

# A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR NO ACTO UNIFORME DA OHADA RELATIVO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS\*

Manuel Januário da Costa Gomes\*\*

**Sumário:** 1. Introdução; 1.1. Razão da escolha do tema e respectivo âmbito; 1.2. O âmbito de aplicação do AUTRM; 1.3. Caracterização do contrato de transporte rodoviário de mercadorias; 1.4. A formação do contrato e a guia de transporte; 1.5. A duração do transporte; 2. A execução do contrato de transporte; 2.1. A embalagem das mercadorias; 2.2. As declarações e a responsabilidade do expedidor; 2.3. A recepção da mercadoria pelo transportador; 2.4. A entrega da mercadoria; 2.5. Perturbações no transporte; 3. A responsabilidade do transportador; 3.1. Fundamento da responsabilidade; 3.2. Causas de exclusão da responsabilidade; 3.3. Limites da responsabilidade e cálculo da indemnização; 3.4. Situações de concurso de responsabilidade contratual e responsabilidade extra-contratual; 3.6. Prazos de reclamação e de prescrição; 4. Natureza da responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias.

## 1. Introdução

### 1.1. Razão da escolha do tema e respectivo âmbito

I. Numa altura em que a Faculdade de Direito de Bissau está em festa, pareceu-me importante falar sobre um tema nobre do direito dos transportes, mais concretamente do transporte rodoviário de mercadorias. Refiro-me à abordagem da *responsabilidade do transportador*, aproveitando o ensejo para apresentar alguns traços importantes do regime

---

\* Texto-base da conferência proferida em Bissau, no dia 22 de Março de 2006, por ocasião das comemorações do 15º aniversário da Faculdade de Direito de Bissau.

\*\* Professor da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

do Acto Uniforme da OHADA<sup>1</sup> relativo ao transporte rodoviário de mercadorias (adiante AUTRM)<sup>2</sup>, cuja versão em língua portuguesa foi publicada no *Boletim Oficial* de 22 de Setembro de 2005.

Nesta abordagem, faremos várias referências à Convenção relativa ao transporte internacional de mercadorias por estrada (adiante CMR), assinada em Genebra em 18 de Maio de 1956, referências essas que se justificam plenamente pelo facto de a CMR ter sido a fonte de inspiração directa do AUTRM, reproduzindo este, no geral, as soluções daquela.

II. Circunscrevemos a nossa atenção à temática da responsabilidade do transportador, enquadrando, previamente, o contrato e a operação de transporte. Ficam, assim, de fora, da nossa atenção importantes aspectos de regime do AUTRM, incluindo alguns que se prendem com questões de responsabilidade do transportador mas que se enquadram em problemáticas específicas, como o *transporte sobreposto*<sup>3</sup> ou o *transporte sucessivo*.

## 1.2. O âmbito de aplicação do AUTRM

I. O âmbito de aplicação do AUTRM é traçado claramente no seu art. 1. O AUTRM tem aplicação a todo o contrato de transporte rodoviário de mercadorias em que o *lugar de carregamento* da mercadoria e o *lugar previsto para a sua entrega*, tal como se encontram indicados no contrato, se encontrem situados nos territórios de um Estado membro da OHADA ou no território de dois Estados diferentes, sendo, pelo menos, um deles membro da OHADA.

Assim, se o transporte rodoviário se inicia na Guiné-Bissau, país do lugar de carregamento, tendo como destino a Guiné Equatorial, país do lugar previsto para a

---

<sup>1</sup> Cf., sobre esta, em geral, LOHOUES-OBLE, Jacqueline, *L'apparition d'un droit international des affaires en Afrique*, in "Revue Internationale de Droit Compare", N.º 3-1999, p. 543 e ss. e JOHNSON, Kwawo Lucien, *L'OHADA et la modernisation du droit des affaires en Afrique*, in "Uniform Law Review", 2003-1/2, p. 71 e ss..

<sup>2</sup> Cf. a breve "apresentação" do AUTRM feita por ABBOYIBOR, Pascal K., *L'OHADA a adopté un nouvel Acte Uniforme relatif au Transport des Marchandises par Route*, in "Revue de Droit des Affaires Internationales", N.º 4-2003, p. 440 e ss..

<sup>3</sup> Cf., sobre este, face à CMR, DELEBECQUE, Philippe, *La Convention CMR, les transports superposés et multimodaux*, in "Uniform Law Review", 2006-3, p. 569 e ss..

entrega, é obviamente aplicável o AUTRM, uma vez que ambos os Estados são Estados-membros da OHADA. Mas aplicar-se-á igualmente o AUTRM se, sendo o mesmo o lugar de carregamento, o lugar de destino se situar, por exemplo, na Gâmbia, país que não é membro da OHADA.

A aplicação do AUTRM é, tal qual no art. 1/1 da CMR, independente do domicílio e da nacionalidade das partes no contrato, conforme esclarece ainda o art. 1/1, onde se encontra a *delimitação positiva* do âmbito de aplicação do AUTRM.

II. A *delimitação negativa* do âmbito de aplicação do AUTRM é feita no art. 1/2: O Acto Uniforme não é aplicável aos transportes de mercadorias perigosas, aos transportes funerários, aos transportes de mudanças ou aos transportes efectuados ao abrigo de convenções postais internacionais. Também nesta delimitação é clara a influência da CMR (art. 1/4).

A compreensão plena da dimensão da delimitação negativa e, conseqüentemente, do âmbito de aplicação do AUTRM, supõe o recurso às definições constantes do art. 2, onde encontramos a caracterização de “mercadoria perigosa”, de “transporte de mudanças” e de “transporte funerário”.

Assim, *mercadoria perigosa* é “uma mercadoria que, de um modo geral, pela sua composição ou pelo seu estado, constitua um risco para o ambiente, para a segurança ou para a integridade das pessoas ou dos bens”. Por sua vez, *transporte de mudanças* é “o transporte de bens móveis usados com origem e destino numa habitação ou num local destinado a uso profissional, comercial, industrial, artesanal ou administrativo, desde que o acondicionamento da mercadoria seja assegurado pelo transportador e a deslocação não constitua a prestação principal”. Finalmente, *transporte funerário* é o transporte do corpo de uma pessoa falecida.

### 1.3. Caracterização do contrato de transporte rodoviário de mercadorias

I. Como vimos, o art. 1/1 traça o âmbito de aplicação do AUTRM. Nessa delimitação, positiva e negativa, o conceito central é o de *contrato de transporte rodoviário de*

*mercadorias*. A precisão desse conceito é, naturalmente, essencial para efeitos de determinação das situações jurídicas que são objecto de regulamentação pelo AUTRM.

De acordo com a definição constante do art. 2, *contrato de transporte de mercadorias* é “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”. Por sua vez, o *transportador* é definido 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”<sup>4</sup>.

Finalmente, o objecto mediato do contrato de transporte – a *mercadoria* – é definido como “qualquer bem móvel”.

Podemos concluir, assim, que, para o AUTRM, o contrato de transporte de mercadorias é sinalagmático e oneroso. A onerosidade é “retomada” no art. 3, quando se refere ao “pagamento de um preço”.

II. Na definição de *contrato de transporte de mercadorias*, constante do art. 2 do AUTRM, não é feita qualquer alusão à *entrega* da mercadoria ao destinatário. Contudo, essa entrega é fundamental, conforme resulta claramente doutras disposições (cf. arts. 9, 13 ou 16/1) e tem vindo a ser salientado pela doutrina.

Como refere Menezes Cordeiro<sup>5</sup>, embora, em termos civilísticos, o contrato de transporte seja uma prestação de serviços, “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”. Lê-se, por sua vez, em Costeira da Rocha<sup>6</sup>: “O transportador cumpre o que lhe impõe o contrato de transporte com a entrega da

---

<sup>4</sup> A alínea l) do art. 2º define “veículo” como “qualquer veículo de circulação rodoviária com motor ou qualquer reboque ou semi-reboque sobre eixo traseiro cuja frente se apoie sobre o veículo condutor, concebido para ser atrelado a tal veículo”.

<sup>5</sup> *Manual de direito comercial*, I, Almedina, Coimbra, 2001, p. 537.

<sup>6</sup> *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.

mercadoria ao destinatário”. E ainda: “O cumprimento do contrato só pode ser aferido por referência a este momento”.

#### 1.4. A formação do contrato e a guia de transporte

I. O momento da formação do contrato de transporte é definido no art. 3: o contrato considera-se celebrado no momento em que o transportador e o expedidor acordam quanto à deslocação de uma mercadoria mediante o pagamento de um preço.

Tal como na CMR, o contrato de transporte apresenta-se como consensual, não estando a respectiva validade dependente da assunção de qualquer forma específica.

Mesmo a guia de transporte não é construída, nem no AUTRM nem na CMR (art. 4)<sup>7</sup> como um via de *suprir* uma eventual insuficiência de forma, já que, conforme veremos, a falta da guia de transporte não prejudica a existência ou a validade do contrato. A alínea d) do art. 2 deixa, por sua vez, claro que a guia de transporte *faz prova* do contrato de transporte de mercadorias.

II. O documento fundamental em sede de transporte rodoviário de mercadorias é a *guia de transporte*. Referem-se-lhe especificamente, para além da definição constante da alínea d) do art. 2, os arts. 4 e 5 do AUTRM.

Importa em primeiro lugar trazer à colação aquilo que, pelo menos até ao advento das guias electrónicas, seria uma evidência: a guia de transporte é um *escrito*, conforme resulta da alínea d) do art. 2: é um escrito que faz prova do contrato de transporte.

A noção de escrito consta da alínea c) do mesmo artigo, mas em termos que abrem as portas aos documentos electrónicos: “um conjunto seguido de letras, caracteres, números ou de sinais ou símbolos dotados de um significado inteligível e colocados sobre papel ou outro suporte, de acordo com as novas tecnologias da informação”.

---

<sup>7</sup> O art. 5 da CMR, na tradução portuguesa, refere que “o contrato de transporte estabelece-se por meio de uma declaração de expedição”, sugerindo até que a guia de transporte é constitutiva do contrato. Trata-se, porém, de uma má tradução do francês “Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture”.

O segundo parágrafo da citada alínea c) deixa claro que, sem prejuízo de convenção das partes em sentido contrário, a exigência de um escrito<sup>8</sup> fica satisfeita, independentemente do suporte e modalidades de transmissão, “desde que a integridade, a estabilidade e a perenidade do escrito se encontrem asseguradas”.

Resulta do art. 5/1 que a guia de transporte acarreta duas presunções, ambas *iuris tantum*.

a) A de que os respectivos dizeres correspondem aos termos do contrato de transporte acordado entre o transportador e o expedidor;

b) A de que a mercadoria foi recebida pelo transportador.

Quanto à emissão da guia de transporte, resulta do art. 5/2 que a mesma deve ser emitida num original e, pelo menos, duas cópias, devendo ser especificado o número de cópias: o original é entregue ao expedidor, sendo uma cópia para o transportador, enquanto que a outra acompanha a mercadoria até ao seu destino.

Diversamente do que dispõe o art. 5/1 da CMR, o art. 5/2 da AUTRM não formula a exigência de a guia de transporte ser assinada pelo expedidor e pelo transportador. Contudo, essa seria a solução natural, uma vez que, como vimos, a guia de transporte faz fé das condições do contrato (art. 5/1).

III. O art. 4 do AUTRM alude às *menções* ou indicações da guia de transporte: enquanto que o n.º 1 se refere às *menções necessárias*, o n.º 2 alude às *menções eventuais*, deixando, depois, o n.º 3 porta aberta para “qualquer outra indicação” que as partes considerem útil.

As indicações mencionadas no n.º 1 só aparentemente são obrigatórias, já que resulta claro do n.º 4 do mesmo artigo que a falta ou irregularidade dessas menções não prejudicam a existência nem a validade do contrato de transporte, que continua sujeito ao AUTRM.

As *menções “obrigatórias”* são as seguintes:

a) Lugar e data em que é preenchida;

b) Nome e endereço do transportador;

c) Nomes e endereços do expedidor e do destinatário;

---

<sup>8</sup> A tradução em língua portuguesa constante do Boletim Oficial refere-se a “forma escrita”, mas tal expressão é enganadora, desde logo porque não há, no AUTRM, qualquer exigência de forma escrita para a validade do contrato de transporte. Aliás, a expressão que consta no original é “exigence d’un écrit”.

- d) Lugar e data do carregamento da mercadoria e local previsto para a entrega;
- e) Denominação corrente da mercadoria e tipo de embalagem e, quando se trate de mercadorias perigosas, a sua denominação geralmente aceite;
- f) Número de volumes, suas marcas especiais e seus números;
- g) Peso bruto da mercadoria ou quantidade expressa de outro modo;
- h) Instruções exigidas para as formalidades aduaneiras e outras;
- i) Despesas relativas ao transporte (preço do transporte, despesas acessórias, direitos aduaneiros e outras despesas que venham a surgir desde a conclusão do contrato até à entrega).

O art. 4/2 menciona os seguintes *elementos eventuais*:

- a) Proibição de transbordo;
- b) Despesas que o expedidor toma a seu cargo;
- c) Quantia a receber aquando da entrega da mercadoria;
- d) Declaração pelo expedidor, contra o pagamento de um suplemento de preço acordado, do valor da mercadoria ou do valor do interesse especial na sua entrega;
- e) Instruções do expedidor ao transportador no que se refere ao seguro da mercadoria;
- f) Prazo acordado para a realização do transporte;
- g) Prazo de isenção relativamente ao pagamento das despesas com a imobilização do veículo;
- h) Lista dos documentos entregues ao transportador:

Conforme se referiu *supra*, as partes podem incluir na guia de transporte qualquer outra indicação que considerem útil.

De acordo com o art. 4/4, a *falta* ou *irregularidade* da guia de transporte ou das menções atrás indicadas, não prejudicam a existência nem a validade do contrato de transporte, que continua sujeito às normas do AUTRM. Idêntico regime vale para os casos de *perda* da guia de transporte.

IV. Nos casos em que o transporte se processe entre locais situados em Estados diferentes, e tendo em vista o cumprimento das formalidades aduaneiras e de outro tipo a cumprir antes da entrega da mercadoria, o expedidor deve juntar à guia de transporte ou colocar à disposição do transportador os documentos necessários, estando também

obrigado a prestar-lhe todos os esclarecimentos e informações julgados úteis (Art. 6/1). Resulta do art. 6/3 que o transportador é responsável, “como se fosse um mandatário”, pelas consequências da perda ou da utilização inexacta dos documentos mencionados na guia de transporte e que a acompanhem ou que lhe sejam entregues. Contudo, a indemnização a que fique obrigado não poderá exceder aquela que seria devida no caso de perda da mercadoria.

Pode, porém, acontecer que os documentos não sejam os adequados ou que sejam insuficientes: a responsabilidade dessa verificação cabe ao expedidor, conforme resulta do art. 6/2. Daqui decorre a ilação lógica, também ela expressa no art. 6/2, de que o expedidor é responsável, perante o transportador, por todos os danos que resultem da falta, insuficiência ou irregularidade desses documentos, salvo no caso de culpa do transportador.

As soluções expressas no art. 6 do AUTRM seguem, *grosso modo*, as que constam do art. 11 da CMR.

### 1.5. A duração do transporte

Considerando o regime especial estabelecido no AUTRM, é fundamental determinar os momentos inicial e final do contrato de transporte. Se, por exemplo, ocorrer uma avaria da mercadoria após a sua entrega ao destinatário, é lógico que este não tenha qualquer pretensão indemnizatória ou outra contra o transportador.

Aliás, a questão da determinação do início e do fim do transporte é uma questão relevantíssima nas outras modalidades, desde o marítimo ao aéreo, passando pelo ferroviário. Tradicionalmente, a questão assume um relevo muito especial no transporte marítimo de mercadorias, face ao regime da Convenção de Bruxelas de 1924<sup>9</sup>.

De acordo com o art. 9 do AUTRM, o transporte da mercadoria abrange o período que decorre desde o momento da respectiva *recepção* pelo transportador, com vista à sua deslocação, até à *entrega* da mercadoria.

---

<sup>9</sup> Cf., v. g., CARBONE, *Il Diritto Marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 2.<sup>a</sup> ed., Giappichelli, Torino, 2002, p. 286.

## 2. A execução do contrato de transporte

### 2.1. A embalagem das mercadorias

I. Na esteira do estabelecido no art. 10 da CMR, o art. 7/1 do AUTRM impõe ao expedidor o *dever de embalar a mercadoria* de forma adequada. Esse dever só é afastado no caso em que do contrato ou dos usos resulte o contrário.

O incumprimento do dever de embalar convenientemente a mercadoria faz incorrer o expedidor em responsabilidade perante o transportador ou qualquer pessoa a cujos serviços este tenha recorrido para a execução do contrato de transporte, pelos danos a pessoas, material ou outras mercadorias, bem como pelas despesas originadas pelo defeito da embalagem da mercadoria, ressalvando-se, no entanto, o caso em que o transportador, sendo o defeito aparente ou tendo conhecimento dele no momento em que tomou conta da mercadoria, não tenha feito reservas a seu respeito.

Tomemos como exemplo o caso em que, por defeito de embalagem da mercadoria, esta danifica outras mercadorias igualmente transportadas: o titular do direito sobre essas mercadorias terá direito a ser ressarcido pelo transportador, podendo este fazer repercutir sobre o expedidor as consequências da indemnização paga. Não será já assim nos casos em que o defeito da embalagem seja *aparente*, sendo constatável por um transportador medianamente diligente ou nos casos em que, não sendo, embora, aparente, o transportador tinha *conhecimento efectivo* do defeito: nestes casos, se não houve *aposição de reservas* da parte do transportador, ele não terá direito de regresso contra o expedidor. Independentemente da aposição de reservas, o art. 7/2 do AUTRM refere-se a um dever do transportador quando, no momento da recepção da mercadoria, um defeito aparente da embalagem ou conhecido do transportador constitua um *risco evidente* para a segurança das pessoas ou das mercadorias: o transportador deverá, então, avisar o responsável pela embalagem e convidá-lo a eliminar o defeito. Se esse responsável não eliminar esse defeito num prazo razoável, atentas as circunstâncias do caso, o transportador fica livre do dever de transportar a mercadoria, constituindo a sua recusa uma recusa lícita.

II. O art. 7/3 do AUTRM reporta-se já a situações, ainda centradas na embalagem, susceptíveis de acontecer durante o transporte: se, então, ocorrerem danos na embalagem,

o transportador tem o dever de tomar as medidas adequadas à tutela do interessado, devendo também avisá-lo.

Reporta-se, depois, o art. 7/3 a uma situação de especial gravidade: aquela em que a embalagem danificada ou a mercadoria que a mesma continha constituírem um *risco para a segurança ou integridade das pessoas ou das mercadorias*; o transportador pode, então, descarregar imediatamente a mercadoria *por conta do interessado*, devendo fazê-lo de forma adequada e avisar este último. Feita a descarga, considera-se terminado o transporte; contudo, o transportador continua adstrito a deveres de guarda da mercadoria, podendo confiá-la a um terceiro, caso em que fica liberto de responsabilidade relativamente à guarda, sem prejuízo de poder responder pela escolha do terceiro (*culpa in eligendo*). Neste particular, podemos estabelecer um paralelo com o regime fixado no art. 12/5 do AUTRM<sup>10</sup>.

## 2.2. As declarações e a responsabilidade do expedidor

I. O art. 8/1 do AUTRM faz impender sobre o expedidor a tarefa de fornecer ao transportador as indicações e instruções previstas nas alíneas c) a h) do art. 4/1 e, sendo caso disso, do art. 4/2. Trata-se, na verdade, de elementos que são, naturalmente, da responsabilidade do expedidor, já que respeitam a especificidades relativas à mercadoria ou decorrentes de negócio subjacente.

Compreende-se, assim, que, de acordo com o previsto no art. 8/2, o expedidor responda pelos prejuízos que o transportador (ou qualquer pessoa a quem ele recorra para a execução do contrato de transporte) sofra, seja por vício próprio da mercadoria, seja pela omissão, insuficiência ou inexactidão das suas indicações ou instruções quanto à mercadoria transportada.

II. O art. 8/3 reporta-se à situação específica em que o expedidor entrega ao transportador *mercadoria perigosa* sem o informar da natureza da mercadoria. Nessa situação, o expedidor é responsável pelos prejuízos derivados do transporte dessa mercadoria, sendo

---

<sup>10</sup> Cf., infra, ponto 2.5/III.

especificamente referidas as despesas de armazenamento, as despesas provocadas pela mercadoria e os riscos respectivos.

A parte final do art. 8/3 prevê que o transportador possa, por forma adequada, proceder à descarga, destruição ou tornar inofensivas as mercadorias perigosas que não teria aceitado a seu cargo se tivesse sabido da sua natureza ou características, não estando, então adstrito ao pagamento de qualquer indemnização. A solução corresponde, *grosso modo*, à do art. 22/2 da CMR, de acordo com o qual as mercadorias perigosas de cujo perigo o transportador não tenha tido conhecimento nas condições previstas no art. 22/1, podem ser descarregadas, destruídas ou tornadas inofensivas pelo transportador, em qualquer momento e lugar, sem nenhuma indemnização. Prevê ainda o art. 22/2 da CMR que, além disso, o expedidor será responsável por todas as despesas e prejuízos resultantes de terem sido entregues para transporte ou do seu transporte.

III. O art. 8/4 do AUTRM centra-se no transporte de *documentos, moeda ou mercadorias de valor elevado*: o transportador não está obrigado ao transporte de tais bens, só respondendo em caso de perda se a natureza ou o valor do bem lhe forem declarados. Compreensivelmente, a mesma disposição estabelece que a declaração enganadora que induza em erro quanto à natureza ou ao valor do bem exonera o transportador de qualquer responsabilidade.

No caso em que o expedidor entregue ao transportador algum ou alguns desses bens sem informação prévia e adequada relativamente à respectiva natureza ou valor, responde pelo prejuízo resultante do respectivo transporte.

### 2.3. A recepção da mercadoria pelo transportador

I. Na esteira do art. 8 da CMR, o art. 10 do AUTRM trata da posição do transportador aquando da *recepção da mercadoria*.

De acordo com o art. 10/1, ao tomar conta da mercadoria, o transportador tem o dever de verificar [alínea a)] a exactidão das indicações da guia de transporte acerca do número de volumes, marcas e números e [alínea b)] o estado aparente da mercadoria e da sua embalagem.

Seguindo *ipsis verbis* o disposto no art. 8/2 da CMR, o art. 10/2 do AUTRM prevê que se o transportador não tiver meios razoáveis para verificar a exactidão das indicações da guia de transporte quanto ao número de volumes, marcas e números, poderá inscrever *reservas* na guia de transporte, as quais devem ser necessariamente fundamentadas<sup>11</sup>. Do mesmo modo, pode o transportador apor reservas, também necessariamente fundamentadas, quanto ao estado aparente da mercadoria e da sua embalagem. De qualquer modo, as reservas do transportador só vinculam o expedidor se ele as tiver aceiteado expressamente na guia de transporte.

As previsões do art. 10/2 têm como consequência lógica, na senda, aliás, do disposto no art. 9/2 da CMR, a *presunção* constante do art. 10/4: na falta de reservas fundamentadas do transportador na guia de transporte, presume-se que a mercadoria e a sua embalagem estavam em bom estado aparente no momento em que o transportador as tomou a seu cargo, e que o número de volumes, as marcas e os números estavam em conformidade com as indicações da guia de transporte.

II. Seguindo o disposto no art. 8/3 da CMR, o art. 10/3 do AUTRM dispõe que o expedidor tem o direito de exigir que o transportador verifique o peso bruto da mercadoria ou a sua quantidade expressa de outro modo, podendo também exigir a verificação do conteúdo dos volumes. Contudo, o transportador poderá, então, reclamar o pagamento das despesas de verificação, sendo o resultado das verificações mencionado na guia de transporte.

A previsão da faculdade de imposição do expedidor ao transportador da verificação do peso ou do conteúdo dos volumes justifica-se pelo facto de, não tendo o transportador o dever de verificação desses aspectos, nos termos do art. 10/1, os mesmos não se encontram cobertos pela *presunção* do art. 10/4.

#### 2.4. A entrega da mercadoria

---

<sup>11</sup> Já no que respeita ao *peso* da mercadoria, o art. 10/3 confere ao expedidor o direito de exigir que o transportador verifique o peso bruto da mercadoria ou a sua quantidade expressa de outro modo, podendo também exigir a verificação do conteúdo dos volumes. Em qualquer dos casos, o resultado das verificações deve ser mencionado na guia de transporte, podendo o transportador reclamar o pagamento das despesas de verificação.

I. O art. 13 do AUTRM regula o momento culminante do transporte, traduzido na *entrega da mercadoria*: a mercadoria deve ser entregue ao destinatário, no lugar previsto para esse efeito. Com a mercadoria, o transportador deve entregar ao destinatário uma cópia da guia de transporte que acompanha a mercadoria, contra recibo ou documento de recepção.

De acordo com o *princípio da pontualidade* que preside ao cumprimento das obrigações<sup>12</sup>, a entrega deve ser feita no prazo acordado. Não tendo as partes acordado qualquer prazo, a entrega deve ser feita no prazo que é razoável conceder a um transportador diligente, tendo em conta as circunstâncias de facto.

O art. 13/2 impõe ao transportador um *dever de aviso*, dever esse que já resultaria, naturalmente, dos princípios gerais nesta matéria: após a chegada da mercadoria ao lugar previsto para a entrega, o transportador tem de avisar o destinatário da chegada da mercadoria e do prazo para o seu levantamento; esse aviso não será, porém, necessário, pelo menos nos mesmos termos, quando a entrega da mercadoria deva ser feita na residência do destinatário ou no seu estabelecimento.

Aquando da entrega da mercadoria, o destinatário terá de pagar o montante dos créditos resultantes da guia de transporte (art. 13/3); havendo recusa de pagamento, o transportador pode recusar-se licitamente a entregar a mercadoria a não ser que o destinatário preste uma caução idónea.

II. O art. 13/4 dispõe sobre um ponto dogmaticamente conturbado, na medida em que está no centro das polémicas sobre a natureza jurídica do contrato de transporte: o da *posição do destinatário* em relação ao contrato de transporte: o destinatário, através da sua aceitação expressa ou tácita da mercadoria ou do contrato de transporte, adquire os direitos emergentes deste contrato e pode exercê-los em nome próprio, perante o transportador. É aqui equacionável, em termos de natureza jurídica, a figura da *adesão ao contrato*<sup>13</sup>, mantendo-se a posição do expedidor enquanto tal, conforme decorre, de resto,

---

<sup>12</sup> Cf., por todos, GALVÃO TELLES, *Direito das obrigações*, 7.<sup>a</sup> edição, Coimbra Editora, 1997, pp. 221-222.

<sup>13</sup> Cf., a propósito, COSTEIRA DA ROCHA, *O contrato de transporte de mercadorias*, cit., p. 236 e ss., concebendo o contrato de transporte como “um contrato inicialmente bilateral (celebrado entre carregador e transportador), aberto à adesão do destinatário”.

da ressalva inicial do art. 13/4 relativa, precisamente, aos “direitos e obrigações do expedidor”.

Ainda o art. 13/4 realça o óbvio: o transportador não pode ser obrigado ao pagamento de uma dupla indemnização em relação ao expedidor e ao destinatário pelo mesmo dano. Assim, se, por exemplo, foi paga uma indemnização ao expedidor por avarias na mercadoria, o transportador não poderá ser responsabilizado pelo mesmo dano por parte do destinatário, devendo o eventual “acerto de contas” ser feito entre o expedidor e o destinatário.

III. O art. 14 do AUTRM trata, nos seus números 1 a 3, do *estado da mercadoria no momento da entrega*. Conforme prevê o art. 14/1, estando o transportador e o destinatário de acordo relativamente ao estado da mercadoria, poderão fazer uma declaração conjunta, por escrito.

O efeito de uma tal declaração é relevantíssimo, havendo que diferenciar consoante se trate de *avarias aparentes* ou *não aparentes*. No primeiro caso (no pressuposto de que não há reservas), fica precludido o direito de o destinatário exigir qualquer indemnização, considerando-se que aceitou a mercadoria no estado em que estava. No segundo caso, de acordo com o art. 14/1, o destinatário tem o ónus de provar o contrário, o que só poderá fazer na medida em que apresente uma comunicação por escrito ao transportador, indicando a natureza das avarias, comunicação essa que deverá ser feita, necessariamente, nos sete dias (não incluindo domingos e feriados) seguintes à verificação conjunta.

O art. 14/2 reporta-se à situação em que não haja verificação conjunta, por escrito, do estado da mercadoria no momento da entrega: nesse caso, o destinatário deve enviar, por escrito, ao transportador uma comunicação, indicando a natureza das avarias, comunicação essa cujo prazo de envio depende da natureza da avaria: até ao primeiro dia útil seguinte à data da entrega<sup>14</sup>, se se tratar de *avarias aparentes*; dentro de sete dias a contar da entrega (não incluindo domingos e feriados) quando se trate de *avarias não aparentes*. De acordo com o disposto na 2.<sup>a</sup> parte do art. 14/3 do AUTRM, a indicação, por escrito, da perda ou da avaria na guia de transporte ou em qualquer documento de

---

<sup>14</sup> O regime do art. 30/1 da CMR é mais severo para o destinatário, conquanto seja mais lógico: sendo as avarias aparentes, as reservas deverão ser feitas “o mais tardar no momento da entrega”.

transporte no momento da entrega, satisfaz a exigência de comunicação; essa indicação por escrito corresponderá, substancialmente, à formulação de reservas.

A consequência lógica da não comunicação – ou da comunicação não atempada – de perda ou avaria por parte do destinatário, está expressa na 1.<sup>a</sup> parte do art. 14/3: presume-se que a mercadoria foi recebida no estado descrito na guia de transporte. A presunção em causa é uma presunção *iuris tantum*, conforme resulta do regime geral do CC (art. 350/2) e está claro no art. 30/1 da CMR.

Pode questionar-se a que situações é aplicável a presunção constante do art. 14/3: às dos números anteriores ou só às do n.º 2? Embora a redacção não seja clara, parece-nos que só é aplicável às situações do n.º 2. Para os casos em que tenha havido verificação conjunta, por escrito, o regime é mais severo: a não comunicação dentro dos prazos do art. 14/1 determina a preclusão do direito de agir contra o transportador, enquanto que nas situações do art. 14/2, a não comunicação dentro dos prazos gera uma presunção a favor do transportador. É este, aliás, *grosso modo*, o regime que flui do art. 30 da CMR.

IV. Finalmente, o art. 14/4 do AUTRM cura da *demora na entrega*, estabelecendo que a mesma só dá lugar a indemnização se tiver sido feita uma comunicação por escrito ao transportador nos vinte e um dias seguintes à data da comunicação da chegada da mercadoria ao lugar previsto para a sua entrega ou, sendo caso, à data da chegada da mercadoria à residência ou ao estabelecimento do destinatário, quando a entrega aí deva ser efectuada.

O regime do art. 14/4 pressupõe, a montante, a concretização do que seja *demora na entrega*: de acordo com o disposto no art. 16/2, ela acontece quando a mercadoria não for entregue ao destinatário no prazo convencionado ou, não havendo prazo, naquele que seria razoável convencionar com um transportador diligente, tendo em conta as circunstâncias do caso.

## 2.5. Perturbações no transporte

I. O art. 12/1 do AUTRM impõe ao transportador *deveres de aviso* e de *consulta* quer ao interessado na mercadoria quer ao expedidor.

O dever de consultar o *interessado na mercadoria*, imposto na alínea a), acontece quando, antes da chegada da mercadoria ao lugar previsto para a entrega, a execução do contrato nas condições previstas na guia de transporte é ou se torna impossível.

No caso de o transportador não lograr obter em tempo útil as instruções do interessado na mercadoria, ele deverá tomar as medidas que se lhe afigurarem melhores para a defesa dos interesses deste último, na medida em que as circunstâncias permitam a execução do contrato em condições diferentes das previstas na guia de transporte.

Outra situação em que se impõe um dever de aviso e consulta, mas desta vez ao expedidor, é aquela [alínea b)] em que, depois da chegada da mercadoria ao seu destino, por qualquer motivo e sem que haja culpa da sua parte, o transportador não puder efectuar a entrega. Em rigor, a alínea b) do art. 12/1 não pode ser tomada à letra: mesmo quando a impossibilidade de entrega decorra de culpa do transportador, impõe-se um dever de aviso ao expedidor ou mesmo de novas instruções, o que, a acontecer, não exonera o transportador das suas responsabilidades.

A partir do momento em que o transportador receba instruções, deverá agir em conformidade com as mesmas, tendo direito ao reembolso das despesas causadas pelo pedido de instruções ou pela respectiva execução, salvo se tais despesas forem consequência de culpa sua (art. 12/4).

II. Estando o transportador pendente de novas instruções, pelo facto de não ter conseguido entregar a mercadoria por causa imputável ao destinatário, este continua a poder pedir a entrega ao transportador (art. 12/3).

Se, entretanto, surgirem novas instruções, o transportador deverá agir em função das mesmas, na medida em que não estejam já prejudicadas pela execução do pedido de entrega feito, entretanto, pelo destinatário.

III. O art. 12/5 do AUTRM associa importantes consequências à comunicação prevista no art. 12/1: a partir do momento em que foi efectuada a comunicação, o transportador pode descarregar a mercadoria por conta do interessado, *considerando-se o transporte terminado após a descarga*. Como é óbvio, estas consequências só têm aplicação nas

situações – previstas na letra das alíneas a) e b) do art. 12/1 – em que não tenha havido culpa do transportador.

Terminado o transporte, não cessam, porém, os deveres do transportador, já que não seria razoável que o mesmo se pudesse, pura e simplesmente, desfazer da carga, quiçá abandonando-a. Ainda de acordo com o art. 12/5, o transportador passa, então, a ter a mercadoria à sua guarda e tem direito a uma remuneração razoável pela conservação e pelo armazenamento da mercadoria; juridicamente, a qualidade de transportador cede à de depositário. Em alternativa à custódia directa da mercadoria, o transportador pode confiar a mercadoria a um terceiro, sendo, então, responsável apenas pela escolha judiciosa desse terceiro (*culpa in eligendo*).

O art. 12/5 deixa claro, seguindo também neste ponto, o regime constante do art. 16/2 da CMR, que a mercadoria em depósito mantém-se onerada com os créditos resultantes da guia de transporte e de todas as outras despesas.

IV. O art. 12/6 do AUTRM regula, seguindo de muito perto o regime do art. 16/3 da CMR, as situações e os termos em que o transportador pode *promover a venda da mercadoria* sem esperar instruções: ele pode fazê-lo quando o estado ou a natureza deteriorável da mercadoria o justifiquem ou quando as despesas de guarda sejam desproporcionadas em relação ao valor da mercadoria. Independentemente do estado da mercadoria ou da relação do seu valor com o custo do depósito, o transportador pode promover a venda quando não tenha recebido instruções nos quinze dias seguintes à comunicação.

No que tange ao *modus faciendi* na venda, ele é determinado pela lei ou pelos usos do lugar onde se encontra a mercadoria. Naturalmente que o transportador deverá prestar contas ao interessado relativamente ao produto da venda, podendo deduzir as despesas que onerem a mercadoria. Deste acerto pode resultar, eventualmente, um crédito a favor do transportador, caso em que terá direito à diferença (art. 12/6).

### 3. A responsabilidade do transportador

#### 3.1. Fundamento da responsabilidade

I. De acordo com o disposto no art. 17/1 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. Nesta linha, o art. 16/1 do AUTRM dispõe que o transportador se obriga a *entregar a mercadoria no seu destino*, acrescentando, depois, que ele é responsável pela avaria e pela perda total ou parcial da mercadoria ocorridas durante o transporte, assim como pela demora na entrega.

A *demora na entrega* é, como vimos supra, caracterizada no art. 16/2: ela tem lugar quando a mercadoria não for entregue ao destinatário no prazo convencionado ou, não havendo prazo, naquele que seria razoável convencionar com um transportador diligente, tendo em conta as circunstâncias do caso. A caracterização do art. 16/2 do AUTRM acompanha *grosso modo* aquela que encontramos no art. 19 da CMR: há demora na entrega quando a mercadoria não foi entregue no prazo convencionado, ou, se não foi convencionado prazo, quando a duração efectiva do transporte, tendo em conta as circunstâncias, e em especial, no caso de um carregamento parcial, o tempo necessário para juntar um carregamento completo em condições normais, ultrapassar o tempo que é razoável atribuir a transportadores diligentes.

Quanto à *perda da mercadoria*, o art. 16/2 do AUTRM vem, na linha do disposto no art. 20/1 da CMR, dispensar, em determinados termos, o 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.

II. Aparentemente, diversamente do regime previsto na CMR (art. 20), a recepção, pelo interessado, da indemnização pela perda da mercadoria, preclui o direito de exigir a entrega da mesma mercadoria, no caso de ela aparecer posteriormente. Na verdade, o AUTRM não prevê, diversamente do que vemos no art. 20/2 da CMR, que o interessado possa, aquando do pagamento da indemnização, pedir por escrito para ser avisado imediatamente se a mercadoria aparecer no decurso do ano seguinte ao pagamento da indemnização, podendo daí resultar, se a mercadoria aparecer, a exigência de entrega da

mesma, contra a devolução da indemnização recebida, tudo sem prejuízo de outros acertos a que se reporta o art. 20/3 da mesma CMR.

Tendemos, no entanto, a considerar que – mesmo admitindo que não houve, no desaparecimento da mercadoria, um *animus* não sério, susceptível de determinar a aplicação do regime do art. 21 do AUTRM – o transportador pode, por aplicação do princípio geral da proibição do enriquecimento sem causa, reservar-se o direito às mercadorias e à respectiva entrega, com a consequência de poder exigir a entrega da mesma, quando e se aparecer, devendo, então, oferecer a devolução da indemnização recebida e aprestar-se às operações de liquidação *grossso modo* previstas no art. 20/3 da CMR.

A cimentar este entendimento, está o facto de o AUTRM nada estabelecer – diversamente do que vemos no art. 20/4 da CMR – quanto ao destino e à disposição da mercadoria perdida e entretanto aparecida.

III. Quando falamos em responsabilidade do transportador, reportamo-nos, em primeiro lugar, e naturalmente, ao próprio transportador. Contudo, como é lógico – e corresponde à solução do art. 800 do CC – o AUTRM não permite que o transportador se desresponsabilize pelos actos de certos terceiros. De acordo com o art. 16/4 do AUTRM – disposição que segue, de muito perto, o disposto no art. 3 da CMR – o transportador responde, como se fossem cometidos por ele próprio, pelos actos e omissões dos seus empregados, agentes ou mandatários actuando no exercício das suas funções, bem como pelos actos ou omissões de qualquer pessoa a que recorra para a execução do contrato de transporte, desde que a mesma actue no âmbito da execução do referido contrato.

Face, quer ao regime do art. 3 da CMR quer ao regime do art. 16/4 do AUTRM, não parece poderem suscitar-se dúvidas sobre a responsabilidade do transportador não só por actos do seus auxiliares mas também nas situações em que recorra à subcontratação<sup>15</sup>. A

---

<sup>15</sup> O art. 10 do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de Outubro, diploma que, em Portugal, estabelece o regime jurídico do transporte rodoviário nacional de mercadorias, é também claro neste particular: “Sempre que o transportador cumpra o contrato de transporte por meio de terceiros mantém para com o expedidor a sua originária qualidade e assume para com o terceiro a qualidade de expedidor”. O art. 10 tem, em epígrafe, a seguinte expressão: “Transporte subsequente ou subcontratação”. É também eloquente o art. 17/2 deste diploma: “O transportador responde, como se fossem cometidos por ele próprio, pelos actos e omissões dos seus empregados, agentes, representantes ou outras pessoas a quem recorra para a execução do contrato”.

única dificuldade – única mas de peso – poderá estar na determinação exacta do que seja actuar *no âmbito da execução do transporte*.

### 3.2. Causas de exclusão da responsabilidade

I. Afirmada a responsabilidade de princípio do transportador pela *avaria* ou *perda* (total ou parcial) da mercadoria, bem como pela *demora* na sua entrega (art. 16/1 do AUTRM), o art. 17/1 do AUTRM, na linha do disposto no art. 17/2 da CMR, 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.

Essas situações correspondem também àquelas que constam do art. 18/1 do diploma português (Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de Outubro): “A responsabilidade do transportador fica excluída se a perda, avaria ou demora se dever à natureza ou vício próprio da mercadoria, a culpa do expedidor ou do destinatário, a caso fortuito ou de força maior”.

O ónus da prova da verificação de qualquer das situações que permitem a exclusão da responsabilidade cabe, como parece óbvio, ao transportador: assim resulta da própria letra do art. 17/1 do AUTRM e já resultaria dos princípios gerais sobre a repartição do ónus da prova (art. 342/2 CC).

O art. 17/3 deixa claro que o transportador não pode invocar defeitos do veículo que utiliza no transporte para excluir a sua responsabilidade. Também neste ponto, é seguida a solução expressa na CMR, mais concretamente no art. 17/3: “O transportador não pode alegar, para se desobrigar da sua responsabilidade, nem defeitos do veículo de que se sirva para efectuar o transporte, nem faltas da pessoa a quem alugou o veículo ou dos agentes dela”. Sendo embora claro que a disposição da CMR tem, em termos literais, um maior leque de aplicação, não há dúvidas de que, também face ao AUTRM, o

transportador não se pode exonerar pelas faltas da pessoa a quem tenha alugado o veículo ou dos seus agentes: essas pessoas caem no âmbito da previsão do art. 16/4.

II. Sempre na esteira das soluções da CMR, o art. 17/2 do AUTRM permite que o transportador invoque como causa de exclusão da responsabilidade consagrada no art.17/1, o facto de a *perda* ou *avaria* (mas já não a demora) resultar dos riscos particulares inerentes a um dos factos indicados nas suas alíneas:

a) Uso de veículos abertos e não cobertos com encerado, quando este uso foi ajustado de maneira expressa e mencionado na guia de transporte [alínea a), correspondente à alínea a) do art. 17/4 da CMR].

b) Falta ou defeito da embalagem quanto às mercadorias que, pela sua natureza, estão sujeitas a perdas ou avarias quando são mal embaladas ou não estão embaladas [alínea b), correspondente à alínea b) do art. 17/4 da CMR].

c) Manutenção, carga, arrumação ou descarga pelo expedidor ou pelo destinatário ou por pessoas que actuem por conta do expedidor ou do destinatário [alínea c), correspondente à alínea c) do art. 17/4 da CMR].

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, deterioração espontânea, secagem, derramamento ou quebra normal [alínea d), *grosso modo* correspondente à alínea d) do art. 17/4 da CMR]. O art. 17/5 vem esclarecer, no entanto, que quando o transporte seja efectuado em veículo equipado, de maneira a subtrair as mercadorias à influência do calor, do frio, das variações de temperaturas ou da humidade do ar, o transportador só pode invocar esta exclusão se provar que, tendo em conta as circunstâncias, foram tomadas todas as medidas que lhe competia tomar quanto à escolha, manutenção e uso daqueles equipamentos e que acatou as instruções especiais que lhe possam ter sido dadas.

e) Insuficiência ou imperfeição das marcas ou dos números dos volumes [alínea e), correspondente à alínea e) do art. 17/4 da CMR].

f) Transporte de animais vivos [alínea f), correspondente à alínea f) do art. 17/4 da CMR]. Quanto a este último risco particular, o art. 17/6 dispõe – na linha, de resto, do art. 18/5 da CMR – que o transportador só pode invocar a exclusão da responsabilidade se

provar que, tendo em conta as circunstâncias, foram tomadas todas as medidas que normalmente lhe cabia tomar e que acatou as instruções especiais que lhe possam ter sido dadas.

III. O disposto no art. 17/4 – na linha do disposto no art. 18/2 da CMR – reveste uma particular importância, com referência às situações de *riscos particulares* (art. 17/2), curando do jogo do *onus da prova*. Naturalmente que o ónus inicial pertence ao transportador que queira ver excluída a sua responsabilidade. O transportador não precisa, porém, fazer uma prova absoluta: se ele lograr provar que, tendo em conta as circunstâncias de facto, a perda ou avaria *pode ter resultado* de um ou mais dos referidos riscos particulares, haverá presunção de que a perda ou avaria em causa resultou desse ou desses riscos. A partir daqui, inverte-se o ónus, cabendo ao interessado destruir a base da presunção até então favorável do transportador, provando que a perda ou a avaria não teve por causa total ou parcial o risco invocado pelo transportador.

O caso do risco particular da alínea a) do art. 17/2 é, no entanto, objecto de uma especificidade de regime: de acordo com a parte final do art. 17/4 – inspirada no art. 18/3 da CMR – a presunção não tem aplicação se houver falta de uma importância anormal ou perda de volumes.

Finalmente, do art. 17/7 do AUTRM resulta claro – tal qual no art. 17/5 da CMR – que a circunstância de o transportador lograr fazer valer algum dos factores que permitem sustentar a exclusão da responsabilidade não conduz necessariamente à exclusão total, mantendo-se a sua responsabilidade na proporção em que tiverem contribuído para o dano os factores pelos quais é responsável.

### 3.3. Limites da responsabilidade e cálculo da indemnização

I. Tal como acontece na CMR e, mais amplamente, nas demais modalidades de transporte, o art. 18 do AUTRM cura dos limites de responsabilidade, distinguindo consoante se trate de *perda* ou *avaría* ou de *demora*.

De acordo com o art. 18/1, no caso de *perda* (total ou parcial) ou *avaria* da mercadoria, a indemnização é calculada segundo o valor da mesma mercadoria, mas não pode exceder 5.000 francos CFA por quilograma de peso bruto da mercadoria.

Há, porém, que atentar em duas situações especiais<sup>16</sup>: a primeira é aquela em que tenha sido declarado na guia de transporte [art. 4/2, alínea d)] o *valor da mercadoria*: nesse caso, a indemnização não pode ultrapassar o montante declarado.

A segunda situação é aquela em que, na guia de transporte [art. 4/2, alínea d)], tenha sido declarado um *interesse especial na entrega* e o respectivo valor: nesse caso, o art. 18/2 do AUTRM permite que, independentemente da indemnização prevista no art. 18/1 e até ao limite daquele valor, o transportador responda pelo dano suplementar de que seja feita prova.

II. O art. 18/3 dispõe sobre os limites de indemnização no caso de *demora na entrega* da mercadoria (cf. também arts. 14/4 e 16/2): nesse caso, sem prejuízo da indemnização a que haja eventualmente lugar por perda ou avaria – a fixar nos termos do art. 18/1 – o interessado pode obter uma indemnização pela demora desde que prove que o atraso provocou um dano suplementar. Esta indemnização não pode, porém, ser superior ao valor correspondente ao preço do transporte – limite este que consta já do art. 23/5 da CMR.

III. O art. 19 do AUTRM cura, finalmente, do *cálculo da indemnização*. De acordo com o disposto no art. 19/1, o valor da mercadoria é calculado segundo o preço corrente de mercado para mercadorias da mesma natureza e qualidade, no lugar e no momento em que for aceite para transporte. Ainda de acordo com o mesmo dispositivo, para o cálculo da indemnização, o valor da mercadoria inclui igualmente o preço do transporte, os direitos aduaneiros e outras despesas provenientes do transporte, na totalidade em caso de perda total e em proporção no caso de perda parcial ou de avaria.

---

<sup>16</sup> Na linha, de resto, da CMR, cujo art. 23/6 dispõe que “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”. A referência ao “juro especial” (que encontramos também, v. g., no art. 26) é, claramente, uma má tradução de “*intérêt spécial*” (“interesse especial”). Sobre o regime do art. 23 da CMR, cf., v. g., CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2004, p. 107 e ss..

Para a situação de *avaria*, prevê o art. 19/2 que o transportador pague o montante da depreciação calculada segundo o valor da mercadoria; contudo, o valor da indemnização não poderá ultrapassar:

- a) O montante que a mercadoria atingiria no caso de perda total, se toda a expedição se depreciou com a avaria;
- b) O montante que a mercadoria atingiria no caso de perda da parte depreciada, se apenas parte da expedição se depreciou com avaria.

O art. 19/3 prevê o *cálculo de juros* sobre a indemnização que seja devida: os juros contam-se à taxa de 5% ao ano, desde o dia em que a reclamação for dirigida por escrito ao transportador ou, se não houve reclamação, desde o dia em que intentou acção judicial ou instaurou litígio em tribunal arbitral. Cremos que, apesar da letra do art. 19/3, a contagem dos juros só faz sentido a partir da data em que o transportador *recebe* a reclamação ou dela tem conhecimento (art. 224/1 do Código Civil) ou da data em que é *citado*.

O art. 19/4 reporta-se, finalmente, às situações em que estejam envolvidas outras moedas que não o franco CFA e em caso de transporte entre Estados: quando os elementos que servem de base para o cálculo da indemnização não estiverem expressos em francos CFA, o câmbio será feito à taxa do dia no lugar do pagamento da indemnização ou, sendo o caso, à data do julgamento ou da decisão.

### 3.4. Situações de concurso de responsabilidade contratual e responsabilidade extracontratual

I. O art. 20 do AUTRM segue de perto o regime traçado no art. 28 da CMR. De acordo com o art. 28/1 da CMR, quando, segundo a lei aplicável, a perda, avaria ou demora ocorridas durante um transporte sujeito à Convenção possa dar lugar a uma reclamação extracontratual, o transportador poderá invocar em seu benefício as disposições da Convenção que excluem a sua responsabilidade ou que determinam ou limitam as indemnizações devidas. Nesta linha, dispõe o art. 20/1 do AUTRM que as causas de exclusão e os limites de responsabilidade previstos no Acto Uniforme são aplicáveis em qualquer acção contra o transportador por perdas e danos relativos à mercadoria ou pela

demora na sua entrega, quer essa acção tenha como fundamento a responsabilidade contratual quer a extracontratual.

Compreende-se a razão de ser do regime expresso no art. 28/1 da CMR e no art. 20/1 do AUTRM: não faria sentido que o expedidor conseguisse pela via da responsabilidade extra-contratual um efeito que pela via da responsabilidade contratual lhe estaria vedado ou limitado.

II. Igualmente lógico e coerente é o regime estabelecido do art. 20/2 do AUTRM (que segue o regime do art. 28/2 da CMR): as causas de exclusão e limitação aproveitam não apenas ao transportador mas também às pessoas de quem o mesmo se tenha socorrido nos termos do art. 16/4.

Fora do âmbito das preocupações do AUTRM – tal qual, de resto, da CMR – está a questão da responsabilidade do transitário. Face ao direito português, o transitário responde *del credere* pelo cumprimento do contrato por parte do transportador – responsabilidade *del credere* legal – mas beneficia dos limites de responsabilidade de que este goze (art. 15 DL 255/99, de 7 de Julho).

### 3.5. Levantamento da exclusão e da limitação de responsabilidade

I. Na linha das soluções da CMR, neste caso do art. 29, o art. 21/1 do AUTRM dispõe que o transportador não se pode prevalecer das causas de exclusão nem dos limites da responsabilidade previstos no Acto Uniforme se se provar que a perda, a avaria ou a demora na entrega resultaram de acto ou omissão da sua parte, cometidos quer com a intenção de provocar as referidas perda, avaria ou demora, quer de uma forma temerária e sabendo que aquelas consequências seriam o resultado provável da sua conduta. O art. 29/1 da CMR refere-se, neste ponto, quer ao *dolo* do transportador quer a acto que, segundo a lei da jurisdição que julgar o caso, seja considerada *equivalente ao dolo*.

A dificuldade estará em determinar se, face ao regime do AUTRM, a simples culpa consciente é suficiente para afastar a exclusão ou limitação ou se é necessário o dolo

(pelo menos) eventual<sup>17</sup>. Parece-nos que, quer a inspiração na CMR quer a própria letra do art. 21/1 do AUTRM – de salientar também que a letra do art. 25/1 se refere a “dolo ou equivalente” – apontam no sentido da relevância da modalidade mais grave de mera culpa<sup>18</sup>.

Creemos que será relativamente pacífico o entendimento de que a culpa do transportador deve ser entendida enquanto *deficiência da conduta* e não da vontade<sup>19</sup>: assim, ainda que o transportador não soubesse, em concreto, que as consequências em causa seriam o resultado provável da sua conduta, não beneficiará, igualmente, de qualquer exclusão ou limitação de responsabilidade se o devesse saber, como profissional diligente. Estaremos, então, perante situações de *culpa grave*, equiparáveis ao dolo.

Nas situações previstas no art. 21/1, o transportador, para além de não beneficiar das causas de exclusão ou de limitação da responsabilidade, não beneficia, igualmente, do prazo de prescrição estabelecido na primeira parte do art. 25/1 do AUTRM.

II. Tal como no art. 29/2 da CMR, o art. 21/2 do AUTRM levanta a exclusão e a limitação da responsabilidade em relação às pessoas de quem o transportador se socorra para a execução do contrato (art. 16/4) se se provar que a perda, a avaria ou a demora na entrega resultaram de acto ou omissão suas, cometidos quer com a intenção de provocar as referidas perda, avaria ou demora, quer de uma forma temerária e sabendo que aquelas consequências seriam o resultado provável da sua conduta.

Nas situações previstas no art. 21/2, as pessoas aí referidas, para além de não beneficiarem das causas de exclusão ou de limitação da responsabilidade, não beneficiam, igualmente, do prazo de prescrição estabelecido na primeira parte do art. 25/1 do AUTRM.

### 3.6. Prazos de reclamação e de prescrição

---

<sup>17</sup> O art. 21 do DL 239/2003, de 4 de Outubro, que, como vimos, regula o transporte rodoviário nacional de mercadorias, circunscreve, claramente, às situações de dolo: “Sempre que a perda, avaria ou demora resultem de actuação dolosa do transportador, este não pode prevalecer-se das disposições que excluem ou limitem a sua responsabilidade”.

<sup>18</sup> Cf., em apreciação do regime da CMR e do direito interno português, CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Direito dos transportes, cit.*, p. 111 e ss..

<sup>19</sup> Cf., por todos, SINDE MONTEIRO, *Rudimentos da responsabilidade civil*, in Revista da Faculdade de Direito da Universidade do Porto, ano II-2005, p. 372 e ss..

I. Tal como o art. 32/1 da CMR, o art. 25/1 do AUTRM consagra *dois prazos de prescrição* diferentes: um prazo comum e um prazo agravado para as situações de dolo ou equivalente.

A regra é a de que qualquer acção decorrente de um transporte regulado pelo AUTRM prescreve no prazo de *um ano*, a contar da entrega da mercadoria ou, se esta não tiver ocorrido, a partir da data em que mercadoria deveria ter sido entregue.

Quando, porém, tenha havido dolo ou equivalente, o prazo de prescrição é de *três anos*.

O art. 25/2 consagra como condição para a aceitação da acção que, previamente, tenha sido efectuada uma reclamação por escrito dirigida ao primeiro ou ao último transportador no prazo de sessenta dias após a data da entrega da mercadoria ou, na sua falta, seis meses após a recepção da mercadoria.

II. O art. 26 do AUTRM deixa claro que os litígios em matéria de transporte rodoviário de mercadorias podem ser submetidos a *arbitragem*, aplicando-se, então, o Acto Uniforme respectivo.

#### 4. Natureza da responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias

Podemo-nos, finalmente questionar sobre a natureza da responsabilidade de transportador consagrada no AUTRM.

A dúvida está em saber se sobre o transportador rodoviário impende uma *presunção de culpa* – que possa ser ilidida nos termos gerais de direito – ou se, ao invés, estamos face a uma situação de *responsabilidade objectiva*.

Menezes Cordeiro<sup>20</sup>, com referência ao caso da CMR – que, como vimos, influenciou decisivamente o AUTRM – considera que o caso é de *presunção de culpa*, mas reconhecendo a melindrosidade da conclusão, coloca a palavra culpa entre aspas.

A nós parece-nos, antes, que estamos perante uma situação de responsabilidade objectiva atenuada: 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,

---

<sup>20</sup> *Manual de Direito Comercial, I, cit.*, p. 542.

caso fortuito ou de força maior ou ainda o vício ou defeito da mercadoria ou da embalagem.

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<sup>21</sup> – mas tem fortes semelhanças com um sistema de responsabilidade subjectiva presumida, mas não pura.

---

<sup>21</sup> Cf., por todos, ASQUINI, *Trasporto di cose (Contratto di)* in NssDI XIX (1973), p. 592: “cioè il fatto liberatório della responsabilità del vettore *ex recepto* era solo la *vis maior*, cioè l’evento irresistibile, non il semplice *casus*, cioè il semplice fatto non colpevole”.