

## SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA | CÍVEL

Acórdão

Processo	Data do documento	Relator
21305/18.9T8PRT.G1.S1	6 de abril de 2021	Fátima Gomes

### DESCRITORES

Transporte internacional de mercadorias por estrada - tir > Contrato de transporte > Convenção cmr > Perda das mercadorias > Ónus da prova > Presunção de culpa > Revista excepcional

### SUMÁRIO

I. Ao contrato internacional de transporte de mercadorias por estrada é aplicável a Convenção Relativa ao Contrato Internacional de Mercadorias por Estrada -CMR - aprovada para adesão pelo Decreto-Lei n.º 46 235, de 18 de Março de 1965, convenção essa alterada pelo Protocolo de Genebra de 5 de Julho de 1978, aprovado em Portugal para a sua adesão pelo Decreto n.º 28/88, de 6 de Setembro, sendo a regra em termos de responsabilidade a de que 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.

II. Uma vez que resulte demonstrada a perda ou danificação de mercadorias, que nunca poderia ficar ao encargo ou constituir um ónus probatório do transportador, por ser um facto constitutivo da sua responsabilidade, imponderá sobre o transportador a responsabilidade pelos danos advenientes, o qual apenas dela se poderá eximir se a demonstrada “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”.

## TEXTO INTEGRAL

Acordam no Supremo Tribunal de Justiça

I. Relatório

1. TERMOBRASA - Eusébio Ribeiro & Costa, Lda. e EURL - ENERGIEPACK GROUP intentaram acção

declarativa, sob a forma de processo comum, contra **S. H. Trans Natur, S.A. e TRANSNEIVA - Sociedade de Transportes, Lda.** a pedir a condenação solidária destas a pagar-lhes a quantia de € 31 300,00 (trinta e um mil e trezentos euros), a título de indemnização correspondente ao valor da mercadoria perdida e devolução dos valores pagos pelo transporte, acrescida de juros comerciais vencidos e vincendos desde 31/07/2018, à taxa de 5%.

Para tanto, alegaram, em síntese, que a autora Termobrasa celebrou com a Trans Natur um contrato de transporte de 30 paletes de cilindros, 6 paletes de blocos termodinâmicos e 2 paletes de painéis, desde Portugal até França, na morada indicada no ponto 3 do CMR, no valor total de € 30 000,00 (trinta mil euros). Porém, a mercadoria foi descarregada numa morada desconhecida, a pessoas estranhas, sem que a autora Termobrasa tivesse dado quaisquer instruções nesse sentido, o que determinou a perda total dessa mercadoria, tendo sido paga pelo serviço de transporte a quantia de € 1300,00 (mil e trezentos euros).

2. A ré Transneiva apresentou contestação, na qual invocou, para o que ora releva, que cumpriu o transporte da mercadoria que, alegadamente, foi perdida, uma vez que o seu motorista, ao chegar à morada indicada no CMR, foi aí informado, por um funcionário, que o armazém se encontrava com a lotação esgotada, sendo-lhe indicado outro local para a descarga, onde foi efectuada a entrega.

3. Após julgamento, foi proferida a sentença datada de 01-07-2019, que julgou a acção improcedente e consequentemente absolveu as rés do pedido.

4. Não conformada, a autora Termobrasa interpôs recurso de apelação para o Tribunal da Relação de Guimarães, no qual impugnou de facto e de direito, tendo sido proferido acórdão em 10-09-2020, que confirmou a decisão da primeira instância, com fundamentação idêntica e sem voto de vencido.

5. Ainda não conformada, a autora Termobrasa apresentou **recurso de revista excepcional** no qual apresentou as seguintes conclusões:

“1.º As questões em apreço, carecidas de apreciação em vista de melhor aplicação do direito, reportam-se à segurança jurídica própria e indispensável ao transporte internacional regulado pela Convenção de Geneve/CMR aprovada pelo DL n.º 46235 de 18/03/1965, em concreto, no âmbito do transporte internacional rodoviário de mercadorias;

2.º Consistem em saber:

- Quem tem o poder de dispor das mercadorias transportadas, em concreto quando existam dúvidas sobre o local de descarga?

- Em concreto, quando existam dúvidas sobre o local de descarga, a pessoa a contactar para solicitar instruções quanto ao destino da carga será a sede da transportadora ou a do proprietário da mercadoria, o expedidor da mesma?

- As condições contratuais do transporte internacional rodoviário de mercadorias, por via terrestre, encontram-se apostas na declaração de expedição CMR conforme previsto nos artigos 4.º e 6.º, n.ºs 1 e 2, da referida Convenção de Geneve ou é possível que as partes aditem guias ou outros documentos não previstos na referida convenção?

- Todas as instruções iniciais, contratuais, do transporte internacional rodoviário de mercadoria resultam do previsto nos artigos 4.º e 6.º da Convenção de Geneve CMR

3.º Foi decidido, pelo Tribunal da Relação de Guimarães, e ao arpeio do previsto no artigo 18.º e 20.º Convenção CMR, que não resultou prova da efetiva perda da mercadoria, apesar da entrega ter sido feita numa morada distinta da que consta na CMR, podendo e devendo ter sido consultado o expedidor, e negligentemente não o fazendo,

4.º A A., fabricante de bombas de calor, bem como todos os expedidores e geral, ficam na grave e assustadora dúvida, em concreto, se o poder de disposição das suas mercadorias é deles, verdadeiramente deles, os proprietários, ou se os transportadores, por intermédio das sedes das empresas transportadoras podem dispor das mercadorias que transportam com uso a diversos expedientes mais ou menos elaborados e com recurso a “outros documentos” (impugnados ou não) que não a exclusiva declaração de expedição CMR, tal como resulta da Convenção;

5.º Em bom rigor, foram retiradas conclusões de direito do fato de o motorista, que não encontrou o local de descarga, comprovadamente, não ter obtido qualquer instrução do expedidor para descarregar em lugar diferente do constante da declaração de expedição CMR;

6.º Tanto mais que a normalidade e bom senso impõe a conclusão que as pessoas coletivas não podem ser encontradas foram das suas instalações e que o poder de decidir sobre o local de descarga não é do motorista, nem de qualquer outra pessoa que não a que tem o poder de dispor da sua propriedade;

7.º O motorista sentiu necessidade de contactar a sua sede, e esta, perante as dificuldades de entrega decidiu sem consulta do expedidor, determinando a entrega em condições alheias ao contrato de transporte, as condições que se encontram no previstas no artigo 6.º CMR;

8.º Impõe-se, a jusante do processo negocial, o ónus de prova da perda da mercadoria contra presunção, fazendo-se “tábua rasa” das presunções previstas nos artigos 18.º, n.º 1, e 20.º, n.º 1, da CMR;

9.º Inclusivamente desconsiderando até o previsto no artigo 23.º, n.ºs 1 a 3, da Convenção CMR, isto é, decidindo-se sem qualquer aplicação da legislação especial, Convenção, que não permite concluir-se que se desconhece o valor da mercadoria, desde logo porque nos termos do previsto nos artigos 4.º, 6.º, alíneas f), g) e h), e 23.º, n.ºs 1, 2 e 3, o concreto dano está estabelecido na declaração de expedição,

10.º Ora a declaração de expedição junta identifica o peso, os volumes e a mercadoria, e o valor correspondente será de € 31.085,95 (fórmula que se obtêm câmbio diário DSE-EUR - 1.201x3.105x8,33);

11.º Pugnando-se, cumulativamente, nos termos do previsto no art. 674.º, n.º 1, alínea a), do CPC, atento ao erro de aplicação e interpretação das referidas normas, que foram sumariamente derogadas em vista à aplicação dos regimes civilísticos nacionais;

12.º Pois este verdadeiro incumprimento contratual tem as consequências previstas na responsabilidade própria prevista no artigo 7.º da referida Convenção, e não nos regimes dos artigos 414.º e 799.º do CC, tanto mais que o dano se presume nos termos do previsto no artigo 23.º e documento CMR junto com a petição inicial;

13.º Também se presumindo a perda das mercadorias pelo simples fato de terem sido entregues ao transportador, conforme CMR junto com a petição inicial conjugado com o fato considerado provado de não ter sido entregue no local previsto no artigo 6.º da Convenção CMR, o mesmo que não pode ser alterado sem instruções do expedidor, e que se constitui como obrigação contratual própria e independente da entrega ao destinatário, in caso putativo destinatário,

14.º As normas do artigo 17.º, n.º 1, e 18.º, n.º 1, da Convenção CMR, idealizadas precisamente para impedir o abuso de direito que se expõe quando entidade que (em o domínio do facto dele tirar benefício não legítimo, como seja: afirmar que entregou a mercadoria em local diverso do que lhe foi indicado no CMR e que o expedidor é quem tem de provar a perda da mercadoria,

15.º A Convenção, que vigora desde 1965, não deve ser desvirtuada com “soluções” que retirem a confiança no contrato de transporte rodoviário nacional, ou para que não baste que fique provado um telefonema à sede da transportadora para que esta com base em qualquer documento extra declaração de expedição insira no destinatário variáveis adversas à segurança no comércio jurídicos,

16.º O artigo 4.º da Convenção é muito claro, ao consignar que “o contrato de transporte estabelece-se por meio de uma declaração de expedição”, referindo o artigo 6.º que “a declaração de expedição deve conter (...) o nome e endereço do destinatário”, não se encontrando legislação que permita, tal como se pretende no acórdão recorrido, o recurso a qualquer outro documento para além do contrato/declaração de transporte.

17.º Impõe-se assim a presente revista em ordem a aplicar o estrito e rigoroso regime legal da Convenção de Geneve de 1965.”

6. As Recorridas apresentaram contra-alegações, nas quais pugnam pela inadmissibilidade da revista excepcional, por não terem sido apresentadas razões para tal, e bem assim pelo não provimento do recurso.

7. Pela Relatora deste Supremo Tribunal a quem o recurso foi distribuído, por despacho de 10-12-2020, foi verificada a dupla conformidade decisória, bem como os demais requisitos gerais de admissibilidade do recurso.

8. A Formação, por acórdão de 09-02-2021, ao abrigo do disposto no art. 672.º, n.º 1, al. a), do CPC, deliberou admitir a presente revista excepcional, com vista a “ajuizar sobre a repartição do ónus probatório respeitante à invocada perda da mercadoria em referência, em primeira linha, à luz das disposições conjugadas dos artigos 4.º, 6.º, n.º 1, alínea d), 15.º, n.º 1, 17.º, n.º 1 e 2, 18.º, n.º 1, 20.º, n.º 1, e 23.º, n.º 1, da Convenção de Genebra, de 18 de maio de 1956, aprovada, na ordem interna, pelo Decreto-Lei n.º 46235, de 18/03/1965, para só então, em função desse critério normativo, se ter por verificada ou não essa alegada perda.

Trata-se, mais precisamente, de saber se da entrega da mercadoria em local diferente do acordado entre o expedidor e o transportador, constante do CMR. sem posteriores instruções daquele, será de presumir a perda dessa mercadoria, como imputável ao transportador (a aqui 1.ª R.). e se recai sobre este o ónus de ilidir tal presunção.

Ou então se, tratando-se de uma obrigação de resultado (a obrigação de entrega no local de destino acordado), recai sobre o transportador o ónus de ilidir a respetiva culpa pela não verificação desse resultado, nos termos do artigo 799.º, n.º 1. do CC.”

Dispensados os vistos, cumpre analisar e decidir.

## II. Fundamentação

### 9. De facto

#### 9.1. Factos provados:

1. A 1ª A. (Termobrasa) tem por objeto o fabrico e comércio de termoacumuladores e bombas de calor, PME de Excelência e Exportador.

2. A 1ª R. (S. H. TRANS NATUR, S.A.), empresa que se dedica ao transporte internacional de mercadorias, sendo também transitária, tal como a 2ª R. (TRANSNEIVA, Sociedade de Transportes Lda.), que também tem por objeto social o transporte de mercadorias por estrada.
3. A 1ª A. acordou com a 1ª R. o transporte de 30 (trinta) paletes de cilindros, 6 (seis) paletes bloco termodinâmicos e 2 (dois) paletes de painéis, a serem entregues à SAS ICADE PROMOTION no 83 Rue Anizan - Cavillon, 93350 Le Bourget, França.
4. A 1ª R. acordou com a 2ª R. o transporte em causa.
5. A mercadoria foi descarregada na Rue Vaillant Couturier.
6. Pedidas explicações à 1ª R. pelo sucedido, esta enviou o documento junto a fls. 11, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido.
7. O motorista da 2ª R., AA, pelas 14h50m do dia 31/07/2018 procedeu à descarga do veículo ...-ST... em local diferente do indicado pelo expedidor.
8. O que sucedeu sem qualquer instrução, consentimento ou consulta do expedidor.
9. A 2ª A. efectuou à 1ª R. o pagamento da quantia de €1.300,00 (mil e trezentos euros) pelo transporte da mercadoria supra identificada.
10. No cumprimento do referido transporte, o motorista AA dirigiu-se à SAS Icade Promotion, em 88 Rue Amizan - Cavillou, 93350 Le Bourget.
11. Aí chegado, o motorista recebeu indicação de que teria que efectuar a descarga da mercadoria num outro armazém.
12. Para o efeito, o motorista foi acompanhado até àquela segunda localização.
13. No documento junto a fls. 9, denominado "Guia de Transporte" consta que a SAS ICADE PROMOTION tem morada, sita em 22 Rue Camille Desmoulins, 92130 Issy Les Molineaux.
14. Uma vez chegado ao referido local, o motorista fez a entrega da mercadoria, a qual decorreu com normalidade.

#### 9.2. Factos não provados:

a) A 2ª A. (EURL – Energiepack Group), sociedade sediada em Pinsaguel – França, distribuidora naquele País dos produtos fabricados pela 1ª A., em “joint venture”.

b) Por contrato entre AA. e aSAS ICADE PROMOTION com sede em 27 Rue Camille Desmoulins, 92130 Issy Les Moulineaux, foram enviadas 30 bombas de calor em aço inox de 260 litros.

15. A mercadoria foi entregue em morada desconhecida do expedidor e a pessoas estranhas à SAS ICADE PROMOTION.

c) Nas circunstâncias supra descritas em 10., o motorista aí chegado, ou seja, já em plenas instalações da SAS Icade Promotion, foi, de imediato, abordado por um senhor que se identificou como sendo funcionário da SAS ICADE PROMOTION.

d) O qual lhe deu a indicação de que aquele armazém se encontrava com a lotação esgotada, pelo que, o motorista teria que efectuar a descarga da mercadoria num outro armazém da S....

e) Para o efeito, o referido funcionário pediu ao motorista que o acompanhasse até aquela segunda localização.

f) Face à indicação dada e à aparência de normalidade do solicitado, em particular pelo local onde o motorista foi abordado, este dirigiu-se para o outro armazém indicado.

## 10. De Direito

10.1. A questão a resolver, por se tratar de revista excepcional, consiste em aferir a quem pertence o ónus probatório da alegada perda de mercadoria, à luz dos arts. 4.º, 6.º, n.º 1, alínea d), 15.º, n.º 1, 17.º, n.º 1 e 2, 18.º, n.º 1, 20.º, n.º 1, e 23.º, n.º 1, da Convenção de Genebra, de 18 de Maio de 1956, aprovada, na ordem interna, pelo Decreto-Lei n.º 46235, de 18/03/1965, para, posteriormente, aferir se ocorreu violação das normas de direito em sede de repartição de ónus da prova e suas consequências.

10.2. As normas indicadas da Convenção de Genebra têm o seguinte teor:

### Art.º 4.º

O contrato de transporte estabelece-se por meio de uma declaração de expedição. A falta, irregularidade ou perda da declaração de expedição não prejudicam nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que continua sujeito às disposições da presente Convenção.

### Art.º6.º

1. A declaração de expedição deve conter as indicações seguintes:

- a) Lugar e data em que é preenchida;
- b) Nome e endereço do expedidor;
- c) Nome e endereço do transportador;
- d) Lugar e data do carregamento da mercadoria e lugar previsto de entrega;
- e) Nome e endereço do destinatário;
- f) Denominação corrente da natureza da mercadoria e modo de embalagem, e, quando se trate de mercadorias perigosas, sua denominação geralmente aceite;
- g) Número de volumes, marcas especiais e números;
- h) Peso bruto da mercadoria ou quantidade expressa de outro modo;
- i) Despesas relativas ao transporte (preço do transporte, despesas acessórias, direitos aduaneiros e outras despesas que venham a surgir a partir da conclusão do contrato até à entrega);
- j) Instruções exigidas para as formalidades aduaneiras e outras;
- k) Indicação de que o transporte fica sujeito ao regime estabelecido por esta Convenção, a despeito de qualquer cláusula em contrário.

2. Quando seja caso disso, a declaração de expedição deve conter também as seguintes indicações:

- a) Proibição de transbordo;
- b) Despesas que o expedidor toma a seu cargo;
- c) Valor da quantia a receber no momento da entrega da mercadoria;
- d) Valor declarado da mercadoria e quantia que representa o juro especial na entrega;
- e) Instruções do expedidor ao transportador no que se refere ao seguro da mercadoria;

f) Prazo combinado, dentro do qual deve efectuar-se o transporte;

g) Lista dos documentos entregues ao transportador.

3. As partes podem mencionar na declaração de expedição qualquer outra indicação que considerem útil.

Art.º 15.º

1. Quando houver impedimentos à entrega, depois da chegada da mercadoria ao lugar de destino, o transportador pedirá instruções ao expedidor. Se o destinatário recusar a mercadoria, o expedidor terá o direito de dispor desta sem ter de apresentar o primeiro exemplar da declaração de expedição.

2. Mesmo que tenha recusado a mercadoria, o destinatário pode sempre pedir a entrega desta, enquanto o transportador não tiver recebido instruções em contrário do expedidor.

3. Se o impedimento à entrega surgir depois de o destinatário ter dado ordem de entregar a mercadoria a outra pessoa, em conformidade com o direito que lhe cabe em virtude do artigo 12, parágrafo 3, o destinatário substitui o expedidor e a referida outra pessoa substitui o destinatário para a aplicação dos parágrafos 1 e 2 acima.

Art.º 17.º

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.

3. O transportador não pode alegar, para se desobrigar da sua responsabilidade, nem defeitos do veículo de que se serve para efectuar o transporte, nem faltas da pessoa a quem alugou o veículo ou dos agentes desta.

4. Tendo em conta o artigo 18, parágrafos 2 a 5, o transportador fica isento da sua responsabilidade quando a perda ou avaria resultar dos riscos particulares inerentes a um ou mais dos factos seguintes:

a) Uso de veículos abertos e não cobertos com encerado, quando este uso foi ajustado de maneira

expressa e mencionado na declaração de expedição;

b) Falta ou defeito da embalagem quanto às mercadorias que, pela sua natureza, estão sujeitas a perdas ou avarias quando não estão embaladas ou são mal embaladas;

c) Manutenção, carga, arrumação ou descarga da mercadoria pelo expedidor ou pelo destinatário ou por pessoas que actuem por conta do expedidor ou do destinatário;

d) Natureza de certas mercadorias, sujeitas, por causas inerentes a essa própria natureza, quer a perda total ou parcial, quer a avaria, especialmente por fractura, ferrugem, deterioração interna e espontânea, secagem, derramamento, quebra normal ou acção de bicharia e dos roedores;

e) Insuficiência ou imperfeição das marcas ou dos números dos volumes;

f) Transporte de animais vivos.

5. Se o transportador, por virtude do presente artigo, não responder por alguns dos factores que causaram o estrago, a sua responsabilidade só fica envolvida na proporção em que tiverem contribuído para o estrago os factores pelos quais responde em virtude do presente artigo.

#### Art.º 18.º

1. Compete ao transportador fazer a prova de que a perda, avaria ou demora teve por causa um dos factos previstos no artigo 17, parágrafo 2.

2. Quando o transportador provar que a perda ou avaria, tendo em conta as circunstâncias de facto, resultou de um ou mais dos riscos particulares previstos no artigo 17, parágrafo 4, haverá presunção de que aquela resultou destes. O interessado poderá, no entanto, provar que o prejuízo não teve por causa total ou parcial um desses riscos.

3. A presunção acima referida não é aplicável no caso previsto no artigo 17, parágrafo 4, a), se houver falta de uma importância anormal ou perda de volume.

4. Se o transporte for efectuado por meio de um veículo equipado de maneira a subtrair as mercadorias à influência do calor, frio, variações de temperatura ou humidade do ar, o transportador não poderá invocar o benefício do artigo 17, parágrafo 4, d), a não ser que apresente prova de que, tendo em conta as circunstâncias, foram tomadas todas as medidas que lhe competiam quanto à escolha, manutenção e uso daqueles equipamentos e que acatou as instruções especiais que lhe tiverem sido dadas.

5. O transportador só poderá invocar o benefício do artigo 17, parágrafo 4, f), se apresentar prova de que, tendo em conta as circunstâncias, foram tomadas todas as medidas que normalmente lhe competiam e acatou as instruções especiais que lhe possam ter sido dadas.

Art.º 20.º

1. 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.

2. O interessado, ao receber o pagamento da indemnização pela mercadoria perdida, poderá pedir por escrito que seja avisado imediatamente se a mercadoria aparecer no decurso do ano seguinte ao pagamento da indemnização. Ser-lhe-á acusada por escrito a recepção desse pedido.

3. Dentro dos 30 dias seguintes à recepção desse aviso, o interessado poderá exigir que a mercadoria lhe seja entregue contra pagamento dos créditos resultantes da declaração de expedição e contra restituição da indemnização que recebeu, sendo eventualmente deduzidas as despesas incluídas nessa indemnização, e com reserva de todos os direitos a indemnização por demora na entrega prevista no artigo 23, e, se for caso disso, no artigo 26.

4. Na falta quer do pedido previsto no parágrafo 2, quer de instruções dadas no prazo de 30 dias previsto no parágrafo 3, ou ainda no caso de a mercadoria só aparecer depois de mais de um ano após o pagamento da indemnização, o transportador disporá dela em conformidade com a lei do lugar onde se encontra a mercadoria.

Art.º 23.º

1. Quando for debitada 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. No entanto, a indemnização não poderá ultrapassar 25 francos por quilograma do peso bruto em falta. Por franco entende-se franco-ouro, com o peso de 10/31 de grama com o título de 0,900.

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 do 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 24 e 26.

11. O contrato de transporte de mercadorias pode definir-se como “qualquer contrato pelo qual uma pessoa singular ou colectiva, o transportador, se obriga, em termos principais e contra o pagamento de uma remuneração, a deslocar por estrada, de um local para outro e por meio de um veículo, a mercadoria que lhe foi entregue pelo expedidor” e o transportador como “uma pessoa singular ou colectiva que assume a responsabilidade de deslocar a mercadoria do ponto de partida até ao local de destino por meio de um veículo de circulação rodoviária”.

Como refere Menezes Cordeiro[1], com a concordância de Januário da Costa Gomes[2], o contrato de transporte é uma prestação de serviços mas “não é o serviço em si que interessa ao contratante: releva, para este, apenas o resultado, isto é: a colocação da pessoa ou do bem íntegros, no local do destino”.

E ainda: “justamente por relevar o resultado final, o transporte acaba por assumir um conteúdo lato: abrange todas as operações necessárias para que o seu conteúdo útil possa ser atingido”[3].

É um contrato consensual, não estando a respectiva validade dependente da assunção de qualquer forma específica, e a falta da guia de transporte não prejudica a existência ou a validade do contrato (art.º 4.º), embora sirva de prova da celebração do contrato (art.º 2.º, al.d).

De acordo com o disposto no art.º 17.º/1 da CMR, 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[4].

O art. 17.º/2 da CMR ainda prevê a exclusão da responsabilidade do transportador se a perda, avaria ou demora se dever a: a) Culpa do interessado; b) Ordem do interessado; c) Vício próprio da mercadoria; d) Circunstâncias que o transportador não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar, e o ónus da prova da verificação de qualquer das situações que permitem a exclusão da responsabilidade cabe, ao transportador: conforme resulta dos princípios gerais sobre a repartição do ónus da prova (art. 342/2 CC) [5].

Por seu turno, do art.º 20.º/1 da CMR decorre a regra da dispensa, em determinados termos, do

interessado de “fazer a prova da perda da mercadoria, dispondo que o mesmo pode, sem necessidade de juntar outras provas, considerar a mercadoria como perdida na totalidade ou em parte, quando, respectivamente, a mesma não for entregue ou tiver sido apenas parcialmente entregue nos 30 dias seguintes ao termo do prazo convencionado ou, não havendo prazo, nos 60 dias após a aceitação da mercadoria pelo transportador”[6].

Quanto à natureza da responsabilidade de transportador há, na doutrina nacional, pelo menos duas posições: Menezes Cordeiro, que considera que o caso é de presunção de culpa, mas reconhecendo a melindrosidade da conclusão, coloca a palavra culpa entre aspas; Januário da Costa Gomes, que defende estar-se perante uma situação de responsabilidade objectiva atenuada, em que o transportador não se pode exonerar invocando e provando que não teve culpa, mas pode exonerar-se invocando e provando a imputação ao expedidor, ao destinatário, caso fortuito ou de força maior ou ainda o vício ou defeito da mercadoria ou da embalagem[7].

12. Tendo em consideração o exposto, impõe-se saber, em face das normas do CMR, a quem incumbe provar a perda da mercadoria, se ao transportador, se ao expedidor/destinatário, e bem assim se estas normas fixam ou não uma presunção de perda a favor do expedidor.

12.1. Na jurisprudência do STJ (seleccionada a mais relevante) tem-se entendido que incumbe ao credor a prova da perda da mercadoria e que a CMR não estabelece qualquer presunção do dano favorável ao credor, mas contém uma presunção de culpa do devedor/transportador, quando já se mostra provada a perda da mercadoria, por força do teor dos arts. 17.º e 18.º da CMR.

Devem ser considerados os seguintes arestos:

- Acórdão do STJ de 04-02-2020 (ainda não publicado): “É certo que do art. 17.º da Convenção resulta a responsabilidade do transportador, no caso de perda ou avaria da mercadoria entre o momento do carregamento da mercadoria e o da entrega, mas essa responsabilidade ocorre perante a pessoa ou entidade que contratou os seus serviços. (...) Ao lesado que queira demandar o transportador, incumbia o ónus de alegar e provar a celebração do contrato, a entrega da mercadoria ao transportador e o facto ilícito causador do dano.”;

- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 12-10-2017, revista n.º 4858/12.2TBMAI.P1.S1: “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 (art. 17.º, n.º 1, da CMR). A prova da perda ou avaria da mercadoria, assim como a demora na entrega compete ao expedidor. Por sua vez, cabe ao transportador a prova de que a perda, a avaria ou a demora teve qualquer uma das causas tipificadas que o isenta da responsabilidade (arts. 18.º, n.º 1, e 17.º, n.ºs 2 e 4, da CMR).”

- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 15-05-2013, na Revista n.º 9268/07.0TBMAI.P1.S1: “Ora “a falta de entrega da mercadoria configura incumprimento contratual” e pode dever-se a várias causas, nomeadamente, perda, destruição, extravio, retenção. arresto, penhora, ou qualquer outro acto da autoridade ou de terceiro. Nas prestações de resultado, como acontece no contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada, em que o transportador se encontra obrigado a alcançar o efeito útil contratualmente previsto, basta ao credor demonstrar a não verificação desse resultado, ou seja, a não entrega da mercadoria pelo transportador, no local e tempo acordados, para se estabelecer o incumprimento do devedor. A propósito da responsabilidade do transportador, na parte que agora interessa considerar, dispõe o n.º 1 do artigo 17º da CMR que “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”. De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 18º da CMR, “compete ao transportador fazer a prova de que a perda, avaria ou demora teve por causa de um dos factos previstos no artigo 17º, parágrafo 2º.”. Assim, 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 sucedido, ou seja uma circunstância limitativa da sua responsabilidade.”

- Acórdão deste STJ de 05-06-2012, Revista n.º 3303/05.4TBVIS.C2.S1: “Nas prestações de resultado, como acontece no contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada, em que o transportador se encontra obrigado a alcançar o efeito útil contratualmente previsto, basta ao credor demonstrar a não verificação desse resultado, ou seja, a não entrega da mercadoria pelo transportador, no local e tempo acordados, para se estabelecer o incumprimento do devedor.” (...)

E mais adiante explica que o art. 17.º, n.º 1, da CMR estabelece uma “presunção de culpa do transportador, que só fica desobrigado desta responsabilidade, nos termos do 2, do mesmo art. 17, da CMR, se a perda, avaria ou demora teve por causa” alguma das previsões aí equacionadas.

12.2. Em termos doutrinários, encontramos doutrina que defende que o art. 17.º, n.º 1 do CMR estabelece não só uma presunção de culpa do transportador, mas também uma presunção de responsabilidade, como M. Januário da Costa Gomes[8] e Nuno Castello-Branco Bastos[9].

Esta “presunção de responsabilidade” não parece contender com a distribuição do ónus de prova quanto à perda da mercadoria, pois conforme explica Nuno Castello-Branco Bastos[10] “A responsabilidade do transportador pressuporá sempre a ocorrência de um dano, traduzido na deterioração dos bens ou na sua perda, parcial ou total, ou noutra tipo de prejuízo provocado pela demora na entrega (a qual também pode originar a avaria ou o perecimento dos bens). A fim de conseguir a respectiva indemnização, deverá o interessado na carga provar que sofreu qualquer destes danos, para além de poder exigir a entrega da mercadoria, enquanto cumprimento natural da prestação do transportador. Este, como vimos, não se obriga apenas a deslocar as fazendas, mas também a entregá-las no destino, cumprindo a obrigação

accessória de custódia, isto é, obriga-se a consigná-las no preciso estado em que as recebeu. Além disso, o cumprimento completo da sua obrigação incluirá a realização do transporte no prazo acordado, ou então num prazo razoável. Havendo dano, seguir-se-ão as regras probatórias da Convenção, que, através de orientações adjectivas, visam, no fundo, realizar o objectivo substantivo que se traduz num certo equilíbrio dos interesses de quantos se envolvem no transporte. Provada que seja a verificação do dano, acto contínuo, surge, sobre o transportador, e a favor do interessado na carga, uma presunção de responsabilidade (arts. 17.º, 1, e 18.º, n.º 1). Aliás, o transportador responderá por quaisquer actos praticados no âmbito funcional da realização do transporte, por todos os seus prepostos, comissários, representantes ou mandatários, isto é, responde pelos actos de todos a quantos recorra para que o transporte aconteça, sendo esta uma regra que se mantém em todos os domínios dos transportes (cfr. art.3.º/CMR, art. 10.º e n.º 2 do art. 17.º do DL n.º 239/2003) - que é, aliás, *ius receptum* no domínio do direito privado, em geral. (...) Poderá, então, o transportador reverter esta presunção e, findo o processo probatório, exonerar-se da responsabilidade que lhe havia sido presuntivamente assacada. Mas, em certos casos, todo se passará como se esta reversão da presunção de responsabilidade fizesse emergir uma presunção, ainda ilidível, de irresponsabilidade.”.

Igual posição é defendida por Adriano M. Godinho[11], ao entender que estamos perante uma presunção de responsabilidade do transportador, pois uma vez que o interessado logre provar o dano, presume-se o incumprimento, total ou parcial, do contrato, o qual é imputado ao transportador, nos termos dos arts. 17.º, n.º 1, e 18.º, n.º 1, da Convenção CMR.

Alfredo Proença[12] diz-nos expressamente que “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”.

Para se definir a situação dos autos importa ainda tomar em consideração o regime da repartição do ónus da prova.

O art. 342.º, n.º 1, do CC estabelece que aquele que invoca um direito cabe fazer a prova dos factos constitutivos do direito que se arroga, enquanto o n.º 2 prevê que a prova dos factos impeditivos, modificativos ou extintivos do direito invocado compete àquele contra quem a invocação é feita e o n.º 3 estatui que, em caso de dúvida, os factos devem ser considerados como constitutivos do direito.

A distribuição do ónus da prova que encontramos neste normativo corresponde a um critério de normalidade que postula nesta matéria, como princípio orientador, que a parte que invoca um direito tem o ónus de provar os factos que constituem os pressupostos desse direito.

Por outro lado, a parte contrária arcará com o ónus de provar os factos que são aptos a excluir ou impedir a eficácia dos factos constitutivos do direito do autor.

Da conjugação desta norma (342.º CC) com o teor dos arts. 4.º, 6.º, n.º 1, al. d), 15.º, n.º 1, 17.º, n.º 1 e 2, 18.º, n.º 1, 20.º, n.º 1, e 23.º, n.º 1, da Convenção de Genebra, de 18 de Maio de 1956, aprovada, na ordem interna, pelo Decreto-Lei n.º 46235, de 18/03/1965, é de concluir que a CMR não estabelece qualquer presunção da perda de mercadoria, cabendo ao credor (expedidor ou destinatário) o ónus de provar a perda da mercadoria.

Provado o facto constitutivo da responsabilidade do transportador operará a a responsabilidade do transportador, nos termos dos arts. 17.º e ss. da CMR, o que, na situação dos autos não se verificou, tendo em conta os factos provados.

De acordo com estas premissas, in casu, o acórdão recorrido procedeu à aplicação correcta aplicação do direito vigente, sem qualquer violação a apontar, não havendo razões que justifiquem a não confirmação do acórdão recorrido.

### III. Decisão

Pelos fundamentos indicados, é negada a revista e confirmado o acórdão recorrido.

Custas pelo recorrente.

Lisboa, 6 de Abril de 2021

Fátima Gomes (relatora)

Fernando Samões

Maria João Vaz Tomé

Nos termos do art. 15º-A do Decreto-Lei nº 10-A/2020, de 13 de Março, aditado pelo Decreto-Lei nº 20/2020, de 1 de Maio, declaro que o presente acórdão tem o voto de conformidade da Exma. Senhora Conselheira, Maria João Vaz Tomé que compõe este Colectivo.

- 
- [1] Manual de direito comercial, I, Almedina, Coimbra, 2001, p. 537, apud: Manuel Januário da Costa Gomes, “A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR NO ACTO UNIFORME DA OHADA RELATIVO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS”, p. 4, in <http://www.fd.ulisboa.pt/wp-content/uploads/2014/12/Gomes-Januario-Costa-A-RESPONSABILIDADE-DO-TRANSPORTADOR-NO-ACTO-UNIFORME-DA-OHADA-RELATIVO-AO-TRANSPORTE-RODOVIARIO-DE-MERCADORIAS.pdf>
- [2] Cf. ainda Costeira da Rocha, O contrato de transporte de mercadorias. Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias, Almedina, Coimbra, 2000, pp. 65-66, Alfredo Proença, Transporte e Mercadorias por Estrada, Almedina, Coimbra 1998, p. 58.
- [3] Manuel Januário da Costa Gomes, “A RESPONSABILIDADE...”, obra citada, p. 4.
- [4] Manuel Januário da Costa Gomes, “A RESPONSABILIDADE...”, obra citada, p. 18.
- [5] Manuel Januário da Costa Gomes, “A RESPONSABILIDADE...”, obra citada, p. 20.
- [6] Manuel Januário da Costa Gomes, “A RESPONSABILIDADE...”, obra citada, p. 18.
- [7] Manuel Januário da Costa Gomes, “A RESPONSABILIDADE...”, obra citada, p. 26-27, que explicita: “É certo que não estaremos muito longe do efeito da presunção de culpa do art. 799/1 do CC; contudo, as situações e as consequências não são iguais; como resulta do facto de ao transportador não bastar demonstrar que não teve culpa, sendo-lhe exigido que demonstra, pela positiva, a verificação de uma das causas de exclusão. O sistema de responsabilidade é objectivo - na linha, de resto, da responsabilidade ex recepto que vem do direito romano- mas tem fortes semelhanças com um sistema de responsabilidade subjectiva presumida, mas não pura”.
- [8] No artigo “O Acórdão de 12.10.2017 ou o persistente alheamento do STJ relativamente ao regime específico da CMR”, in Revista de Direito das Sociedades, Ano X (2018), número 3.
- [9] In Direito dos Transportes, Série de Cadernos do IDET, Almedina, 2004, pp. 93 e 94.
- [10] In obra citada.
- [11] “A responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias”, in Temas de Direito dos Transportes I, Almedina, 2010, pp. 92 a 94.
- [12] In obra citada p. 58.

**Fonte:** <http://www.dgsi.pt>