

**Tribunal da Relação do Porto**  
**Processo nº 34195/18.2YIPRT.P1**

**Relator:** RODRIGUES PIRES  
**Sessão:** 15 Dezembro 2020  
**Número:** RP2020121534195/18.2YIPRT.P1  
**Votação:** UNANIMIDADE  
**Meio Processual:** APELAÇÃO  
**Decisão:** CONFIRMADA

**TRANSPORTE AÉREO**

**TRANSPORTE INTERNACIONAL**

**TRANSPORTE DE MERCADORIA**

## Sumário

I - O transporte internacional de pessoas, bagagens e mercadorias efetuado por via aérea rege-se pela Convenção de Varsóvia - Convenção Para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional -, assinada em Varsóvia em 12.10.1929, ratificada pelo Estado Português através do Dec. Lei nº 26706, de 20.6.1936.

II - A Convenção de Varsóvia foi depois modernizada e consolidada através a Convenção de Montreal, assinada em 28.5.1999 e transposta para a nossa ordem jurídica através do Dec. Lei nº 39/2002, de 27.11.

III - Nos termos do art. 11º, nºs 1 e 2 da Convenção de Montreal as indicações da carta de porte aéreo, emitida para o transporte de mercadorias, ou do recibo da mercadoria fazem fé no tocante ao peso, dimensões e embalagem desta e também quanto ao número de volumes.

IV - Estas indicações podem, porém, ser afastadas através de prova em contrário.

## Texto Integral

### **Proc. nº 34195/18.2 YIPRT.P1**

Comarca de Aveiro - Juízo Local Cível de Aveiro - Juiz 2

Apelação

Recorrente: "B..., Soc. Unip., Lda."

Recorrida: "C..., SA"

Relator: Eduardo Rodrigues Pires

Adjuntos: Desembargadores Márcia Portela e Carlos Querido

Acordam na secção cível do Tribunal da Relação do Porto:

### **RELATÓRIO**

A autora “B..., Lda.” intentou processo especial para cumprimento de obrigações pecuniárias emergentes de contrato contra a ré “C..., S.A.”, para desta haver o pagamento da quantia de 6.075,91€, acrescida de 805,70€ a título de juros de mora vencidos e da quantia de 102,00€ a título de taxa de justiça.

Alegou, para tanto, em síntese, que é uma sociedade comercial que se dedica, entre outras, à atividade de transporte de mercadorias; que, no âmbito da sua atividade, celebrou com a ré um contrato de prestação de serviços de transporte, tendo efetuado todos os serviços nos termos acordados com a requerida; que, em consequência dos serviços realizados, emitiu a fatura n.º .../....., com vencimento a 28.4.2016, no valor de 6.075,91€; que tal montante não foi liquidado pela ré.

Mais alegou que diligenciou junto da ré no sentido de ser liquidada a dívida, o que não aconteceu até à data de entrada do requerimento de injunção, pelo que à referida quantia acrescem juros de mora vencidos, que computou em 805,70€, o que perfaz um montante global em dívida de 6.881,61€.

A ré “C..., S.A.” ofereceu articulado de oposição, por via do qual defendeu, em suma, que, no exercício da sua atividade de fabrico de bicicletas, necessitava que fossem transportados treze kits de quadros de bicicletas em carbono do seu fornecedor “D...”, do Vietname para Portugal; que, para o efeito, contactou a autora para obter informação acerca dos custos inerentes a tal transporte; que, assim, a 9.3.2016, solicitou-lhe, via mail, um orçamento, juntando para o efeito o packing list número .....- das mercadorias a transportar, datado de 1.3.2016, com a descrição das mesmas, peso e quantidade de peças; que, no dia 14.3.2016, a autora informou que o custo do transporte das referidas mercadorias, de acordo com o packing list enviado, do Vietname para Portugal, era de 874,62€; que, a 9.3.2016, também havia solicitado a outras empresas orçamento para o mesmo fim, nomeadamente à empresa “E...”, o qual era mais elevado, dado que o custo do transporte - F... - seria de 1.240,23€, pelo que optou pelo orçamento da autora, informando-a, em 14.3.2016, da sua aceitação.

Defendeu, ainda, que o valor orçamentado e aceite para o transporte das mercadorias constantes do packing list elaborado pela “D...”, de Ho Chi Min, no Vietname, para a sua sede em Portugal, foi de 874,62€; porém, a autora emitiu a fatura n.º .../....., no valor global de 7.218,34€, a 29.3.2016, na qual foi incluído, entre outros serviços, o custo do transporte das mercadorias

supra mencionadas, referentes a treze kits de peças provenientes do Vietname para Portugal, pelo valor de 6.938,38€; que informou a autora que tal valor não era devido, porquanto não correspondia ao valor orçamentado - 874,62€ - tendo, no entanto, efetuado pagamentos relativos ao custo de outros transportes realizados no decurso do mês de março de 2016, bem como das demais faturas vencidas, correspondendo o valor pago, em 28.6.2016, a 9.931,14€; que liquidou a quantia de 1.154,58€ por conta da referida fatura n.º .../....., referente ao valor orçamentado e demais serviços de transporte prestados em março de 2016; que, em face do supra exposto, não é devida qualquer quantia relativamente à fatura n.º .../....., de 29.3.2016.

Por fim, defendeu que todos os serviços prestados pela autora descritos na referida fatura se encontram liquidados, incluindo o transporte das mercadorias do Vietname para Portugal, referentes a treze pacotes (kits) remetidos pela “D...”.

Conclui pois pela improcedência da ação e, conseqüentemente, pela respetiva absolvição do pedido.

Notificada para o efeito, a autora veio responder à matéria de exceção.

Procedeu-se depois à audiência de julgamento e seguidamente foi proferida sentença que julgou a ação improcedente e absolveu a ré do pedido.

Inconformada com o decidido, a autora interpôs recurso de apelação, tendo finalizado as suas alegações com as seguintes conclusões:

1. A Apelante impugna a seguinte factualidade dada como provada pela Sentença proferida pelo Tribunal de Primeira Instância:

a. «Para o exercício da sua atividade, a ré necessitava que fossem transportados treze kits de quadros de bicicletas em carbono do seu fornecedor D..., do Vietnam para Portugal.»

b. «A autora efetuou o serviço solicitado no decurso do mês de março de 2016, tendo procedido à emissão, a 29.03.2016, da fatura n.º .../..... [junta a fls. 29/24, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido], no valor global de €7.218,34, da qual o valor de €6.938,38 era referente ao custo do transporte das mercadorias em 4, baseando-se no teor da carta de porte junta a fls. 51.»

2. Nesse sentido, entende a Apelante que julga, erradamente, o tribunal a quo quando considera como provado que as partes aceitam que o contrato celebrado diz respeito a 13 kits de quadros de bicicleta em carbono.

3. O que parece resultar do packing list que serviu de base à elaboração do orçamento é que a mercadoria a transportar diz respeito a 13 kits de quadros em bicicleta, i.e.: «13 CARTONS OF BIKE FRAMES/ FORKS/SEAT POSTS/ PARTS».

4. As testemunhas G... e H... não tiveram um papel direto na negociação do transporte.

5. Sérias dúvidas surgem quanto ao facto de terem rececionado a mercadoria, nomeadamente se atentarmos ao testemunho da segunda, já que G... nunca recebeu a mercadoria transportada.
6. O testemunho de H... revelou algumas inconsistências quando afirma que recebeu a mercadoria, mas depois esclarece que a mesma não passa por ela, mas sim pelo armazém.
7. Mais, a testemunha referida refere que no interior das caixas se encontrava um quadro de suspensão, o espigão do selim e a abraçadeira.
8. Atente-se ao facto de esta segunda testemunha ao descrever o material que se encontrava no interior das caixas, nunca referir que se tratavam de quadros de bicicleta em carbono.
9. Neste seguimento, os testemunhos tidos em conta pelo tribunal a quo não são satisfatórios à comprovação do transporte de quadros de bicicleta em carbono.
10. Logo, não se comprovando que se tratava de material em carbono, equipamento que à partida será mais leve segundo a Ré, não será este facto conducente a afastar o peso da mercadoria descrita na carta de porte.
11. A Apelante vem solicitar a inclusão na matéria de facto provada da seguinte factualidade:
  - i. «O orçamento indicado pela Autora foi elaborado com base numa medida de peso fornecida pela Ré à Autora, i.e.: 85 kg.»
  - ii. «Que a Autora advertiu a Ré que o orçamento foi feito com base no serviço J... e que a cotação dada era para 85 kg, único valor referência constante do packing list para determinação da cotação.»
  - iii. «Que a Ré tinha conhecimento dos diferentes serviços prestados pela Autora e dos descontos a cada um deles associados, porque lhe foi entregue um acordo, denominado “Acordo de Transporte”, no qual é feita uma apresentação dos serviços prestados pela Autora, descontos praticados e escalões de peso.»
  - iv. «Que o serviço contratado pela Ré, na altura do preenchimento da carta de porte, foi o L... que é o mais caro, o que também acabou por influenciar na diferença entre o valor do orçamento e o valor faturado, porque a cotação dada foi para o serviço J... que revela ser mais barato.»
  - v. «Que a carga é sempre auditada, através do teste cargo scanner, para apuramento do peso da mercadoria a transportar e que é este o teste que calcula o peso faturado, que é sempre o maior entre o peso real e o dimensional»
  - vi. «Que a carta de porte do transporte referido foi preenchida pelo expedidor e a informação relativa ao peso foi validada pelo teste do cargo scanner.»
12. Conforme explicado pela testemunha I..., o packing list facultado pela Ré

continha pesos e medidas para elaboração do orçamento.

13. Estes pesos e medidas foram definidos pela Ré, pelo que a informação prestada é da sua responsabilidade.

14. O peso de 85 kg, facultado pela Ré, foi a medida tida em conta pela testemunha referida no ponto 12 para indicação da cotação, o que não foi contestado pela Ré.

15. Resultou deste testemunho que foi esclarecido à Ré que a cotação podia não coincidir com o preço do transporte, se o peso real revelasse ser superior ao cotado, o que foi comunicado à Ré por e-mail.

16. A testemunha I... mais afirmou que a cotação foi efetuada com base num determinado serviço, mormente o serviço J... que era o que melhor se coadunava ao perfil do cliente, mas que a escolha por um diferente iria alterar o valor orçamentado, o que era do conhecimento da Ré, não só porque lhe foi explicado por e-mail, mas também porque já tinha a priori este conhecimento, porque lhe tinha sido entregue uma carta de acordo com a descrição dos serviços e descontos.

17. Daí também não se compreende o porquê de a Sentença proferida não fundamentar com maior acuidade a existência deste acordo, se foi o próprio tribunal quem solicitou que a Autora procedesse à junção do mesmo aos autos.

18. A vinculação das partes à realização do transporte com determinadas características é feita no momento do preenchimento da carta de porte que é sempre da responsabilidade de quem a preenche.

19. A carta de porte foi preenchida pelo expedidor, com as orientações da Ré.

20. Este último testemunho mencionado também foi determinante do ponto de vista do esclarecimento quanto [ao] apuramento do peso da mercadoria transportada, resultando do mesmo que determinado peso só é faturado quando apurado através do teste do Cargo Scanner.

21. Pelo que, não existe motivo para se impugnar o peso (porque o transporte foi realizado via aérea) previsto na carta de porte, que será sempre o maior entre o peso real e o peso dimensional que acaba por resultar no peso volumétrico.

22. Deste testemunho também resultou que o serviço escolhido, aquando do preenchimento da carta de porte, era diferente do cotado, daí a diferença de valores, uma vez que o serviço selecionado era mais caro que aquele que foi tido em conta para elaboração do orçamento.

23. Do testemunho de I... não parece ressaltar qualquer tipo de inconsistência. A testemunha evidencia ter o conhecimento técnico necessário para este tipo de adjudicações.

24. Dispõe o artigo 662.º, n.º 1 do C.P.C. que «A Relação deve alterar a decisão proferida sobre a matéria de facto, se os factos tidos como assentes, a prova

produzida ou um documento superveniente impuserem decisão diversa.»

25. «Com a introdução de novas regras sobre o regime legal disciplinador da admissão e reapreciação da prova feita em juízo ditadas pelo NCPC é inequívoco que, na reapreciação da prova, as Relações têm a mesma amplitude de poderes que tem a 1.<sup>a</sup> instância, enquanto efetiva garantia de um segundo grau de jurisdição, permitindo sublinhar que a reapreciação da prova em segundo instância configura, efetivamente, um novo julgamento.» - cf. Ac. TRP, de 24.03.2014, Proc. 1474/11, [www.dgsi.Net](http://www.dgsi.Net).

26. E, neste contexto, os poderes de reapreciação da matéria de facto, por parte da Relação, não estão limitados à sindicância de erros manifestos no julgamento feito pela primeira instância, antes implicando, por parte do tribunal ad quem, a formação de uma convicção autónoma quanto aos factos em causa impugnados.

27. O contrato de prestação de serviços de transporte celebrado entre as partes é sinalagmático, oneroso, consensual e de resultado, mostrando-se cumprido com a entrega da mercadoria ao destinatário.

28. A Autora cumpriu com os deveres de informação e de esclarecimento, facto a que é alheia a Sentença na sua fundamentação do Direito, mas que a Apelante considera ser relevante para uma justa composição do litígio.

29. Neste sentido, também considera a Apelante que não há fundamento para a Ré se escusar ao pagamento do preço do transporte realizado, se a mercadoria foi efetivamente entregue.

30. O que se pretende neste tipo de contratos - contratos de prestação de serviços de transporte de mercadorias - é a prestação de um certo resultado, o que no caso específico do transporte de mercadorias se coaduna com a entrega da mercadoria.

31. Nesta senda, chame-se à colação o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça que diz o seguinte: «No contrato de prestação de serviço, o prestador obriga-se à prestação de um certo resultado do seu trabalho [...]».

32. Aplicar-se-ão, genericamente, os artigos 1154.º e 1155.º do Código Civil.

33. No âmbito específico da obrigação de transporte, aplicar-se-á o regime da empreitada, previsto nos artigos 1207 e seguintes do Código Civil e Decreto-Lei n.º 39/2002, de 27.11, que transpôs para a ordem jurídica portuguesa a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.

34. Considera a Apelante que o tribunal a quo não ponderou bem o cumprimento de determinados deveres associados a este tipo de contratos, como os deveres de informação e esclarecimento na execução do contrato, nomeadamente se reconhecermos que a Autora sempre diligenciou no sentido de esclarecer a Ré que a cotação era dada para um determinado peso e que o

preço adiantado podia ser alterado em virtude da escolha por um outro serviço.

35. Considera, assim, a Apelante que a sentença deveria ter considerado que a Autora agiu segundo o princípio da boa-fé, concretizado em determinados valores necessários à concretização pacífica dos contratos, como o da correção, honestidade e lealdade.

36. É, pois, importante, deixar assente que a Autora ao dar um determinado valor cotado não fez crer na Ré que aquele seria o valor do preço, advertindo-a, como já se disse, nos termos ante expostos.

37. Com o mui respeito pela decisão do tribunal de primeira instância, a Apelante também é da opinião que não foram consideradas com acuidade as normas da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativa ao Transporte Aéreo Internacional, nomeadamente no que à carta de porte diz respeito.

38. Face ao aduzido pela Apelante quanto ao julgamento da matéria de facto, considera a mesma que a solução de Direito nunca poderia ter sido a preconizada pelo Tribunal a quo se a prova reproduzida não foi cabal a demonstrar que o material da mercadoria transportada dizia respeito a kits de quadros de bicicleta em carbono e que por esse motivo não podiam evidenciar o peso volumétrico constante da carta de porte.

39. Nesse sentido, deveria ter considerado o tribunal a quo que a carta de porte junta aos autos faz fé relativamente às declarações nela constantes, i.e.: peso, dimensões e embalagens, não tendo sido feita prova em contrário, cujo ónus à Ré cabia nos termos do artigo 11.º, n.º 2 da Convenção mencionada.

40. Mais, que este documento é o que faz presumir a celebração do contrato, da aceitação da mercadoria e das condições do transporte aí referidas, ao abrigo do disposto no artigo 11.º, n.º 1 da Convenção.

41. O ónus cabia à Ré, ao abrigo da norma em cima referenciada, contrariamente ao que esta quis fazer valer com a impugnação a este documento, socorrendo-se do disposto no artigo 444.º e ss. do CPC.

42. As Convenções Internacionais ocupam um lugar no sistema de fontes na ordem interna. Têm valor legal ainda que infraconstitucional. Quer isto dizer que não estão acima da Constituição da República Portuguesa, mas se regularmente ratificadas vigoram na ordem interna após a sua publicação oficial enquanto vincularem internacionalmente o Estado Português, de acordo com o disposto no artigo 8.º da CRP.

Pretende-se assim:

a) Que seja alterado o julgamento da seguinte matéria, passando a mesma a ser considerada não provada (cf. conclusões 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10):

i. «Para o exercício da sua atividade, a ré necessitava que fossem

transportados treze kits de quadros de bicicletas em carbono do seu fornecedor D..., do Vietnam para Portugal»

ii. «A autora efetuou o serviço solicitado no decurso do mês de março de 2016, tendo procedido à emissão, a 29.03.2016, da fatura n.º .../..... [junta a fls. 29/24, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido], no valor global de €7.218,34, da qual o valor de €6.938,38 era referente ao custo do transporte das mercadorias em 4, baseando-se no teor da carta de porte junta a fls. 51.»;

b) ser incluída na matéria provada a factualidade constante das alíneas i) a vi) do ponto 14 das conclusões (cf. conclusões 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 10, 21, 22, 23, 24);

c) ser modificada a decisão de direito, conforme supra mencionado;

d) ser revogada a sentença recorrida, no que respeita à total improcedência do pedido de condenação da Ré ao pagamento do valor faturado de €6.881,61 e substituída por outra que a condene naquele valor.

A ré apresentou contra-alegações nas quais se pronunciou pela confirmação da sentença recorrida.

Cumpram então apreciar e decidir.

\*

## **FUNDAMENTAÇÃO**

O âmbito do recurso, sempre ressalvadas as questões de conhecimento oficioso, encontra-se delimitado pelas conclusões que nele foram apresentadas e que atrás se transcreveram - cfr. arts. 635º, nº 4 e 639º, nº 1 do Cód. do Proc. Civil.

\*

### **As questões a decidir são as seguintes:**

**I - A impugnação da matéria de facto;**

**II - A quantia a pagar pela ré [o valor da carta de porte aéreo]**

\*

É a seguinte a factualidade dada como assente na sentença recorrida:

**1.** A autora é uma sociedade que se dedica, designadamente, à atividade de transporte de mercadorias.

**2.** A ré dedica-se, por seu turno, à atividade de fabricação de bicicletas.

**3.** Para o exercício da sua atividade, a ré necessitava que fossem transportados treze kits de quadros de bicicletas em carbono do seu fornecedor D..., do Vietnam para Portugal.

**4.** Para tal, por email junto a fls. 22/23 [cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido], a 10.03.2016, solicitou à autora informação acerca dos custos inerentes a tal transporte de mercadorias, juntando para o efeito o packing list número .....-. das mercadorias a transportar, com a descrição das mesmas, peso e quantidade de peças.

5. No dia 14.03.2016, a autora, por email junto a fls. 24 [cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido], informou que o custo do transporte das referidas mercadorias de acordo com o packing list enviado, do Vietname para Portugal, seria de €874,62.

6. A 10.03.2016, por email junto a fls. 28 [cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido], a ré havia recebido, de igual modo, orçamento para o mesmo serviço, por parte da sociedade E..., que se situava entre o montante de €1.044,10 e o montante de €1.240,23.

7. A ré informou a autora que aceitava o orçamento de 14.03.2016.

8. A autora efetuou o serviço solicitado no decurso do mês de março de 2016, tendo procedido à emissão, a 29.03.2016, da fatura n.º .../..... [junta a fls. 29/34, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido], no valor global de €7.218,34, da qual o valor de €6.938,38 era referente ao custo do transporte das mercadorias mencionadas em 4., baseando-se no teor da carta de porte junta a fls. 51 [cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido].

9. Do valor global da referida fatura a ré procedeu ao pagamento da quantia de €1.154,58, referente ao custo de outros transportes efetuados no decurso do mês de março de 2016 e ao custo orçamentado do transporte das mercadorias mencionadas em 4..

\*

Consignou-se ainda na sentença recorrida não se terem provado quaisquer outros factos relevantes para a decisão da causa alegados pelas partes, que não se encontrem descritos como provados ou que se mostrem em oposição aos provados ou prejudicados por estes.

\*

### **Passemos à apreciação do mérito do recurso.**

#### **I - A impugnação da matéria de facto**

A autora/recorrente nas suas alegações de recurso insurge-se contra a matéria de facto que foi dada como provada na sentença recorrida, sustentando que os seus nºs 3 e 8 devem ser havidos como não provados e pretendendo, simultaneamente, que sejam aditados à factualidade assente os seguintes pontos:

i. O orçamento indicado pela Autora foi elaborado com base numa medida de peso fornecida pela Ré à Autora, i.e.: 85 kg.

ii. Que a Autora advertiu a Ré que o orçamento foi feito com base no serviço J... e que a cotação dada era para 85 kg, único valor referência constante do packing list para determinação da cotação.

iii. Que a Ré tinha conhecimento dos diferentes serviços prestados pela Autora e dos descontos a cada um deles associados, porque lhe foi entregue um acordo, denominado "Acordo de Transporte", no qual é feita uma apresentação

dos serviços prestados pela Autora, descontos praticados e escalões de peso.

iv. Que o serviço contratado pela Ré, na altura do preenchimento da carta de porte, foi o L... que é o mais caro, o que também acabou por influenciar na diferença entre o valor do orçamento e o valor faturado, porque a cotação dada foi para o serviço J... que revela ser mais barato.

v. Que a carga é sempre auditada, através do teste cargo scanner, para apuramento do peso da mercadoria a transportar e que é este o teste que calcula o peso faturado, que é sempre o maior entre o peso real e o dimensional.

vi. Que a carta de porte do transporte referido foi preenchida pelo L... e a informação relativa ao peso foi validada pelo teste do cargo scanner.”

No sentido das alterações pretendidas, a autora/recorrente procura descredibilizar os depoimentos prestados pelas testemunhas G... e H..., referenciando algumas passagens dos mesmos e também alude ao depoimento produzido pela testemunha I..., do qual indica igualmente alguns excertos. Alude ainda a prova documental constante do processo.

Por seu turno, nas suas contra-alegações a ré/recorrida menciona excertos dos depoimentos das testemunhas G..., H... e I....

Procedemos assim à audição integral destes depoimentos.

I... exerce as funções de técnico comercial para a autora há 13 anos. Nesta caso foi-lhe pedida uma cotação (orçamento) pela ré e foi-lhe colocada pressão para uma resposta rápida. O cliente, para que se faça o orçamento, facultou uma informação sobre pesos. Tal ocorreu neste caso em que o cliente lhes forneceu um documento estilo fatura do país de origem - Vietname. Tinha três colunas com indicação de valores e utilizou o teto mais alto. A cotação está indexada a um peso e isso é indicado no email: o peso e o valor. Está implícito que se houver variação de peso há variação de valor. Há cinco níveis de serviço e neste caso específico o serviço orçamentado foi o J..., o que foi comunicado ao cliente por email. O peso considerado no orçamento foi o de 85kg. Sucede que o serviço efetivamente solicitado foi o L..., que é o que está indicado na carta de porte e é diferente do que foi orçamentado. A diferença entre o J... e o L... é o tempo de trânsito e o preço. O L... é feito por via aérea e terrestre e o J... apenas por via aérea. O L... demora normalmente mais um dia. Os valores têm a haver com o acordo estabelecido previamente com o cliente e, neste caso, o L... é mais caro do que o J..., tendo a testemunha enviado um email ao cliente a alertar para esta situação. Disse que são alheios ao preenchimento da carta de porte, sendo que o peso que nesta consta é colocado pelo exportador. A carga é auditada pela autora através de uma máquina - um cargo scanner - que vai pesar e auditar as dimensões do volume e dessa forma calcular o peso faturado. Esta máquina está certificada pela

ANAC e a finalidade é validar o peso indicado na carta de porte. Havendo desacordo quanto ao valor a pagar a B... comunicou à ré que este estava corretamente faturado, tendo em conta o peso transportado e o desconto a aplicar. Salienta que cumprem com o que está na carta de porte. Confrontado com a carta de porte constante dos autos disse ter dúvidas relativamente ao peso que dela consta por não perceber se é um quatro ou um nove (435,5 ou 935,5).

G... é contabilista e presta serviços de contabilidade à ré há 19 anos, através da sociedade “K..., Lda.”. Disse que não teve intervenção direta no caso dos autos, não negociou o transporte e não rececionou a mercadoria. A sua intervenção foi como contabilista, que regista operações e o seu conhecimento é a esse nível. Contactaram a B... porque havia necessidade de colocar urgentemente em Portugal 13 kits de quadros de bicicletas em carbono. A “C...” trabalha com outras transportadoras e para este envio pediu a cotação à B... e também a uma outra transportadora - a “E...”. Optou-se pela B... porque era mais barato e ainda porque esta empresa dava mais garantias de colocação do produto no tempo que era necessário. Não tem conhecimento sobre o tipo de serviço que foi contratualizado com a B... Confrontado com o “packing list” de fls. 23 disse que o orçamento pedido à B... incidiu sobre 13 kits de quadros de bicicletas em carbono com o peso de 81,75kg. Uma bicicleta em carbono já montada pesa 7 a 8 kgs e o kit é mais leve. Pedem sempre cotação para todos os transportes e para isso fazem uma consulta ao mercado para saber qual é a mais vantajosa. Nunca se depararam com uma alteração tão significativa de preço relativamente ao que havia sido orçamentado. A fatura apresentada pela B... - doc. nº 8 - é global e respeita aos envios que foram efetuados para a ré durante o mês de março de 2016, onde está integrado o que se discute nos autos. O diferencial era superior a 6.000,00€. A ré pagou apenas a parte correspondente ao valor orçamentado. Se a B... tivesse feito um orçamento para este envio superior a 6.000,00€ a ré não o teria aceite até porque tinha um outro orçamento por um valor bastante mais baixo. Esclareceu que pratica ciclismo amador em BTT.

H... trabalha como escriturária para a ré desde 2004. O transporte foi do Vietname para a “C...” e respeitou a 13 kits de quadros para montagem de bicicletas. Para esse envio pediram orçamento à B... e à “E...”. O orçamento dado pela B..., com base no “packing list”, foi de 800 euros e qualquer coisa. Cada kit pesa no máximo 4 a 5 kgs e cada bicicleta daquelas montada pesa 6,5 a 7 kgs, não tendo dúvidas quanto a estes pesos por já ter trabalhado na área de produção da “C...”. A diferença entre o orçamento da B... e o da “E...” era na ordem dos 300 euros. Optaram pela B... pelo preço ser melhor. Pensa que todo o serviço com a B... era em J..., um serviço rápido. Quando rececionou a

fatura da B... verificou que tinha sido cobrado pelo serviço um valor de quase 7.000 euros. A diferença era muita e só pagaram o valor do orçamento e também os valores que respeitavam a outros serviços. O orçamento da B... foi dado para o peso de 85kgs. A B... nunca lhes comunicou a alteração do preço. Relativamente à fatura que lhes foi apresentada pela B... que englobava outros envios, pagaram, quanto a este envio, apenas a parte correspondente ao valor orçamentado. Não rececionou a mercadoria; quem receciona é o armazém. Confrontada com a carta de porte, disse que a mercadoria rececionada correspondia ao que dela constava, mas o peso não. Se soubessem que o valor do transporte pela B... iria ser tão alto tinham optado pelo outro orçamento. Considerou-se ainda a documentação constante dos autos (fls. 23 a 37, 51 e 127 a 138).

\*

O art. 662º, nº 1 do Cód. de Proc. Civil estabelece que *«a Relação deve alterar a decisão proferida sobre a matéria de facto, se os factos tidos como assentes, a prova produzida ou um documento superveniente impuserem decisão diversa.»*

Ora, face ao conjunto da produzida nos autos - testemunhal e documental - entendemos não existir motivo para eliminar do elenco dos factos provados os que têm os nºs 3 e 8.

Com efeito, resulta destes meios probatórios que o transporte solicitado pela ré "C..." à autora B..., do Vietname para Portugal, respeitava a treze kits de quadros de bicicletas em carbono. O orçamento da B... para esse transporte foi feito, pelo valor de 874,62€, com referência à "packing list" de fls. 23 e ao peso de 85 kgs (fls. 24).

O serviço de transporte viria a ser efetuado no decurso do mês de março de 2016, mas o valor que foi faturado pela B... à autora não foram os orçamentados 874,62€, mas sim o muito superior de 6.938,38€, com referência à carta de porte junta a fls. 51, onde aparentemente se consignou o peso de 435,5 kgs.

Porém, não faz sentido esta discrepância.

Face aos depoimentos prestados pelas testemunhas G... e H..., que demonstraram ter conhecimento de tal matéria, o peso de uma bicicleta em carbono, já montada, andar por 7 a 8 kgs e o kit do respetivo quadro será um pouco mais leve, rondando os 4 a 5 kgs conforme afirmou H....

Daqui se infere que 13 kits de bicicletas em carbono ou só de quadros destas bicicletas nunca poderão atingir o peso de 435,5 kgs ou sequer um peso aproximado, sendo certo que, perante os depoimentos das testemunhas G... e H..., e em particular desta última, flui que a mercadoria rececionada no armazém da ré correspondia efetivamente aos 13 kits referidos na carta de

porte de fls. 51, não havendo, porém, correspondência entre o peso mencionado neste documento e o peso real dos kits.

De qualquer forma, se nada justifica a supressão do nº 3 da factualidade provada - a necessidade de transporte do Vietname para Portugal de treze kits de quadros de bicicletas em carbono para o exercício da atividade da ré afigura-se-nos isenta de dúvidas -, também nada justifica a supressão do nº 8, que assenta essencialmente em prova documental constante dos autos.

Quanto à matéria factual que a autora/recorrente pretende ver aditada, acima transcrita, dir-se-á que no tocante aos pontos i. e ii. [orçamento da autora elaborado com base numa medida de peso fornecida pela ré e feito com base no serviço J...], que se conexas com os documentos de fls. 22, 23 e 24 dos autos, o mesmo já se acha abrangido pelos nºs 4 e 5 da factualidade assente.

No tocante ao ponto iii. verifica-se, face aos elementos documentais constantes do processo, que entre a autora e a ré foi celebrado um acordo de transporte em 9.4.2014 com o conteúdo que resulta de fls. 127 a 138, o que será de levar à factualidade assente nos termos que adiante se referirão.

Quanto ao ponto iv [contratação pela ré, na altura do preenchimento da carta de porte, do serviço L..., que é mais caro] não poderemos deixar de referir que aqui estamos num domínio próximo da incompreensibilidade, uma vez que não se consegue perceber a razão porque iria a ré optar por um serviço que, confrontado com o orçamentado - o J... -, era mais lento e mais caro.

Por último, quanto aos pontos v. e vi., relativos à validação do peso constante da carta de porte através de teste cargo scanner, também os mesmos não poderão ser aditados à factualidade provada, tendo em conta que, pese embora o teor do depoimento da testemunha I..., não foi junto ao processo qualquer elemento documental donde decorresse ter sido efetuado tal teste.

Assim, adita-se à factualidade assente o seguinte ponto que terá o nº 10:

“Entre a ré e a autora foi celebrado em 9.4.2014 um acordo de transporte nos termos que constam do documento de fls. 127 a 138 que aqui se dá por reproduzido.”

No mais improcede a impugnação fáctica efetuada pela autora/recorrente.

\*

## **II - A quantia a pagar pela ré [o valor da carta de porte aéreo]**

**1.** Face à factualidade dada como provada resulta que entre a autora e a ré foi celebrado um contrato de transporte referente a treze kits de quadros de bicicletas em carbono do fornecedor da ré, “D...”, do Vietname para Portugal, transporte esse a ser realizado pela autora.

Por contrato de transporte designa-se 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 a entregar estas pontualmente, ao próprio ou a terceiro (destinatário) no local de destino.

Caracteriza-se este contrato por três elementos fundamentais: por um lado, o transportador obriga-se a realizar a deslocação de uma pessoa ou coisa entre dois pontos geográficos; por outro lado, o passageiro ou carregador obriga-se a pagar o preço ou contrapartida respetivos; finalmente, as pessoas ou coisas devem ser colocadas ou entregues incólumes e nas condições acordadas no local de destino ao próprio ou a um terceiro destinatário - **cf. José Engrácia Antunes, “Direito dos Contratos Comerciais”, Almedina, reimpressão, 2009, págs. 725/726.**

**2.** Regressando à situação “sub judice”, verifica-se que se encontra aqui em causa um caso de transporte internacional de mercadorias realizado por via aérea, realidade de que nenhuma das partes dissente.

Aliás, o litígio entre as partes não se relaciona com o modo de execução do contrato, mas apenas com o respetivo preço.

Com efeito, a ré necessitando para o exercício da sua atividade de fabricação de bicicletas que fossem transportados treze kits de quadros de bicicletas em carbono do seu fornecedor - “D...” -, do Vietname para Portugal, solicitou à autora, em 10.3.2016, informação sobre os custos inerentes a esse transporte, juntando para o efeito o “packing list” nº ....., com a descrição das peças, peso e quantidade das peças [nºs 2, 3 e 4].

A autora por email, em 14.3.2016, informou a ré de que o custo de transporte de tais mercadorias de acordo com o “packing list” enviado, do Vietname para Portugal, seria de 874,62€ [nº 5].

A ré entretanto também havia pedido orçamento para o mesmo transporte à sociedade “E...” e esta enviou-o por email, em 10.3.2016, por um montante compreendido entre 1.044,10€ e 1.240,23€ [nº 6].

Face à diferença de preços orçamentados, a ré aceitou o orçamento da autora e o serviço contratado viria a ser efetuado no decurso do mês de março de 2016 [nºs 7 e 8].

Porém, a autora relativamente ao transporte em causa nos autos viria a faturar não o valor orçamentado de 874,62€, mas sim o valor muito superior de 6.938,38€, para o que se baseou na carta de porte junta a fls. 51 [nº 8].

Sustenta a autora que dessa carta de porte consta o peso de 435,50 kgs, o qual é diferente do mencionado no “packing list” e que serviu de base à elaboração do orçamento com referência ao peso de 85 kgs.

**3.** O transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias efetuado por via aérea rege-se pela Convenção de Varsóvia - Convenção Para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional -, assinada em Varsóvia em 12.10.1929, modificada pelo Protocolo de Haia,

assinado em Haia em 28.9.1955 e alterada pelo Protocolo nº 4 de Montreal de 1975.

Esta Convenção foi ratificada pelo Estado Português através do Dec. Lei nº 26706, de 20.6.1936, vigorando, por isso, na ordem interna portuguesa, face ao estabelecido no art. 8º, nº 2 da Constituição da República, onde se preceitua que *«as normas constantes de convenções internacionais regularmente ratificadas ou aprovadas vigoram na ordem interna após a sua publicação oficial e enquanto vincularem internacionalmente o Estado Português.»*

Contudo, a Convenção de Varsóvia foi depois modernizada e consolidada através a Convenção de Montreal, assinada em 28.5.1999, transposta para a nossa ordem jurídica através do Dec. Lei nº 39/2002, de 27.11.

Nos termos do art. 4º, nº 1 desta Convenção para o transporte de mercadorias será emitida uma carta de porte aéreo.

*“A carta de porte aéreo ou o recibo da mercadoria constituem, salvo prova em contrário, presunção da celebração do contrato, da aceitação da mercadoria e das condições de transporte aí referidas”* - cfr. art. 11º, nº 1 da Convenção de Montreal.

*“As declarações constantes da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria relativas ao peso, dimensões e embalagem desta, assim como as declarações relativas ao número de volumes, fazem fé até prova em contrário (...)”* - cfr. art. 11º, nº 2 da Convenção de Montreal.

4. No caso dos autos a carta de porte aéreo, que foi impugnada pela ré, acha-se junta a fls. 51 e dela decorre a referência a dois pesos - 91 e 435,50 - e também a duas unidades de medida - kg e lb -, ou seja quilogramas e libras internacionais.

A libra internacional é uma unidade de massa definida como correspondendo a 0,45359237 quilogramas, utilizada principalmente nos Estados Unidos, no Canadá e no Reino Unido.[1]

A autora na faturação efectuada reportou-se ao peso de 435,50 kgs, mas como na carta de porte aéreo essa não é a única unidade de medida referenciada, desconhece-se qual a unidade a que respeita aquele valor. Tal como se desconhece a que unidade de medida se refere o valor de 91.

Aliás, estando em causa o transporte de 13 kits de quadros de bicicletas em carbono, tal como já atrás se referiu, nunca poderia este material atingir o peso total de 435,5 kgs ou sequer um peso aproximado.

Seria muito mais plausível que esse peso se situasse no outro valor mencionado na carta de porte aéreo - 91 - que, de resto, pouco se distancia dos 85 kgs. de peso que, com reporte ao “packing list” apresentado pela ré, foi utilizado pela autora para fundamentar o orçamento pelo valor de 874,62€

[cfr. nº 5].

Sucede que a ré impugnou a carta de porte aéreo e a prova produzida em audiência, pelas razões já explanadas, é de molde a afastar a fé que a esta carta é atribuída pelo art. 11º, nº 2 da Convenção de Montreal no tocante ao peso da mercadoria transportada.

Assim, tendo-se provado, face à factualidade assente que as mercadorias transportadas coincidem com as que vinham mencionadas no “packing list”, e que o peso de 435,5 kgs não tem qualquer correspondência com essas mercadorias, terá que se manter o preço que, para o transporte, fora inicialmente acordado entre a autora e a ré - 874,62€.

Deste modo, uma vez que se provou que a ré pagou, relativamente ao transporte em causa nestes autos, esta importância de 874,62€ [nº 9], impõe-se concluir, sem necessidade de outras considerações, pelo insucesso do recurso interposto pela autora e pela confirmação da sentença recorrida.

\*

Sumário (da responsabilidade do relator - art. 663º, nº 7 do Cód. de Proc. Civil):

.....  
.....  
.....

\*

## DECISÃO

**Nos termos expostos, acordam os juízes que constituem este tribunal em julgar improcedente o recurso de apelação interposto pela autora “B..., Soc. Unip. Lda.” e, em consequência, confirma-se a sentença recorrida.**

Custas a cargo da autora/recorrente.

Porto, 15.12.2020

Rodrigues Pires

Márcia Portela

Carlos Querido

---

[1] Cfr. pt.wikipedia.org