação ter que ser deduzida por reconvenção, inadmissível na tramitação da AECOP (que a injunção passou a seguir após a oposição).

É curiosa a postura processual da R.: invoca a tramitação da AECOP - e não admitir esta um terceiro articulado - para a reconvenção não ser processualmente admissível e, em função disso, não ser também admissível a compensação operada pela R. (uma vez que esta/compensação tem hoje que ser, nos termos do art. 266.º/2/c) do NCPC, deduzida por reconvenção), porém, concomitante e contraditoriamente, produz/apresenta ela própria um terceiro articulado (o tal que a AECOP não admite e que é o argumento que a jurisprudência, que cita, utiliza para, numa AECOP, não poder haver reconvenção[2]).

Em resumo, conhecendo a A./requerente os exatos termos em que a R/requerida contestava o seu crédito, entende que, movendo-lhe uma injunção, a coloca em situação de não poder defender-se.

Trata-se de entendimento - ao arripio do princípio da proibição da indefesa - que não pode, como é evidente, aceitar-se e admitir-se.

O NCPC deixou de prever o processo sumaríssimo, razão pela qual o que se passou a dispor no art. 266.º/2/c) do NCPC - sobre a compensação ter que ser deduzida por reconvenção - não cria grandes problemas na generalidade dos processos previstos no NCPC[3], porém, o mesmo não sucede em relação a procedimentos especiais (como é o caso da AECOP) em que só dois articulados são admissíveis.

“Problema” cuja solução, em relação a tais procedimentos especiais - muito principalmente nos casos, como o dos autos/recurso, em que a compensação se funda exclusivamente na relação jurídica de que emerge a obrigação pecuniária cujo cumprimento se exige - tem que ser a de admitir que a compensação (até ao limite, claro está, do pedido formulado pelo A.) possa ser deduzida por exceção, ou seja, tem de admitir-se que, quanto às AECOPS, a compensação possa continuar a ser deduzida nos mesmos termos em que o era antes da entrada em vigor do NCPC.

Foi exatamente isto que a R/requerida fez, razão pela qual não se verifica a “*inadmissibilidade processual da dedução da compensação*”, questão que o A. suscitou, que tribunal a quo relegou para a sentença e que nesta não conheceu, nulidade que ora se supre, declarando-se assim a instância totalmente regular.

Isto dito, passemos à substância dos autos/recurso.

Na base e origem do litígio está, fora de qualquer dúvida, um transporte internacional de mercadorias (vigas/perfis metálicos) por estrada.

Quanto aos exatos termos do contrato que levou a tal transporte e até quanto às partes de tal contrato, é que temos, por causa do já referido recurso ao procedimento de injunção, de dizer algo mais.

Como consta do relato inicial, a A. limitou-se a alegar que, no âmbito da sua atividade social de transporte rodoviário de mercadorias, “*prestou à requerida, a pedido desta, os serviços de transporte constantes das 3 faturas (que identifica e discrimina), todos com locais de carga em Teesside, Inglaterra, e descarga na sede da recorrida (...)*”, pelo preço global de 8.560,80 €, a ser pago no prazo de 60 dias a contar da data de emissão das faturas (duas de 21/01/2019 e a terceira de 22/01/2019).

Pelo que – sendo o contrato de transporte “o contrato pelo qual uma das partes (transportador) se obriga perante a outra (passageiro ou carregador), mediante retribuição, a deslocar determinadas pessoas ou coisas e a colocar aquelas ou entregar estas pontualmente, ao próprio ou a terceiro (destinatário) no local de destino”[4] – a primeira tarefa é a de procurar configurar juridicamente o que foi celebrado/contratado/executado e que, claro está, não se resume à forma simplista, usada (pela A.), de dizer que prestou “serviços de transporte”.

Assim, face aos contributos factuais (dados como provados) decorrentes da oposição da R., podemos afirmar, em vertente jurídica, que a R. solicitou à A. que celebrasse um contrato de transporte com a B (...) contrato/transporte esse em que a R. seria a destinatária e que seria a pagar por ela/R..

Sem entrar em considerações sobre a conceção do contrato de transporte (como contrato a favor de terceiro ou como contrato com uma estrutura triangular, em que são sujeitos contratuais o transportador, o expedidor e o destinatário) e sobre a posição jurídica do destinatário, uma coisa é segura: não há contrato de transporte sem expedidor/carregador[5]; aliás, é justamente por o expedidor/carregador ser parte do contrato que tem que fazer a entrega da mercadoria ao transportador[6].

E uma vez que a deslocação do material era, por estrada, entre Inglaterra e Portugal, é ao contrato de transporte em causa aplicável a Convenção CMR (como é designada a convenção de Transport Internacional de Merchandises par Route), uma vez que que a mesma se aplica a todos os transportes de mercadorias por estrada, a título oneroso, que tenham como ponto de partida e de entrega países diferentes, sendo um deles pelo menos país contratante (cfr. art. 1.º da Convenção)

O que significa que estamos perante um contrato consensual (como são a generalidade dos contratos de transporte), sem prejuízo do disposto no art. 4.º da Convenção CMR, segundo o qual o contrato se estabelece por meio de uma declaração de expedição – o contrato de transporte é consensual, mas, na prática, é “formalizado” através dum documento de transporte – vulgarmente designada por CMR (sendo que, como também consta de tal art. 4.º, a sua falta, irregularidade ou perda não prejudicam nem a existência nem a validade do contrato de transporte).

E olhando para as declarações de expedição (juntas pela A. com a “resposta”) constatamos que nelas figuram, em linha com o que referimos, a B (...) como

expedidora e a R. como destinatária, porém, não figura a A. como transportadora, mas sim uma tal “T (...)”

O que, recorrendo mais uma vez aos contributos factuais (dados como provados) decorrentes da oposição da R., nos leva a afirmar[7], em vertente jurídica, que a A. terá subcontratado a execução do transporte; situação (subtransporte) em que o transportador se responsabiliza diretamente perante o carregador por toda a operação de transporte, celebrando paralelamente em nome e por conta própria um contrato de transporte com outro subtransportador que executará materialmente a operação de transporte; sendo que, ao aceitar executar o transporte, o subcontratado assume uma obrigação alheia e fica obrigado a cumpri-la nos mesmos termos que a entidade que contratou o transporte, designadamente a entregar a mercadoria no local do destino nos mesmos termos em que a recebeu; o que, em síntese, não traz um problema jurídico novo ao que está sob discussão[8], uma vez que a A/transportadora, embora tenha utilizado um terceiro para a execução da material da prestação de facto a que se obrigou, responde como se tal execução material tivesse sido feita por si (cfr. art. 3.º da CMR).

Temos pois que a A., como transportadora, estava obrigada à chamada “obrigação de deslocação”, que é comumente qualificada como sendo uma obrigação de resultado e não meramente de meios, porquanto o transportador obriga-se a colocar no local do destino a mercadoria objeto do contrato, sendo da sua responsabilidade os meios humanos e materiais a utilizar na sua execução, assim como é da sua responsabilidade a boa execução da deslocação.

Pelo que, como primeiro ato e pressuposto do transporte, tinha a A. o direito de exigir que a B (...), expedidora, lhe fizesse a entrega da mercadoria; sendo que, ao tomar conta da mercadoria, tinha a A. o direito e o dever de fazer o seu reconhecimento (medição, pesos, número de volumes, marcas e outros sinais) em função das menções constantes do CMR, sendo que, se o não pudesse fazer, deveria inscrever reservas fundamentadas no CMR e pedir à B (...) que, enquanto expedidora, as assinasse (art. 8.º); podendo a B (...), expedidora, exigir-lhe que conferisse o peso bruto da mercadoria, cujo resultado deve ser mencionado no CMR (art. 8.º, parte final); sucedendo que, não fazendo a A/transportadora quaisquer reservas, será considerado que tudo estava em conformidade: *“a declaração de expedição, até prova em contrário, faz fé das condições do contrato e da receção da mercadoria pelo transportador”* (cfr art. 9.º da CRM).

Após o que se seguia a 2.º operação material do transporte (a “trasladação” da mercadoria) e, esta efetuada, tinha a A./transportadora de proceder à última operação material, ou seja, à entrega da mercadoria à R./destinatária no local do destino, com o que, correndo tudo devidamente, se passaria a considerar cumprido o transporte, cessando a partir daí a responsabilidade da A/transportadora pela mercadoria.

Sendo que a R./destinatária, ao receber a mercadoria, tinha o direito e o dever de fazer o seu reconhecimento com base no 2.º exemplar da declaração de expedição, que lhe devia ser entregue juntamente com a mercadoria; devendo verificar contraditoriamente com a A/transportadora o estado da mercadoria e anotar na declaração da expedição as reservas sobre perdas ou avarias (art. 30.º/1), sucedendo que, não fazendo a R/destinatária essa verificação ou não anotando reservas, presumir-se-á, até prova em contrário, que a mercadoria foi recebida no estado descrito na declaração de expedição (art. 30.º/1)

Era pois isto – devidamente respeitadas as regras aplicáveis ao contrato de transporte de que as partes são sujeitos contratuais – que devia ter sucedido.

Como os factos provados o revelam, não foi isto que em vários aspetos sucedeu, situando-se e decorrendo o litígio do seguinte:

Numa das 3 cargas transportadas, embora a mercadoria a deslocar fossem 19 vigas/perfis, a A/transportadora só carregou 13 vigas/perfis e, claro está, só estas 13 entregou na R/destinatária; e, sendo certo que do respetivo CMR constam 19 vigas/perfis como material a transportar, nem a A/transportadora fez quaisquer reservas quando tomou conta da mercadoria, nem a R/destinatária fez quaisquer “reclamações/reservas” quando a A/transportadora lhe entregou a mercadoria.

Todavia – é o primeiro aspeto a assinalar – não obstante tal ausência de reservas e reclamações, vale, em face do que se provou, que, em termos de execução contratual, a A./transportadora só carregou 13 vigas/perfis e que só estas 13 foram entregues na R/destinatária: embora o documento de transporte / declaração de expedição (vulgo CMR) faça prova do que dele consta, fá-lo apenas presuntivamente, consistindo assim o que se deu como provado (e em que as partes estão de acordo) a prova do contrário (de que falam os arts. 9.º/1 e 30.º/1 ambos da Convenção CMR).

Mas, quanto ao mais – com exceção do pagamento da retribuição pelo “frete”, em que foi claramente alegado pela A. ser obrigação da R./destinatária^[9] –

vale o que resulta do CMR e, em função disso, por nada de especial resultar, as regras do contrato de transporte ao caso aplicáveis.

E, num contrato de transporte, as operações de carga e de descarga são, salvo se outra coisa tiver sido convencionada (designadamente por ter sido combinado, v. g., que o transportador se limitaria a remover o veículo já carregado ou o contentor já consolidado), da responsabilidade do transportador, ou seja e para o que aqui interessa, o transportador só fica isento de responsabilidade pelas vicissitudes decorrentes da operação de carga se tiver ficado acordado que o carregamento estava a cargo do carregador.

Ora, nada foi a tal propósito verdadeiramente alegado.

É certo que ficou provado (pontos 14 e 15 dos factos) que *“a carga dos perfis em causa foi realizada com os meios da vendedora e pelos trabalhadores da mesma que indicavam aos motoristas o local onde deveriam parar”*; e *“que os motoristas, durante a operação e carga, não puderam sair da cabine do camião e verificar a carga”*, porém, isto foi o que aconteceu e não o que aconteceu por corresponder ao que havia sido previamente combinado.

Ademais, não se alegou que os perfis/vigas esquecidos não se encontrassem nos diferentes locais de carga que estavam combinados, hipótese esta que, a acontecer, impediria a entrega da mercadoria pelo expedidor e a sua aceitação pelo transportador, razão pela qual, estando, ao invés, a mercadoria em falta nos locais de carga combinados (como se extrai do ponto 20 dos factos)[\[10\]](#), não se pode dizer, como faz a sentença recorrida, que *“não houve entrega completa da carga”* e que *“a BS não realizou a carga completa”*.

Não se quer com isto dizer que a expedidora BS esteja isenta de toda e qualquer responsabilidade no “esquecimento” das 6 barras/perfis: apenas se pretende afirmar e concluir - e é o que aqui interessa e releva - que a A./transportadora não está isenta de responsabilidade quanto ao não carregamento de tais 6 barras/perfis[\[11\]](#).

Em síntese, a A./transportadora não alegou que a operação de carga não fosse da sua responsabilidade e ainda que na mesma tivessem que ser utilizados (e tivessem sido utilizados) meios da expedidora não estava a A./transportadora dispensada do dever de verificar a mercadoria e de confirmar (fazer o reconhecimento da carga) que as 19 vigas/perfis constantes do respetivo CMR estavam mesmo carregadas[\[12\]](#).

E em consequência de tal “esquecimento” – a que A/transportadora não é alheia e de que não fica isenta de responsabilidade – a A/transportadora não deslocou e não entregou no local do destino a totalidade da mercadoria que se obrigou a deslocar e a entregar, podendo assim, a partir do momento em que assim procedeu (em Janeiro de 2019), vir a incorrer em responsabilidade civil por tal incumprimento contratual (como supra se referiu, o contrato de transporte e a obrigação do transportador é comumente qualificada como uma obrigação de resultado).

E dizemos “podendo vir a incorrer”, uma vez que, não tendo a A. perdido (seria perda parcial) a mercadoria, estava perfeitamente ao seu alcance, embora com atraso, proceder à entregar da mercadoria em falta no local do destino (e cumprir a obrigação de resultado a que estava adstrita) e se poder eximir à responsabilidade, o que, porém, como está provado, se recusou a fazer (como resulta dos factos, máxime do facto 26), sendo – é o ponto – que por tal recusa da A./transportadora é ela a única e exclusiva responsável (ou seja, tal recusa não aconteceu por facto estranho à sua vontade e/ou por qualquer um dos motivos referidos no art. 17.º da Convenção CRM, nada havendo, em termos factuais, que faça a expedidora partilhar/participar na responsabilidade por tal recusa), passando a situação assim criada a ser equiparável à prevista no art. 20.º da Convenção CMR e a dar lugar à indemnização consistente no valor (4.310,00 €) da mercadoria perdida (os 7.320 kgs que a A/transportadora se recusou a transportar e que a R. já havia pago), mas já não, face ao disposto no art. 23.º/4/parte final da Convenção CMR – em que se diz que “*não serão devidas outras indemnizações de perdas e danos*” – à quantia debitada (1.947,00 €) à R. pela expedidora para dar “vazão” (em Inglaterra) à mercadoria que a A/transportadora se recusou a transportar[13].

É quanto basta para afirmar que a R./apelante tem (sobre a A./apelada) um crédito indemnizatório (decorrente do incumprimento do contrato de transporte) de 4.310,00 €, crédito este de montante inferior, em 1.947,00 €, ao crédito (da A./apelada sobre a R./apelante) resultante do que falta pagar da retribuição pela prestação da A/apelada (crédito este que a R/apelante nunca discutiu nos autos), verificando-se assim os requisitos da compensação (art. 848.º do C. Civil), devidamente efetivada (art. 849.º do C. Civil), o que, tudo junto, em conclusão final, conduz à extinção de tais obrigações recíprocas até ao montante de 4.310,00 € (ou seja, a da A./apelada é extinta na totalidade e da R./apelante até ao montante de 4.310,00 €) e, em consequência, à procedência parcial da apelação e decorrente improcedência parcial da ação.

*

IV - Decisão

Pelo exposto, decide-se julgar parcialmente procedente a apelação, revogando-se o decidido, que se substitui pela condenação da R. a pagar à A. a quantia de 1.947,00 €, acrescida de juros de mora comerciais, de 23/03/2029 até integral e efetivo pagamento.

Custas, em ambas as instâncias, na proporção de 9/13 e 4/13 por A. e R., respetivamente.

*

Coimbra, 06/10/2020

Barateiro Martins (Relator)

Arlindo Oliveira

Emídio Santos

[1] Como se diz no preambulo do DL 269/98, a injunção foi instituída “*no intuito de permitir ao credor da obrigação pecuniária a obtenção, de forma célere e simplificada, de um título executivo*”.

[2] Argumento que já vem do tempo do processo sumaríssimo, em que, por idêntica razão, também não se admitia a reconvenção.

[3] Sem prejuízo da discussão que se tem suscitado sobre a possibilidade da compensação poder ser deduzida, como exceção, em sede de embargos de executado.

[4] Engrácia Antunes, Direito dos Contratos Comerciais, pág. 725; ou, identicamente, Costeira da Rocha, O Contrato de Transporte de Mercadorias, pág. 55: “*O contrato de transporte de mercadorias pode ser definido como o contrato pelo qual - uma das partes - o carregador - encarrega outra - o transportador - que a tal se obriga, de deslocar determinada mercadoria de um local para outro e de a entregar pontualmente ao destinatário, mediante retribuição.*”

[5] Há quem continue a dizer que as partes são apenas o expedidor e o transportador- cfr. Alfredo Proença, Transporte de Mercadorias por Estada, pág. 14.

[6] Sendo o expedidor a contraparte contratual que, em princípio, se obriga a pagar o preço do transporte.

[7] Tendo presente que o CMR é o meio de prova do contrato, mas que admite a “prova em contrário”.

[8] Ao contrário do sustentado pela R./apelante nas suas conclusões.

[9] Ao contrário do que é mais normal, em que o preço é pago à partida e fica a cargo do expedidor.

[10] Tanto mais que, importa ter presente, toda a logística do transporte – como é usual e se extrai do que está dado como provado nos pontos 9 a 13 dos factos – foi combinada entre a BS/expedidora e a A/transportadora.

[11] Quem não teve certamente qualquer responsabilidade em tal “esquecimento” foi a R/destinatária (que, repete-se, foi alheia à combinação sobre a logística do transporte).

[12] Tanto mais que a A/transportadora, na “relação subjacente” previamente travada com a R/destinatária, conhecia a tonelagem a transportar (e para que deu preço).

[13] Atento o disposto no art. 23.º/4/1.ª parte da Convenção CMR, o que a R/apelante teria naturalmente direito era à redução/reembolso parcial do preço do transporte, porém, não o pede e/ou “compensa”.
