

En. João Gomes



DGPJ	
03 JUN 2009	
<input type="checkbox"/> GDS	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> SO	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> SNI	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S	<input type="checkbox"/>
200460-100809	

ALICAD
23/06/09

1ª, 2ª e 3ª Varas Cíveis de Lisboa
2ª Vara - 3ª Secção

Rua Marquês de Fronteira - Palácio da Justiça - 1098-001 Lisboa
Telef: 213846400 Fax: 213876192 Mail: lisboa.sgciveis@tribunais.org.pt



R J 2 8 3 6 1 5 9 7 7 P T

DGPJ/GDG 0306*09 01180

Exmo(a). Senhor(a)
Gabinete Relações Internacionais
Direcção Geral de Política da Justiça
Escadinhas de S. Crispim, N° 7

1100-510 Lisboa

Processo: 3893/1998	Ação de Processo Sumário	N/Referência: 13871731 Data: 27-05-2009
Autor: Ministério Público Réu: D H L-Transportes Rápidos Internacionais, Lda		

Assunto: Envio de certidão

Por ordem da Mmª Juiz junto se remete a V. Exª, certidão da sentença e dos Acordãos proferidos pelos Tribunais Superiores, já transitados, nos termos e para os efeitos do artº 34º do D.L. 446/85.

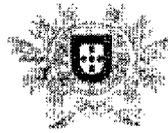
Com os melhores cumprimentos,

A Oficial de Justiça

(Amélia Dias Pereira)

Notas:

- *Solicita-se que na resposta seja indicada a referência deste documento*



1ª, 2ª e 3ª Varas Cíveis de Lisboa

2ª Vara - 3ª Secção

Rua Marquês de Fronteira - Palácio da Justiça - 1098-001 Lisboa
Telef: 213846400 Fax: 213876192 Mail: lisboa.sgciveis@tribunais.org.pt

CERTIDÃO

Processo: 3893/1998	Ação de Processo Sumário	N/Referência: 13871267 Data: 26-05-2009
Autor: Ministério Público Réu: D H L-Transportes Rápidos Internacionais, Lda		

Amélia Dias Pereira, Escrivã Adjunta, do Tribunal acima identificado:

CERTIFICA que deu entrada neste Tribunal em 08-11-2001 os autos de **Ação de Processo Sumário** com o nº de processo **3893/1998**, em que são partes:

Autor: Ministério Público

Réu: D H L-Transportes Rápidos Internacionais, Lda

MAIS CERTIFICA que as fotocópias juntas e que fazem parte integrante desta certidão, estão conforme os originais constantes dos autos, e são cópia fiel, da sentença de fls 403 a 425, do Acordão do Tribunal da Relação de fls 513 a 551, e do Acordão do Supremo Tribunal de Justiça, de fls 609 a 618, transitados em julgado em 26/02/2009.

MAIS CERTIFICA NARRATIVAMENTE, que a quantia peticionada é de €: 9.975,96.

É quanto me cumpre certificar, em face do que foi ordenado na douta sentença, destinando-se a presente a ser remetida ao Gabinete de Direito Europeu, nos termos do artº 34º do D.L. 446/85.

A presente certidão vai por mim assinada e autenticada.

O Oficial de Justiça,

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

Proc.3893/98

Conc.02/10/07

Exmos Senhores Juizes Desembargadores
do Tribunal da Relação de Lisboa

Mantenho na íntegra a decisão proferida nos autos em apreço, objecto do recurso de agravo interposto, pelas razões que dele constam.

Porém V.Exas., com os elementos que constam dos autos, melhor decidirão.

Oportunamente, subam os autos ao Venerando Tribunal da Relação de Lisboa, em obediência ao regime de subida fixado.

XXX

12014120

1-RELATÓRIO

O Digno Magistrado do Ministério Público,

Intentou os presentes autos de acção declarativa, sob a forma sumária, contra

DHL-Transportes Rápidos Internacionais Lda., com sede na R. Cidade de Liverpool, nº 16, 2º Esq., em Lisboa

pedindo que declarando-se a nulidade das clausulas 8ª, 11ª e 13ª da carta de porte junta aos autos, a sua condenação a:

-abster-se de utilizar as clausulas contratuais gerais referidas em todos os contratos que venha a celebrar com os seus clientes, especificando-se na sentença o âmbito de tal proibição;

-dar publicidade a tal proibição e a comprovar nos autos essa publicidade, em prazo a determinar na sentença respectiva, sugerindo-se que a mesma seja efectuada em anúncio a publicar em dois dos jornais diários de maior tiragem editados em Lisboa e no porto, durante três dias consecutivos.

Mais peticiona que seja dado cumprimento ao disposto no artº 34 do D.L. 440/85, remetendo-se certidão da sentença ao Gabinete de Direito Europeu.

Para fundamentar o seu pedido, alega que a R. tem como objecto a actividade de agente de navegação, agente transitário e agente de tráfego, dedicando-se ao transporte expresso, nacional e internacional de encomendas e documentos.

Mais refere que em consequência, a R. entrega aos seus



2.^a VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

clientes uma “carta de porte”, limitando-se o consumidor a preencher os espaços em branco relativos à identidade do expedidor e destinatário, e o tipo de expedição que pretende, constando do verso da carta de porte cláusulas já pré-impressas, insusceptíveis de alteração pelos referidos consumidores.

Considera assim tratarem-se de cláusulas contratuais gerais, sendo o teor da cláusula 8.^a, proibida face ao disposto nos art.^{os} 18 b) e 20 do D.L. 446/85, uma vez que limita directamente a responsabilidade da R. por danos patrimoniais extra-contratuais causados à parte ou a terceiros.

Por sua vez, considera que a cláusula 11.^a, é absolutamente proibida, nos termos dos art.^{os} 18 c) e 20 do mencionado Diploma Legal, uma vez que exclui a sua responsabilidade, ainda que culposa, em caso de mora ou incumprimento defeituoso.

Por último a cláusula 13.^a é absolutamente proibida, ao abrigo do disposto nos art.^{os} 18 b) e c) e 20 do mencionado Diploma Legal, uma vez que permite à R. excluir directamente a sua responsabilidade por quaisquer danos, nomeadamente patrimoniais extra-contratuais, causados na esfera da contraparte ou de terceiro e os decorrentes de não cumprimento definitivo, mora ou cumprimento defeituoso, ainda que em caso de negligência ou culpa.

x

Citada, a R. contestou alegando que a DHL assegura a entrega em qualquer lado do mundo e em tempo muito curto de documentos e pequenas encomendas, não processando no entanto encomendas a nível interno, ou sejam com origem e destino simultâneo em Portugal, utilizando preferencialmente o avião.

Alega que esta é assim uma actividade específica, que a carta de porte referida é idêntica para todas as DHL, e assim que qualquer alteração tem reflexos a nível internacional.

A actividade de “Courier”, desenvolvida pela R., não tem legislação específica, sendo-lhe no entanto aplicáveis convenções internacionais, tais como a Convenção de Varsóvia e a Convenção Postal Universal, que excluem a aplicabilidade das cláusulas contratuais gerais constantes do mencionado Diploma Legal, o que aliás é referido no Ponto 14 da carta de porte, em causa.

Mais alega que os contratos apresentados pela R. aos seus clientes, apesar de possuírem cláusulas pré-determinadas, não funcionam de forma rígida, admitindo muito mais do que a adesão em bloco.

Alega ainda que, ao cliente é facultada a opção de subscrever o seguro de remessa, caso em que, se optar por subscrever esse seguro, as cláusulas referidas não possuem qualquer aplicação prática.

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

Por último considera que estas clausulas não violam a boa fé, nem constituem um desequilíbrio em desfavor do consumidor, sendo pelo contrário abusivo impor que a DHL preste este serviço e assumam os danos, sem que o cliente tenha de suportar o valor acrescido do seguro facultativo.

Peticona afinal que caso improcedam os argumentos aduzidos pela R., se aproveitem as mencionadas clausulas por redução ou conversão.

X

Procedeu-se à elaboração de despacho saneador, com fixação da matéria de facto assente e controvertida, da qual não forem apresentadas reclamações.

X

Realizou-se audiência de discussão e julgamento, com observância dos legais formalismos, mantendo-se os pressupostos processuais analisados.

XXX

II-QUESTÕES A RESOLVER:

- 1-Ação inibitória e clausulas contratuais gerais: da actividade desenvolvida pela R. e se é aplicável a disciplina prevista pelo D.L. 446/85.
- 2-Da validade das clausulas 8ª, 11ª e 13ª da carta de porte elaborada pela R.

XXX

III-FACTOS PROVADOS:

Discutida a causa resultaram provados os seguintes factos:

- 1-A Ré DHL TRANSPORTES RÁPIDOS INTERNACIONAIS, LDA, é uma sociedade de responsabilidade limitada, encontrando-se matriculada sob o n.º 2467 e com a sua constituição inscrita na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa, desde 05.Ago.1982(conforme docs. de fls. 9/14).
- 2-A Ré tem, apra além do mais, por objecto a actividade de agente de navegação, agente transitário e agente de tráfego.
- 3-No exercício de tal actividade a Ré dedica-se ao transporte expresso

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

internacional de encomendas e documentos.

4-A Ré entrega aos clientes que com ela pretendem contratar, um impresso denominado “carta de porte” de igual teor àquele que se encontra junto a fls. 15 cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais.

5-Este documento é composto, no seu rosto, por cinco secções:

- De (Expedidor) - identificação do Expedidor;
- Para (Destinatário) - identificação do Destinatário;
- Detalhes da Remessa;
- Dimensão e Peso;
- Autorização e assinatura do expedidor.

6-O original da “carta de porte” fica na posse da Ré, sendo entregue ao consumidor uma cópia, no verso da qual se encontram impressas as cláusulas relativas àquele contrato.

7-As cláusulas insertas nos impressos que titulam os contratos comercializados pela Ré foram por esta previamente elaboradas e são apresentados, já impressas, aos interessados, na celebração do contrato.

8-Tais contratos tipo destinam-se, ainda, a ser utilizados pela Ré no futuro, para contratação com qualquer pessoa interessada na celebração de um contrato de transporte.

9-Na Secção 3 da Carta de Porte, sob a epigrafe “Detalhes da remessa”, encontra-se inscrito:

“Nem todas as formas de pagamento e opções de serviço estão disponíveis em todos os países”.

10-Na Secção V do documento junto aos autos sob a epigrafe “Autorização e assinatura do expedidor” encontra-se redigido em caracteres encarnados e precedendo a assinatura do expedidor, “Eu/nós acordo(amos) que os termos e condições da DHL se aplicam a esta remessa e limitam as responsabilidades da DHL. A Convenção de Varsóvia pode também ser aplicável (ver verso)”.

11-No verso da carta de porte encontra-se incluído no topo, em caracteres escuros, os seguintes dizeres:

“AVISO IMPORTANTE

Pelas condições estabelecidas a seguir a DHL e os seus funcionários e agentes não são, em primeiro lugar, responsáveis por

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

determinadas perdas e danos, e, em qualquer caso, sempre que o sejam, o montante de tal responsabilidade é estritamente limitado ao montante estabelecido na Cláusula 8ª.

12-Na cláusula 8ª do referido contrato constante do verso do impresso, sob a epigrafe "Limites da Nossa Responsabilidade" (Sujeito às cláusulas 11 e 13), estabelece-se que:

"A nossa responsabilidade pela perda ou dano do envio, independentemente de quem seja o reclamante, está limitada ao mais baixo dos seguintes três valores:

-US \$ 100, ou

-o montante real da perda ou dano, por si sofrido, ou

-o valor real do envio. Não se inclui neste qualquer valor comercial ou demais valores subjectivos".

14-No ponto 10 do verso deste documento, sob a epigrafe Seguro do Envio, encontra-se inscrito:

"Recomendamos que proceda ao seguro do envio. Podemos providenciar-lhe seguro até US \$ 5.000.000. Mas por favor note que o nosso seguro do envio não cobre danos consequentes, bem como perdas, ou danos resultantes de atrasos de transporte. Se não assinalar a caixa SIM ou Seguro do envio na frente desta carta de porte, assume todos os riscos de perda ou dano".

15-Na cláusula 11ª do mesmo contrato-tipo, sob a epigrafe "Atraso nos Envios", estabelece-se que:

"Faremos todos os esforços para entregar o seu envio de acordo com os nossos programas de entregas regulares mas estes não são garantidos e não fazem parte deste contrato. Não seremos, no entanto, responsabilizados por quaisquer atrasos, ainda que de nossa culpa, na situação de:

-recolha de um envio,

-transporte de um envio (incluindo atrasos, causados por mudança de rota),

-entrega de um envio."

16-Na cláusula 13ª do contrato-tipo em apreço, sob a epigrafe "Danos Consequentes", estabelece-se que:

"Seja em resultado de contrato ou qualquer outra fonte de obrigações, ainda que em casos de negligência, ou culpa, não seremos responsabilizados pelo seguinte:

-Lucros cessantes,

-outros danos indirectos,



2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

-prejuízos decorrentes de mora ou de resolução de quaisquer outras obrigações.

As perdas ou danos consequentes, embora a tal não se limitem, incluem a frustração de rendimentos, de lucros, de interesses, perdas de mercados e perdas decorrentes da impossibilidade de utilização do envio”.

17-No ponto 14 do verso deste documento, sob a epígrafe “Convenção de Varsóvia”, destacado numa caixa cinzenta em fundo branco, refere-se:

“Se o transporte de um envio envolve um destino final ou escala num país diferente do da partida, poderá ser aplicado o regime da Convenção de Varsóvia. Tal Convenção determina, e na maioria das situações reduz, a nossa responsabilidade por perdas ou danos relacionados com o envio”.

18-Na Secção “Detalhes da Remessa” encontra-se incluída uma caixa onde se encontram, na primeira linha a negro, os dizeres “seguro de remessa” seguindo-se a indicação “ver verso”.

19-A DHL assegura a entrega, em qualquer lado do Mundo e em tempo muito curto (24 horas, na Europa, por exemplo), de documentos e pequenas encomendas. (resposta ao quesito 1º)

20-Estes documentos e encomendas têm ou destino em Portugal e origem em qualquer país do Mundo, ou origem em Portugal, e destino em qualquer país do Mundo, não efectuando a DHL qualquer processamento de encomendas a nível interno, com origem e destino simultâneo em Portugal.(resposta ao quesito 2º)

21-A actividade da DHL em Portugal destinava-se única e exclusivamente a funcionar como entreposto comercial de envio - ou recepção - de encomendas como um ponto numa rede mundial, ou seja, como ponto de partida ou destino final dos envios. (resposta ao quesito 3º)

22-Em Portugal não havia possibilidade de opção pelo serviço “Doméstico”, pelo que, todos os transportes de envios e encomendas envolviam um destino final ou escala num país diferente de Portugal. Tal situação foi actualmente alterada (resposta ao quesito 4º).

23-Os documentos e encomendas expedidos através da DHL são sempre acompanhados por um único documento, que acompanha o envio desde a origem até ao destino, utilizado a nível mundial sem qualquer alteração durante o percurso - a carta de porte ou Shipment Airwaybill, sendo a sua única alteração o idioma utilizado para as cópias utilizadas no país do

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

expedidor de qualquer documento ou encomenda.

24-Na posse do impresso mencionado em E) o consumidor limita-se a preencher os espaços em branco nele existentes relativos à identidade do expedidor e do destinatário, particulariza o tipo de expedição que pretende, colocando uma cruz no local a tal destinado, e assina.

25-Aos consumidores apenas é concedida a possibilidade de aceitar, ou não, o clausulado referido em G), estando-lhes vedada a possibilidade de, através de negociação, por qualquer forma o alterar.

26-A Ré engloba-se no grupo económico DHL que, em termos globais, é responsável pela coordenação de todos os envios expresso que são realizados à escala mundial.

27-Actualmente (dados de Dez/98) a DHL opera em 224 países.

28-Para além do facto referido em R), todos os clientes são aconselhados a requerer cobertura de seguro, afim de assegurarem que os seus interesses se encontram totalmente protegidos em todos os casos.

29-A DHL desconhece em absoluto o teor dos envios e encomendas efectuados.

30-Não é possível à DHL exercer controle sobre o conteúdo das encomendas, sequer sobre a importância das mesmas.

31-O cliente, ou decide não fazer qualquer seguro ou, por si determina a celebração com a DHL do contrato de seguro nas condições que melhor sirvam os seus interesses.

32-Existem mesmo situações em que o cliente, porque considera que a encomenda possui, para ele, determinada importância, opta por subscrever um contrato de seguro autónomo, de tal sorte que quando contrata os serviços da DHL já possui contrato de seguro comercial subscrito.

XXX

IV-DO DIREITO

Tendo em conta os factos que acima se deram como provados, importa proceder à sua qualificação jurídica.

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

Nos presentes autos estamos face a uma acção inibitória instaurada pelo Digno Magistrado do M.P., o uso das competências que lhe são conferidas, nomeadamente pelos artºs 25 e 26 nº1 c) do D.L. 446/85.

Nos termos do disposto nestes artigos, estipula-se que:

Artº25:

“As clausulas contratuais gerais, elaboradas para utilização futura, quando contrariem o disposto nos artigos 15º, 16º, 18º, 19º, 21º e 22º, podem ser proibidas por decisão judicial, independentemente da sua inclusão efectiva em contratos singulares.”

Artº 26:

“A acção destinada a obter a condenação na abstenção do uso ou da recomendação de clausulas contratuais gerais só pode ser intentada:

c) Pelo Ministério Público, officiosamente, por indicação do Provedor de Justiça o quando entenda fundamentada a solicitação de qualquer interessado.”

Por via do disposto nestes preceitos legais pretendeu-se assim, assegurar dois meios de defesa dos consumidores:

-a declaração de nulidade de clausulas abusivas quando integradas estas em contratos singulares;

-a acção inibitória, independentemente de estarem ou não integradas em contratos singulares, definida esta como de âmbito geral.

Com efeito, como refere Mário Júlio de Almeida Costa e António Menezes Cordeiro in anotação ao Regime das Clausulas Contratuais Gerais, Livraria Almedina Coimbra, a págs. 56, “No limite, quem se prevalece de clausulas contratuais gerais pode calcular o risco da perda de algumas acções em juízo e conduzir-se com impunidade perante a maioria dos aderentes. Daí que, sem embargo de um possível controlo administrativo das clausulas contratuais gerais, (cfr. as anotações ao art.3º), o nosso legislador tenha completado as disposições materiais estabelecidas com um sistema de fiscalização judicial que proporciona uma defesa mais vasta do que a resultante da actuação isolada de aderentes que se sintam lesados.

É a acção inibitória (...) uma acção de condenação em prestação de facto negativo: a não utilização ou a não recomendação de clausulas contratuais gerais proibidas. (...) A acção inibitória actua de modo a impor, a tempo e em todo o tempo, por objecto a imposição imediata de um comportamento.”

Conforme se refere no Ac. da R. Lisboa de 25/05/06 proferido no proc. nº 8166/2005-6 disponível para consulta in www.dgsi.pt. “De acordo com este normativo, as cláusulas contratuais gerais, elaboradas para utilização futura, quando contrariem o disposto nos artigos 15º, 16º, 18º, 19º, 21º e 22º podem ser proibidas por decisão judicial, independentemente da sua inclusão em contratos singulares.

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

Com o regime jurídico das cláusulas contratuais gerais o legislador, confrontado com um fenómeno de tráfego negocial de massas, procurou salvaguardar o contraente mais fraco, protegendo-o de cláusulas abusivas e susceptíveis de ocasionar um desequilíbrio entre os contraentes, posto que a contratação baseada em condições negociais gerais tem implícita uma certa posição de poder do utilizador das cláusulas decorrente do próprio modo de formação do contrato. Com tal desiderato foram traçadas, no essencial, formas de assegurar a tutela dos interesses dos contraentes mais desprotegidos contra cláusulas contratuais absolutamente proibidas ou relativamente proibidas pela via da fiscalização ex post do controlo incidental (declaração de nulidade no quadro de apreciação de um contrato singular) e da fiscalização ex ante do controlo abstracto (acção inibitória).

Como se refere no Ac. do STJ, de 23.04.2002,(5) citando Almeno de Sá, "...a fiscalização das condições gerais processa-se, em primeiro lugar na forma de controlo incidental, isto é, no âmbito de um litígio referente a cláusulas de um contrato concluído entre determinado utilizador e o seu parceiro negocial. Estão em jogo uma ou várias estipulações referentes a um concreto contrato celebrado entre dois sujeitos, que se opõem num diferendo onde se questiona a vigência ou validade de tais estipulações". "Ao lado deste tipo de fiscalização, funciona um processo abstracto de controlo, destinado a erradicar do tráfico jurídico condições gerais iníquas, independentemente da sua inclusão efectiva em contratos singulares. Consagrou-se, com esta finalidade preventiva, o sistema da acção inibitória: visa-se que os utilizadores de condições gerais desrazoáveis ou injustas sejam condenados a abster-se do seu uso ou que as organizações de interesses que recomendem tais condições aos seus membros ou associados sejam condenadas a abandonar essa recomendação."

A acção inibitória visa, como se referiu, as cláusulas contratuais gerais elaboradas para utilização futura, independentemente da sua inclusão efectiva em contratos singulares.

Posto isto e analisado o alcance e objectivo da acção inibitória, cumpre-nos, apreciando os factos provados, proceder ao seu exercício nos termos da lei, principiando por dilucidar as questões colocadas por A. e R.

A primeira questão que nos importa dilucidar é se a mencionada carta de porte contém clausulas pré-definidas, sem serem objecto de negociação prévia por parte dos seus destinatários e se, contendo essas clausulas, à mesma é aplicável o regime jurídico previsto no D.L. 446/85.



2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

1-Accão inibitória e clausulas contratuais gerais: da actividade desenvolvida pela R. e se é aplicável a disciplina prevista pelo D.L. 446/85.

Clausulas contratuais gerais e âmbito de aplicação

Dispõe o artº 1 do D.L. 446/85, com a redacção do D.L. 220/95 de 31/01, que:

“1-As clausulas contratuais gerais elaboradas sem prévia negociação individual, que proponentes ou destinatários indeterminados se limitem, respectivamente a subscrever ou aceitar, regem-se pelo presente diploma.

2-O ónus da prova de que uma clausula contratual resultou de negociação prévia entre as partes recai sobre quem pretenda prevalecer-se do seu conteúdo.”

Dispõe-se ainda no artº2 deste diploma legal que,

“O artigo anterior abrange, salvo disposição em contrário, todas as clausulas contratuais gerais, independentemente da forma da sua comunicação ao público, da extensão que assumam ou que venham a apresentar nos contratos a que se destinem, do conteúdo que as informe ou de terem sido elaboradas pelo proponente, pelo destinatário ou por terceiros.”

No seu artigo 3 estipula como casos de exclusão da aplicação deste diploma, nomeadamente “b) A clausulas que resultem de tratados ou convenções internacionais vigentes em Portugal.”

Conforme resulta do preâmbulo deste diploma legal, “Constitui a liberdade contratual um dos princípios básicos do direito privado.

(...)

As sociedades técnicas e industrializadas da actualidade introduziram contudo, alterações de vulto nos parâmetros tradicionais da liberdade contratual. A negociação privada, assente no postulado da igualdade formal das partes, não corresponde muitas vezes, ou mesmo via de regra, ao concreto da vida. (...) O comércio jurídico massificou-se: continuamente as pessoas celebram contratos não precedidos de qualquer fase negociadora. A prática jurídico-económica racionalizou-se e especializou-se: as grandes empresas uniformizam os seus contratos, de modo a acelerar as operações necessárias à colocação dos produtos e a planificar, nos diferentes aspectos, as vantagens e as adstrições que lhes advêm do tráfego jurídico.

O fenómeno das clausulas contratuais gerais fez, em suma, a sua aparição, estendendo-se aos domínios mais diversos.”

Nos contratos de adesão, o consumidor está colocado num

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

plano mais desfavorecido face às grandes empresas pela simples facto de ter de aderir a cláusulas que à partida não pode discutir nem alterar, sendo assim a sua única escolha, a de contratar naquelas condições ou não.

Neste tipo de contratos, não há uma discussão prévia das cláusulas que os compõem entre os contraentes.

Estas são apresentadas já previamente definidas, possibilitando apenas à contraparte (agora em princípio mais fraca) a sua adesão ou não.

Estas cláusulas contratuais gerais insertas em contratos de adesão, apresentam as seguintes características:

-são pré-elaboradas, existindo disponíveis antes de surgir a declaração que as perfilha;

-apresentam-se rígidas, independentemente de obterem ou não a adesão das partes, sem possibilidade de alterações;

-podem ser utilizadas por pessoas indeterminadas, quer como proponentes, quer como destinatários.

Como refere Antunes Varela in "Das Obrigações em Geral", Vol. I, pág. 265, "À medida que o poder económico dos grupos se foi fortalecendo com o desenvolvimento do capitalismo, a actividade das empresas se foi diversificando e a oferta dos produtos em massa, se foi alargando, começaram a surgir e a multiplicar-se no comércio jurídico os casos em que a lex contractus é praticamente elaborada por um só dos contraentes, sem nenhum debate prévio acerca do seu conteúdo."

Pelas suas características, em que verdadeiramente não existe uma liberdade de fixação do seu conteúdo, estes contratos de adesão estão sujeitos a normas que impõem a observância dos princípios da boa-fé, da proibição do abuso de direito e da protecção da parte mais fraca.

Esta necessidade de controle das cláusulas que compõem estes contratos de adesão mereceu consagração legislativa, com o D.L. nº 446/85, na versão do D.L. 220/95, aplicável à data dos factos em apreço.

Com esta lei pretendeu-se efectivamente tutelar o contraente que se vê confrontado com o uso de condições gerais do contrato, seja ele um consumidor, ou empresário, comerciante ou profissional liberal.

Ora, do exame da carta de porte constante dos autos, é manifesto que esta contém cláusulas contratuais gerais, na medida em que estão pré-impressas, não são manifestamente objecto de negociação prévia, e o contraente apenas pode aderir às mesmas.

Podendo embora, subscrever alguma das opções constantes do dorso deste documentos (pelo menos as opções disponíveis em cada país) celebrar seguros etc..., tem de aceitar as cláusulas que constam do verso do mesmo, nomeadamente as cláusulas que excluem ou limitam a responsabilidade da R., previstas nos seus nºs 8, 11 e 13.

No entanto, alega a R. que à actividade por si desenvolvida e

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

ao clausulado constante da aludida carta de porte, não é aplicável a disciplina do referido decreto lei, por força do disposto no artº 3 b) do mesmo diploma legal.

Ou seja, considera que a sua actividade está sujeita à disciplina de tratados e convenções internacionais, pelo que se exclui a aplicabilidade do regime das clausulas contratuais gerais.

Será assim?

Para responder a esta questão, temos que examinar e enquadrar a actividade da R. e normativos aplicáveis

Dos tratados e convenções internacionais e âmbito de aplicação

Dos factos provados resulta que a R. tem por objecto a actividade de agente de navegação, agente transitário e agente de tráfego.

No exercício de tal actividade a Ré dedica-se ao transporte expresso internacional de encomendas e documentos.

A DHL assegura a entrega, em qualquer lado do Mundo e em tempo muito curto (24 horas, na Europa, por exemplo), de documentos e pequenas encomendas.

Estes documentos e encomendas têm ou destino em Portugal e origem em qualquer pais do Mundo, ou origem em Portugal, e destino em qualquer pais do Mundo, não efectuando a DHL qualquer processamento de encomendas a nível interno, com origem e destino simultâneo em Portugal.

A actividade da DHL em Portugal destinava-se única e exclusivamente a funcionar como entreposto comercial de envio - ou recepção - de encomendas como um ponto numa rede mundial, ou seja, como ponto de partida ou destino final dos envios.

Em Portugal não havia possibilidade de opção pelo serviço "Doméstico", pelo que, todos os transportes de envios e encomendas envolviam um destino final ou escala num pais diferente de Portugal. Tal situação foi actualmente alterada.

Retira-se desta factualidade que a R. celebra com os seus clientes contratos de transporte de pequenas encomendas e documentos, em prazos muito curtos e com elevada eficiência.

Ora, o contrato de transporte é o contrato pelo qual uma das partes - o transportador - se obriga a deslocar determinadas pessoas ou coisas de um local para o outro, mediante retribuição.

O contrato de transporte é **sinalagmático** [reciprocidade de prestações - a obrigação de deslocar coisas (ou pessoas) por parte do transportador e a obrigação do pagamento do preço do transporte (frete)].



S. R.

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

Trata-se de um **contrato consensual**, em que a perfeição do contrato dá-se com o simples acordo das partes - cfr. **artigo 219º do Código Civil**.

O referido contrato, que se consubstancia formalmente na **carta de porte** "documento junta os autos e objecto de discussão nesta acção, (acórdão do STJ de 20.05.1997, *Col. Jur.*, 2, 84), contém todos os elementos atinentes ao transporte da encomenda.

E é o documento que acompanha o envio desde a origem até ao destino, utilizado a nível mundial sem qualquer alteração durante o percurso - a carta de porte ou Shipment Airwaybill - sendo a sua única alteração o idioma utilizado para as cópias utilizadas no país do expedidor de qualquer documento ou encomenda.

Nestes termos e porque se trata do transporte internacional de encomendas ou documentos, com contacto com várias ordens jurídicas, poderão ser-lhe aplicáveis tratados e convenções internacionais, de acordo com o meio de transporte utilizado e o país de destino.

Ora, no que respeita ao direito convencional constante de tratados ou acordos em que participe o Estado, a nossa Constituição da República Portuguesa aderiu à tese da recepção automática, nos termos do seu artº 8 nº 2, condicionada apenas ao facto de a eficácia interna depender da sua publicação oficial.

Refere a R. que à sua actividade seria aplicável a Convenção Postal Universal, o que sempre excluiria a aplicabilidade do diploma relativo às clausulas contratuais gerais.

Cumpre-nos pois apreciar se esta convenção é aplicável à actividade desenvolvida pela R. e se sendo-o, as clausulas constantes da carta de porte decorrem dessa convenção.

Da Convenção Postal Universal

A então designada União Geral dos Correios, foi fundada em 9 de Outubro de 1974, pelo Tratado de Berna, estando Portugal integrado nos 22 países que assinaram esse Tratado.

Esta organização intergovernamental veio a assumir a sua actual designação, União Postal Universal, em 1978.

A **Convenção Postal Universal**, o **Regulamento das Correspondências** e o **Regulamento referente às Encomendas Postais** incluem as normas comuns aplicáveis ao serviço postal internacional e as disposições relativas aos serviços de correspondência e das encomendas postais.

No **XXI Congresso da União Postal Universal**, celebrado em **Seul**, em **1994**, foram aprovados o **Quinto Protocolo Adicional** à

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

Constituição da UPU, o Regulamento Geral e o seu anexo, o Regulamento Interno dos Congressos, a Convenção Postal Universal, o Acordo Referente às Encomendas Postais, o Acordo Referente aos Vales Postais e o Acordo Referente aos Envios contra Reembolso. Estes Actos Finais foram aprovados e ratificados pela **Resolução da Assembleia da República n.º 24-A/98** e pelo **Decreto do Presidente da República n.º 17-A/98**, ambos de 18 de Maio.

Por sua vez, no **XXII Congresso da União Postal Universal, celebrado em Pequim, em 1999**, foi aprovado o **Sexto Protocolo Adicional** à Constituição da União Postal Universal e foram introduzidas alterações ao Regulamento Geral da União Postal Universal, ao Regulamento Interno dos Congressos, à Convenção Postal Universal e ao Acordo referente aos Serviços de Pagamento do Correio. Estes Actos Finais foram aprovados e ratificados pelo **Decreto do Presidente da República n.º 26-A/2004** e pela **Resolução da Assembleia da República n.º 36-A/2004**, ambos publicados na I Série-A do Diário da República, de 11 de Maio. O Aviso n.º 215/2005, de 11 de Maio, torna público o depósito do instrumento de ratificação respectivo.

Ora, da simples leitura desta convenção resulta que se refere às administrações postais existentes em cada país, visando regular internacionalmente e harmonizar o serviço postal internacional prestado pelas referidas administrações postais.

A R. não é uma administração postal, pelo que aos seus contratos e à sua actividade não é aplicável esta Convenção Postal Universal.

E realmente, contém também esta convenção cláusulas de limitação de responsabilidade, nomeadamente no seu artº 34º, no qual sob a epígrafe “Responsabilidade das administrações postais. Indemnizações” estipula-se que:

“1 — Generalidades. 1.1 — Salvo nos casos previstos no artigo 35., as administrações postais respondem:

1.1.1 — Pela perda, espoliação ou avaria dos objectos registados das encomendas ordinárias e dos objectos com valor declarado;

1.1.2 — Pela perda dos objectos com entrega comprovada.

1.2 — Quando a perda, a espoliação total ou a avaria total de um objecto registado, de uma encomenda ordinária ou de um objecto com valor declarado resulte de um caso de força maior, não atenuada, a indemnização, o remetente tem direito à restituição das taxas pagas, com excepção da taxa de seguro.

2 — Objectos registados.

2.1 — Em caso de perda, de espoliação total ou de avaria total de um objecto registado, o remetente tem direito a uma indemnização fixada pelo Regulamento das Correspondências. Se o remetente exige um

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

montante inferior ao montante fixado no Regulamento das Correspondências, as administrações têm a faculdade de pagar esse montante e de ser reembolsadas nessa base pelas outras administrações eventualmente interessadas.

2.2 — Em caso de espoliação parcial ou de avaria parcial de um objecto registado, o remetente tem direito a uma indemnização que corresponde, em princípio, ao montante real da espoliação ou da avaria. No entanto, essa indemnização não pode, em caso algum, ultrapassar o montante fixado pelo Regulamento das Correspondências em caso de perda, espoliação total ou avaria total. Os danos indirectos ou os lucros cessantes não são tidos em consideração.

(...)

4 — Encomendas ordinárias.

4.1 — Em caso de perda, de espoliação total ou de avaria total de uma encomenda ordinária, o remetente tem direito a uma indemnização fixada pelo Regulamento das Encomendas Postais.

4.2 — Em caso de espoliação parcial ou de avaria parcial de uma encomenda ordinária, o remetente tem direito a uma indemnização que corresponde, em princípio, ao montante real da espoliação ou da avaria. No entanto, essa indemnização não pode, em caso algum, ultrapassar o montante fixado pelo Regulamento das Encomendas Postais em caso de perda, espoliação ou avaria total. Os danos indirectos ou os lucros cessantes não são tidos em consideração.

4.3 — As administrações postais podem acordar aplicar, nas suas relações recíprocas, o montante por encomenda fixado pelo Regulamento das Encomendas Postais, sem ter em conta o seu respectivo peso.

5 — Objectos com valor declarado.

5.1 — Em caso de perda, de espoliação total ou de avaria total de um objecto com valor declarado, o remetente tem direito a uma indemnização que corresponde, em princípio, ao montante, em DES, do valor declarado.

5.2 — Em caso de espoliação parcial ou de avaria parcial do objecto com valor declarado, o remetente tem direito a uma indemnização que corresponde, em princípio, ao montante real da espoliação ou da avaria. No entanto, essa indemnização não pode, em caso algum, ultrapassar o montante, em DES, do valor declarado. Os danos indirectos ou os lucros cessantes não são tidos em consideração.

6 — Nos casos visados nos parágrafos 4 e 5, a indemnização é calculada de acordo com o preço corrente, convertido em DES, dos objectos ou mercadorias da mesma natureza, no lugar e na altura em que o objecto foi aceite para transporte. Independentemente do preço corrente, a indemnização é calculada segundo o valor ordinário dos objectos ou

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

mercadorias avaliados nas mesmas bases.

7 — Quando é devida uma indemnização pela perda, espoliação total ou avaria total de um objecto registado, de uma encomenda ordinária ou de um objecto com valor declarado, o remetente, ou, conforme o caso, o destinatário, tem direito, além disso, à restituição das taxas e dos direitos pagos, com excepção da taxa de registo ou de seguro. O mesmo se passa para os objectos registados, as encomendas ordinárias ou os objectos com valor declarado recusados pelos destinatários devido ao seu mau estado, se este for imputável ao serviço postal e envolver a sua responsabilidade.

8 — Em derrogação das disposições previstas nos parágrafos 2,4 e 5, o destinatário tem direito à indemnização após ter tomado posse do objecto registado, da encomenda ordinária ou do objecto com valor declarado espoliado ou avariado.

9 — A administração de origem tem a faculdade de pagar aos remetentes no seu país as indemnizações previstas pela sua legislação interna para os objectos registados e as encomendas sem valor declarado, sob condição de que não sejam inferiores às fixadas nos parágrafos 2.1 e 4.1. O mesmo se passa para a administração de destino quando a indemnização é paga ao destinatário. Os montantes fixados nos parágrafos 2.1 e 4.1 continuam, no entanto a ser aplicados:

9.1 — Em caso de recurso contra a administração responsável;

9.2 — Se o remetente desiste dos seus direitos a favor do destinatário ou inversamente”.

Por seu turno, dispõe o artigo 26º do Acordo Referente às Encomendas Postais, sob a epígrafe “Responsabilidade das administrações postais. Indemnizações” que:

“1 — Exceptuando os casos previstos no artigo 27º, as administrações postais respondem pela perda, a espoliação ou a avaria das encomendas.

2 — As administrações podem também comprometer-se a cobrir os riscos decorrentes de um caso de força maior.

3 — O remetente tem direito a uma indemnização correspondente, em princípio, ao montante real da perda, da espoliação ou da avaria. Os danos indirectos ou os lucros não realizados não são tomados em consideração. No entanto, esta indemnização não pode, em caso algum, ultrapassar:

3.1. Para as encomendas com valor declarado, o montante em DES do valor declarado;

3.2. Para as outras encomendas, os montantes declarados combinando a taxa de 40 DES por encomenda e a taxa de 4,5 DES por quilograma.

4 — As administrações podem entrar em acordo para aplicar,

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

nas suas relações recíprocas, o montante de 130 DES por encomenda, sem relação com o respectivo peso.

5 - A indemnização é calculada a partir do preço corrente, convertido em DES, das mercadorias da mesma natureza, no local e no momento em que a encomenda foi aceite para transporte. Na falta de preço corrente, a indemnização é calculada a partir do valor ordinário da mercadoria avaliada nas mesmas bases.

6 - Quando uma indemnização é devida pela perda, a espoliação total ou a avaria total de uma encomenda, o remetente ou, conforme o caso, o destinatário, tem direito, além disso, à restituição das taxas pagas, com excepção da taxa de seguro. O mesmo acontece com os envios recusados pelos destinatários por causa do seu mau estado, se este for imputável ao serviço postal e implicar a sua responsabilidade.

7. Quando a perda, a espoliação ou a avaria total resulta de um caso de força maior que não dá lugar a uma indemnização, o remetente tem direito à restituição das taxas pagas, com excepção da taxa de seguro.

8. Em derrogação às disposições previstas no parágrafo 3, o destinatário tem direito a indemnização após ter recebido uma encomenda espoliada ou avariada.

9. A administração de origem pode pagar aos expedidores no seu país as indemnizações previstas pela sua legislação interna referente às encomendas sem valor declarado, desde que estas indemnizações não sejam inferiores às fixadas no parágrafo 3.2. O mesmo acontece relativamente à administração de destino quando a indemnização é paga ao destinatário. No entanto, os montantes fixados no parágrafo 3.2. aplicam-se:

9.1 - Em casos de recurso contra a administração responsável;

9.2 - Se o expedidor desistir dos seus direitos a favor do destinatário ou o inverso”.

Não sendo esta convenção aplicável à R. e à actividade por si desenvolvida, resulta no entanto dos normativos acima citados que, no transporte de encomendas postais em que esteja em causa mais de uma administração postal, em caso de perda de encomenda postal registada, está excluída a responsabilidade por danos indirectos e lucros cessantes.

Pretendeu-se limitar a responsabilidade em situações de transporte internacional, privilegiando-se a rapidez e a segurança jurídica nas relações jurídicas, sacrificando-se a possibilidade de reparabilidade do dano, consagrado no nosso ordenamento jurídico, nomeadamente no artº 562 do C.C.

Isto para referir que, não obstante a inaplicabilidade directa desta convenção, e não resultando as clausulas constantes da aludida carta de porte desta mesma convenção, a verdade é que no âmbito do transporte internacional de encomendas postais, estão consagradas clausulas de

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

limitação de responsabilidade. O que é de suma importância para a compreensão do teor das cláusulas constantes desta carta de porte.

Anote-se por outro lado que não estão abrangidos, nesta exclusão e limitação de responsabilidade, os casos de dolo ou mera culpa.

Aliás nem é caso único, sendo que, se atentarmos nos regimes jurídicos de outros tipos de transporte internacional, todos comportam desvios limitativos ao princípio de direito comum em matéria de responsabilidade contratual, que é o da reparação integral dos danos.

Da convenção de Varsóvia

Nos termos do disposto no artº 22 nº2 da Convenção de Varsóvia, a qual regula o transporte internacional aéreo de mercadorias, (assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, e modificada pelo Protocolo de Haia, assinado em 28 de Setembro de 1955)

“No caso de transporte (...) de mercadorias a responsabilidade da entidade transportadora não poderá exceder duzentos e cinquenta francos por quilo, salvo se houver declaração especial do valor, feita pelo expedidor (...)”.

Ora, realmente esta Convenção de Varsóvia é aplicável à actividade desenvolvida pela R., quando efectuada por transporte aéreo, e no âmbito de estados subscritores da aludida convenção.

Aliás assim o consignou a R. na sua cláusula 14ª

“Se o transporte de um envio envolve um destino final ou escala num país diferente do da partida, poderá ser aplicado o regime da Convenção de Varsóvia. Tal Convenção determina, e na maioria das situações reduz, a nossa responsabilidade por perdas ou danos relacionados com o envio”.

Claro que, não sendo aplicável a convenção, serão aplicáveis as cláusulas estabelecidas pela R., no verso da sua carta de porte, não sendo estas manifestamente, nem resultado nem imposição da aludida convenção.

Mas outras situações de limitação de responsabilidade existem no transporte de mercadorias (encomendas ou postais).

Da C.M.R. (Convenção Relativa ao Transporte de Mercadorias por Estrada)

O contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada é regulado pela Convenção Relativa ao Contrato de Transporte de Mercadorias por Estrada celebrada em Genebra em 19/5/1956 (CMR), aprovada para adesão pelo Decreto-Lei nº 46.235, de 18/3/65, e alterada pelo Protocolo de Genebra de 5/7/78, aprovado para adesão pelo Decreto-Lei nº 28/88, de 6/9.

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

Nos termos do artº 13 desta convenção, o destinatário pode, em caso de mora, exigir ao transportador a entrega da mercadoria não entregue, como o de indemnização fundada na responsabilidade civil emergente do incumprimento (ou do cumprimento defeituoso) desse contrato, no caso de perda (total ou parcial, ou, ainda, de avaria) da mercadoria transportada.

Mas com limitações, conforme decorre do seu artº 23. Nos termos deste preceito legal, a não ser que no documento de transporte seja declarado o valor da mercadoria transportada, a indemnização por perda total ou parcial é calculada segundo o seu valor, mas sem que possa exceder 8,33 unidades de conta por kg.

Em todas estas convenções internacionais relativas a transportes, se prevê que a obrigação feita ao transportador de reparar o dano por ele ocasionado será limitada, mas essa limitação só se aplica se o acto se inscreve nas previsões do contrato, mesmo se é em contravenção ao contrato que foi realizado. Se o devedor agiu conscientemente fora do contrato – por dolo (acrescentamos nós ou negligência grosseira) – ele já não beneficia de protecção legal.

O acima exposto, leva-nos a concluir que, se as cláusulas constantes da carta de porte em análise não foram impostas por convenções internacionais (até porque a DHL, conforme refere, actua em todo o mundo e nem todo o mundo subscreveu as referidas convenções internacionais, sendo a carta de porte igual para todos), existem em todos os ordenamentos cláusulas limitativas de responsabilidade (à excepção do dolo ou negligência grosseira, conforme já referido) nos transportes de mercadorias (encomendas, postais etc...).

E sendo aplicável embora o regime constante do D.L. 446/85 às cláusulas contratuais constantes desta carta de porte, é com base neste circunstancialismo, e nas especificidades da actividade desenvolvida pela R. que se terá de decidir se são ou não proibidas as aludidas cláusulas, objecto da acção inibitória em apreço.

Vejamos o teor destas cláusulas e o teor dos normativos aplicáveis do D.L. 446/85

Recordamos que estas cláusulas têm de ser analisadas à luz dos princípios da boa fé, e do equilíbrio e ponderação de interesses de ambas as partes, tendo sempre em vista que se entende ser o consumidor a parte contratualmente mais fraca, porque condicionado a aceitar estas cláusulas sem discussão, nem negociação prévia.

2-Da validade das cláusulas 8ª, 11ª e 13ª da carta de porte



S.

R.

2.^a VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

elaborada pela R.

Na cláusula 8^a do referido contrato constante do verso do impresso, sob a epígrafe “Limites da Nossa Responsabilidade” (Sujeito às cláusulas 11 e 13), estabelece-se que:

“A nossa responsabilidade pela perda ou dano do envio, independentemente de quem seja o reclamante, está limitada ao mais baixo dos seguintes três valores:

- US \$ 100, ou
- o montante real da perda ou dano, por si sofrido, ou
- o valor real do envio. Não se inclui neste qualquer valor comercial ou demais valores subjectivos”.

Na cláusula 11^a do mesmo contrato-tipo, sob a epígrafe “Atraso nos Envios”, estabelece-se que:

“Faremos todos os esforços para entregar o seu envio de acordo com os nossos programas de entregas regulares mas estes não são garantidos e não fazem parte deste contrato. Não seremos, no entanto, responsabilizados por quaisquer atrasos, ainda que de nossa culpa, na situação de:

- recolha de um envio,
- transporte de um envio (incluindo atrasos, causados por mudança de rota),
- entrega de um envio.”

Na cláusula 13^a do contrato-tipo em apreço, sob a epígrafe “Danos Consequentes”, estabelece-se que:

“Seja em resultado de contrato ou qualquer outra fonte de obrigações, ainda que em casos de negligência, ou culpa, não seremos responsabilizados pelo seguinte:

- Lucros cessantes,
- outros danos indirectos,
- prejuízos decorrentes de mora ou de resolução de quaisquer outras obrigações.

As perdas ou danos consequentes, embora a tal não se limitem, incluem a frustração de rendimentos, de lucros, de interesses, perdas de mercados e perdas decorrentes da impossibilidade de utilização do envio”.

Por sua vez, decorre do disposto no art.^o 18 do D.L. 446/85 que são em absoluto proibidas, designadamente, as cláusulas contratuais gerais que:

b) Excluem ou limitem, de modo directo ou indirecto, a responsabilidade por danos patrimoniais extra-contratuais, causados na esfera da contraparte ou de terceiros;

c) Excluem ou limitem, de modo directo ou indirecto, a



2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

responsabilidade por não cumprimento definitivo, mora ou cumprimento defeituoso, em caso de dolo ou de culpa grave;"

Por sua vez o artº 20 do mesmo diploma legal refere que

"Nas relações com os consumidores finais e, genericamente, em todas as não abrangidas pelo artigo 17º aplicam-se as proibições das secções anteriores e as constantes desta secção."

Efectivamente como alega o Digno Magistrado do M.P., as clausulas em apreço limitam a responsabilidade por danos patrimoniais extra-contratuais causados à contraparte ou a terceiros, e bem assim a clausula 11ª exclui a responsabilidade da R. pelo incumprimento ou cumprimento defeituoso, *mesmo em caso de negligência ou culpa.*

Nessa medida colidem com o disposto no referido artº 18 b) e c) do D.L. 446/85.

Mas será isto o suficiente para considerar estarmos perante clausulas abusivas, e portanto absolutamente proibidas?

Tenha-se em atenção que tais clausulas tipificadas no artº 18 são clausulas absolutamente proibidas, por contraposição às relativamente proibidas.

Ou seja, nas primeiras é vedado ao juiz qualquer possibilidade de valoração sobre a justeza ou correcção da clausula, correspondendo deste modo, a respectiva proibição a um valor abstractamente pressuposto pelo legislador; nas segundas o desvalor que as acompanha tem de ser ponderado de acordo com o quadro negocial padronizado, possibilitando-se assim ao juiz a apreciação, no contexto do tipo de contrato em análise, se certa clausula deve ou não ser considerada nula.

Tudo isto para referir que estivéssemos nós no campo das proibições relativas, teria de se ponderar o tipo de contrato em causa de modo a aferir da abusividade das aludidas clausulas, ponderados todos os interesses concretamente em jogo.

Tal não ocorre no entanto.

Assim e porque estamos no âmbito de um contrato de transporte estabelece o artigo 383º do Código Comercial que:

"O transportador, desde que receba um que não seja objecto, responderá pela perda ou deterioração que venham a sofrer, salvo quando proveniente de caso fortuito, força maior, vício do objecto, culpa do expedidor ou do destinatário".

Tal dever de indemnização não pode ser limitado nem excluído pela R., muito menos nos casos de culpa.

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

O contrato de transporte não se esgota na deslocação de pessoas ou coisas, antes abrange todo o período que decorre desde o momento em que o transportador recebe as pessoas ou coisas a transportar até que são entregues no local convencionado.

Trata-se de uma obrigação de resultado e de uma obrigação de resultado rápido.

Não é indiferente para os clientes da R. que esta leve 24 horas, ou 24 dias (por absurdo) a entregar o objecto em causa. O motivo da escolha deste serviço é mesmo a rapidez, pelo que não pode a R. declarar que estes prazos não fazem parte do contrato e assim, pretender excluir a sua responsabilidade pelo incumprimento ou cumprimento defeituoso.

Tratando-se este de um serviço rápido, a entrega num prazo curto tem de fazer e faz parte integrante do contrato.

Assim como não pode a R. pretender excluir do seu dever de indemnizar, mesmo em caso de negligência ou culpa, a sua responsabilidade por danos patrimoniais extra-contratuais causados à contraparte ou a terceiros. Nem pode pretender impôr limites mesmo em casos de negligência ou culpa, pois que a tal é absolutamente proibida.

Nem compete ao Juiz em casos de nulidade absoluta da cláusula, procurar salva-la pela sua redução, conforme parece pretender a R.

Conforme refere Alemno de Sá, in *Clausulas Contratuais Gerais e Directiva sobre Clausulas Abusivas*, a págs. 264, "...isso implicaria fazer do juiz como que um "procurador" ou "representante" dos interesses do utilizador, levando-o a encontrar uma formulação da cláusula que, por uma lado, *favoreça o mais possível* o utilizador e, por outro, *se contenha ainda dentro dos limites do admissível*". Acresce que um dos objectivos essenciais da lei é o de fazer com que as condições gerais utilizadas na prática sejam reconduzidas a um conteúdo adequado e justo, o que certamente se malogrará se for permitido ao utilizador ir, sem perigo, até ao limite daquilo que pode ainda ser alegado em seu favor, libertando-o assim do *risco da nulidade total* da cláusula."

Procede pois a referida acção declarando-se nulas as cláusulas supra mencionadas.

XXX

V-DECISÃO

Pelo exposto, atenta a matéria de facto e de direito exposta, considera-se a presente acção procedente por provada, e em consequência:
-declaro nulas as cláusulas 8ª, 11ª e 13ª da carta de porte

2.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA

elaborada pela R. e junta aos autos.

Condeno a R. a abster-se de utilizar as cláusulas contratuais gerais supra referidas em todos os contratos que venha a celebrar com os seus clientes.

Mais a condeno a publicitar esta decisão mediante anúncio a publicar em dois dos jornais diários de maior tiragem editados em Lisboa e no Porto, durante três dias consecutivos e no prazo de 15 dias.

XXX

Remeta-se certidão da sentença ao Gabinete de Direito Europeu, nos termos do artº 34 do D.L. 446/85

X

Sem custas (artº 29 nº1 do D.L. 446/85)
Registe e Notifique.

Lisboa 29/11/07





TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

P. AP. 3818/08

Acordam no Tribunal da Relação de Lisboa

I – O M.P. intentou acção declarativa, sob a forma sumária contra DHL – Transportes Rápidos Internacionais L.da, pedindo a nulidade das cláusulas 8ª 11ª e 13 da carta de porte junta aos autos e a sua condenação abster-se de as utilizar.

Citada a ré contestou pedindo a improcedência da acção e na eventualidade de proceder se aproveitem as cláusulas por redução ou conversão.

Elaborado o despacho saneador fixados os factos assentes foi elaborada a BI.

Antes do julgamento veio a ré requerer a extinção por inutilidade superveniente da lide, uma vez que as cláusulas em questão tinham sido alteradas. Indeferida a sua pretensão agravou.

Procedeu-se a julgamento e acção foi julgada procedente.

A Ré não se conformando com a decisão interpôs recurso e nas suas alegações **concluiu:**

Alegações do Réu

26
9



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

10

1. a presente acção inibitória foi intentada em 16 de Novembro de 1998 pelo Ministério Público, ora Recorrido, nos termos do art. 25.º do Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de Outubro, pedindo a condenação da Recorrente na abstenção de utilização das cláusulas contratuais gerais 8.a, 11.a e 13.a constantes dos seus contratos à data, bem como a dar publicidade a tal proibição e a remeter ao Gabinete de Direito Europeu certidão da sentença, para os efeitos previstos na Portaria n.º 1093, de 6 de Setembro;

2. em 2001, os contratos utilizados pela Recorrente foram alterados, nomeadamente as cláusulas contratuais gerais cuja abstenção de utilização é peticionada pelo Recorrido;

3. a acção inibitória prevista no do art. 25.º do Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de Outubro, destina-se a cláusulas contratuais proibidas que se destinem a utilização futura;

4. as cláusulas em análise nos presentes autos deixaram de ser utilizadas pela Recorrente em face da alteração das suas cláusulas contratuais gerais operada em 2001, pelo que, desde essa data, não mais foram desprezadas (conforme fls. 301 e 302);

5. uma eventual sentença judicial condenatória proferida no âmbito dos presentes autos apenas poderá abster a Recorrente da utilização das cláusulas constantes do pedido – cláusulas 8.a, 11.a e 13.a constantes dos contratos à data da entrada da respectiva acção;

6. o Tribunal a quo encontra-se limitado ao pedido formulado pelo Recorrido de acordo com o princípio da estabilidade da instância previsto no art. 268.º do Código de Processo Civil e sob pena de nulidade da sentença nos termos das alíneas d) e e) do n.º 1 art. 668.º do mesmo diploma legal;

7. não sendo as referidas cláusulas utilizadas pela Recorrente desde 2001, encontra-se esvaziado de conteúdo a presente acção inibitória, em virtude de esta se destinar a impedir a utilização futura das específicas cláusulas contratuais gerais constantes da p.i. (art. 25.º do Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de Outubro);

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

8. ainda que hipoteticamente se entenda que o novo clausulado utilizado pela Recorrente mantém o quadro das proibições de limitações e de exclusões da responsabilidade da Recorrente constantes das cláusulas cuja abstenção de utilização é peticionada, a verdade é que o Tribunal a quo se encontra impossibilitado de condenar a Recorrente na utilização dessas mesmas limitações e exclusões inseridas noutras cláusulas que não as constantes do petitório do Recorrido (cf. arts. 268.º e 668.º n.º alíneas d) e e) do Código de Processo Civil);

9. com a actual redacção do n.º 1 do art. 32.º do Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de Outubro, introduzida pelo Decreto-Lei n.º 323/2001, de 17 de Dezembro, uma proibição definitiva por decisão transitada em julgado de utilizar ou de recomendar cláusulas contratuais gerais apenas poderá ter qualquer efeito útil quanto às cláusulas contratuais gerais objecto da referida proibição, e já não "outras cláusulas que se lhes equiparem substancialmente";

10. uma sentença judicial proferida no âmbito dos presentes autos não poderá ter qualquer efeito útil por referência às cláusulas constantes do petitório formulado pelo Recorrido, uma vez que essa sentença apenas poderá abster a Recorrente de utilizar essas cláusulas (que não correspondem às cláusulas utilizadas pela Recorrente desde 2001), pelo que estamos perante uma situação de inutilidade superveniente da lide que, nos termos da alínea e) do art. 287.º do Código de Processo Civil é causa de extinção da instância;

11. nesta sequência, encontram-se igualmente prejudicados os pontos 2. e 3. do pedido formulado pelo Recorrido;

12. em face do exposto, o Despacho de fls. 357 ora recorrido violou os arts. 25.º e 287.º do Código de Processo Civil, devendo-se concluir pela extinção da instância por inutilidade superveniente da lide.



28
2

11.10.11
1

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Alegações da Apelação

1. no exercício da sua actividade a Ré, Apelante, dedica-se ao transporte expresso internacional de encomendas e documentos (cf. Ponto 3 dos Factos Provados), com destino em Portugal e origem em qualquer país do mundo, ou origem em Portugal, e destino em qualquer país de Mundo, não efectuando a DHL qualquer processamento de encomendas a nível interno, com origem e destino simultâneo em Portugal (resposta ao quesito 2.º);

2. os documentos e encomendas expedidos através da DHL são sempre acompanhados por um único documento, que acompanha o envio desde a origem até ao destino, utilizado a nível mundial sem qualquer alteração durante o percurso – a carta de porte ou Shipment Airwaybill, sendo a sua única alteração o idioma utilizado para as cópias utilizadas no país do expedidor de qualquer documento ou encomenda (cf. Ponto 23 dos Factos Provados);

3. dos factos acima transcritos decorre que, no nosso país, todos os transportes efectuados pela Apelante DHL têm ou destino em Portugal e origem em qualquer país do mundo, ou origem em Portugal, e destino em qualquer país do mundo;

5. segundo a alínea b) do n.º 1 do art. 3.º do Decreto-Lei n.º 446/85, não se aplica o referido diploma caso as cláusulas resultem de tratados ou convenções internacionais vigentes em Portugal;

6. caso o meio de transporte utilizado pela Apelante fosse o avião, à data da propositura da acção inibitória intentada pelo Ministério Público, seria aplicável o regime da Convenção de Varsóvia a todos os envios com origem e destino em Portugal;

7. porém, em 27 de Novembro de 2002, foi aprovada a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional através do Decreto n.º 39/2002, sendo esta, actualmente, a Convenção aplicável;



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

8. se, por outro lado, o transporte de mercadorias realizado pela Apelante DHL se realizar por estrada, será aplicável o regime da Convenção Relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (a qual foi aprovada em pelo Decreto-Lei n.º 46.235, de 18 de Março) a todos os envios com origem e destino em Portugal;

9. deste modo, as disposições constantes do verso da carta de porte e que excluem ou limitam a responsabilidade da Apelante DHL, resultam, em última análise, vazias de conteúdo e aplicação prática dado que o regime aplicável seria sempre, como vimos, actualmente a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional ou a Convenção Relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada;

10. pelo que a decisão recorrida vem, no fundo, colocar em causa normas de conteúdo específico mas não possuem qualquer aplicação no nosso país, pois sempre perduram as normas imperativas da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional ou da Convenção Relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada;

11. desta forma, a Douta Sentença recorrida, ao considerar nulas as cláusulas 8.ª, 11.ª e 13.ª por via do Decreto-Lei n.º 446/85 à actividade da Apelante e, in casu, à sua carta de porte, violou o art. 8.º da CRP;

12. sendo aplicáveis as Convenções Internacionais supra mencionada, é excluída a aplicação do Decreto-Lei n.º 446/85, nos termos da alínea b) do n.º 1 do seu art. 3º.

13. sendo inaplicável o regime do Decreto-Lei n.º 446/85, o Ministério Público não tem legitimidade processual activa para intentar a acção imbuída sub judice, uma vez que essa legitimidade apenas lhe é atribuída à luz do referido diploma legal (cfr. alínea c) do n.º 1 do art. 26.º);



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

14. nessa sequência, deixa de fazer qualquer sentido o controlo de cláusulas que não se encontram insertas em contratos particulares através da acção inibitória prevista no art. 25.º do Decreto-Lei n.º 446/85, tais como as constantes da carta de porte em apreço;

15. na Secção “Detalhes da Remessa” da carta porte encontra-se incluída uma caixa onde se encontram, na primeira linha a negro, os dizeres “Seguro da remessa”, seguindo-se a indicação “ver verso” (cf. Ponto 18 dos Factos Provados), sendo facultada ao cliente a opção de subscrever o seguro de remessa, e todos os clientes são aconselhados a requerer cobertura de seguro, a fim de assegurarem que os seus interesses se encontram totalmente protegidos em todos os casos (cf. Ponto 28 dos Factos Provados);

16. não sendo possível à Apelante DHL exercer controle sobre o conteúdo das encomendas, sequer sobre as importâncias das mesmas (cf. Ponto 30 dos Factos Provados), compreende-se que no que ao seguro diz respeito, a Apelante DHL aconselhe os seus clientes a requerer a cobertura de seguro (cf. Ponto 28 dos Factos Provados);

17. o cliente opta, ou decide não fazer qualquer seguro ou, por si determina a celebração com a Apelante DHL do contrato de seguro nas condições que melhor sirvam os seus interesses (cf. Ponto 31 dos Factos Provados), cabendo apenas à Apelante alertar os clientes para as consequências de não optar pela celebração do contrato de seguro;

18. existem mesmo situações em que o cliente, porque considera que a encomenda possui características determinadas impossíveis de não subscrever um contrato de seguro autónomo, de tal sorte que quando contrata os serviços da Apelante DHL já possui contrato de seguro comercial subscrito (cf. Ponto 32 dos Factos Provados);



31
R

ca
✓

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

19. Se o cliente optar por subscrever o contrato de seguro, as cláusulas postas em causa pela decisão recorrida – 8.^a, 11.^a e 13.^a – não possuem qualquer aplicação prática, afastando-se o regime de limitação e exclusão de responsabilidade subordinando-se às regras próprias do seguro;

20. o artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 446/85 dispõe que são proibidas as cláusulas contratuais gerais contrárias à boa fé, juízo este que deve resultar da aplicação dos critérios constantes dos artigos 10.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 446/85;

21. o artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 446/85 enuncia um princípio geral de interpretação de acordo com o qual as cláusulas contratuais gerais são interpretadas e integradas de harmonia com as regras relativas à interpretação e integração dos negócios jurídicos, mas sempre dentro do contexto de cada contrato singular em que se incluam;

22. a redacção deste preceito deve colher a interpretação conforme com o disposto no artigo 4.º, n.º 1 da Directiva 93/13, devendo a validade das cláusulas contratuais gerais ser apreciada em função do tipo de serviço prestado pela Apelante DHL, cujas particularidades resultam bem evidentes do regime de responsabilidade específico previsto nos instrumentos de direito internacional relevantes e já analisados;

23. considera a Apelante que haveria lugar a ainda a grave desequilíbrio se, a despeito da possibilidade de requerer um seguro para cobrir os riscos de dano do envio até a um montante de USD 5.000.000,00 (montante máximo do seguro) pudesse o utilizador dos serviços da Apelante DHL beneficiar da comodidade de um serviço ao qual estão associados os riscos inerentes ao transporte, distribuição e entrega de objectos em massa e com rapidez vertiginosa sem suportar um suplemento de preço em valor correspondente ao seguro;

24. tão-pouco se afigura aceitável “obrigar” a Apelante DHL a eliminar a possibilidade de oferecer aos utilizadores os seus serviços por um preço inferior para que estes, de acordo com o juízo que façam do valor do seu envio, decidam suportar um



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

preço superior, pagando a “garantia” de uma indemnização num máximo de USD 5.000.000,00 ou um preço inferior, suportando danos superiores a USD 100,00;

25. as cláusulas utilizadas pela Apelante na carta de porte podem ser aproveitadas sem excepção, por redução ou conversão, nos termos do art. 14.º do Decreto-Lei n.º 446/85;

26. a presente acção judicial foi intentada pelo Ministério Público em 16 de Novembro de 1998, nos termos do art. 25.º do Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de Outubro, tendo sido peticionada a condenação da Apelante em abster-se de utilizar as cláusulas contratuais gerais 8.ª, 11.ª e 13.ª constantes dos contratos da Apelante, as quais foram declaradas nulas pela Sentença recorrida;

27. em 2001, os contratos utilizados pela Apelante foram alterados, nomeadamente as cláusulas contratuais gerais cuja abstenção de utilização é peticionada pelo Apelado (conforme documento junto aos autos a fls. 301 e 302), o que constitui um facto superveniente essencial para boa decisão da causa, o qual deveria ter sido atendido pelo Meritíssimo Juiz a quo na Sentença proferida;

28. não prescindindo do que acima se disse quanto à inaplicabilidade do Decreto-Lei n.º 446/85, o art. 25.º do mencionado diploma legal dispõe que a acção inibitória apenas poderá ter como objecto cláusulas contratuais gerais que se destinem a utilização futura;

29. as cláusulas em análise nos presentes autos deixaram de ser utilizadas pela Apelante em face da alteração das suas cláusulas contratuais gerais operada em 2001, pelo que se encontra esvaziada de conteúdo a presente acção inibitória, bem como a condenação daí resultante, dado que nos termos do art. 25.º do Decreto-Lei n.º 446/85, *de 25 de Outubro, em que se destinam apenas a suprir a utilização futura das respectivas* cláusulas contratuais gerais proibidas;

30. a alteração das suas cláusulas contratuais gerais da Apelante operada em 2001 constitui um facto extintivo do direito de acção do Ministério Público, inexistindo



33
2

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

21

o uso a que a acção inibitória se destina, o qual deveria ter tomado em consideração na sentença recorrida nos termos do n.º 1 do art. 663.º do Código de Processo Civil”;

31. porém, da simples leitura da Sentença recorrida claramente resulta que as alterações do contrato entretanto realizadas pela Apelante, embora constituam factos jurídicos supervenientes à proposição da acção, não foram tidas em consideração, razão pela qual, a Douta Sentença recorrida violou o n.º 1 do art. 663.º do Código de Processo Civil.

Factos do Agravo

Remete-se para os constantes do relatório com relevância para a decisão.

Factos da Apelação

1. A ré DHL Transportes Rápidos Internacionais, L.da, é uma sociedade de responsabilidade limitada, encontrando-se matriculada sob o n.º 2467 e com a sua constituição inscrita na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa, desde 5 de Agosto de 1982, conforme doc. fls. 9/14.

2. A ré tem, para além demais, o objecto a actividade de agente de navegação, agente transitário agente de tráfego.

3.No exercício de tal actividade dedica-se ao transporte expresso internacional de encomendas e documentos.

4.A Ré entrega aos clientes que com ela pretendem contratar, um impresso denominado "carta de porte" de igual teor àquele que se encontra junto a fls. 15 cujo

5.Este documento é composto, no seu rosto, por cinco secções:

- De (Expedidor) - identificação do Expedidor;
- Para (Destinatário) - identificação do Destinatário;



34
R

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

- Detalhes da Remessa;
- Dimensão e Peso;
- Autorização e assinatura do expedidor.

6. O original da "carta de porte" fica na posse da Ré, sendo entregue ao Consumidor uma cópia, no verso da qual se encontram impressas as cláusulas relativas àquele contrato.

7. As cláusulas insertas nos impressos que titulam os contratos Comercializados pela Ré foram por esta previamente elaboradas e são apresentados, já impressas, aos interessados, na celebração do contrato.

8. Tais contratos tipo destinam-se, ainda, a ser utilizados pela Ré no futuro, para contratação com qualquer pessoa interessada na celebração de um Contrato de transporte.

9. Na Secção 3 da Carta de Porte, sob a epígrafe "Detalhes da remessa", encontra-se inscrito:

"Nem todas as Formas de pagamento e opções de serviço estão disponíveis em todos os países".

10. Na Secção V do documento junto aos autos sob a epígrafe "Autorização assinatura do expedidor" encontra-se redigido em caracteres encarnados e precedendo a assinatura do expedidor, "Eu/nós acordo(amos) que os termos condições da DHL se aplicam a esta remessa e limitam as responsabilidades da DHL. A Convenção de

11. No verso da carta de porte encontra-se incluído no topo, em caracteres escuros, os seguintes dizeres:

"AVISO IMPORTANTE



33
e

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

1

Pelas condições estabelecidas a seguir a DHL e os seus funcionários e agentes não são, em primeiro lugar, responsáveis por determinadas perdas e danos, e, em qualquer caso, sempre que o sejam, o montante de tal responsabilidade é estritamente limitado ao montante restabelecido na Cláusula 8ª".

12. Na cláusula 8ª do referido contrato constante do verso do impresso, sob a epígrafe "Limites da Nossa Responsabilidade" (Sujeito às cláusulas 11 e 13), estabelece-se que:

"A nossa responsabilidade pela perda ou dano do envio, independentemente de quem seja o reclamante, está limitada ao mais baixo dos seguintes três valores:

-US \$ 100, ou

-o montante real da perda ou dano, por si sofrido, ou

-o valor real do envio. Não se inclui neste qualquer valor comercial ou demais valores subjectivos".

14. No ponto 10 do verso deste documento, sob a epígrafe Seguro do Envio, encontra-se inscrito:

"Recomendamos que proceda ao seguro do envio. Podemos providenciar-lhe seguro até US 5.000.000. Mas por favor note que o nosso seguro do envio não cobre danos consequentes, bem como perdas, ou danos resultantes de atrasos de transporte. Se não assinalar a caixa SIM ou Seguro do envio na frente desta carta de porte, assume todos os riscos de perda ou dano".

15. -Na cláusula 11ª do mesmo contrato-tipo, sob a epígrafe "Atraso nos Envios", estabelece-se que:

"Faremos todos os esforços para entregar o seu envio de acordo com os nossos programas de entregas regulares mas estes não são garantidos e não



36
A

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

fazem parte deste contrato. Não seremos, no entanto, responsabilizados por quaisquer atrasos, ainda que de nossa culpa, na situação de:

- recolha de um envio.
- transporte de um envio (incluindo atrasos, causados por mudança de rota),
- entrega de um envio."

16. Na cláusula 13" do contrato-tipo em apreço, sob a epígrafe "Danos Consequentes", estabelece-se que:

"Seja em resultado de contrato ou qualquer outra fonte de obrigações, ainda que em casos de negligência, ou culpa, não seremos responsabilizados pelo seguinte:

- lucros cessastes,
- outros danos indirectos,
- prejuízos decorrentes de mora ou de resolução de quaisquer outras obrigações.

As perdas ou danos consequentes, embora a tal não se limitem, incluem a frustração de rendimentos, de lucros, de interesses, perdas de mercados e perdas decorrentes da impossibilidade de utilização do envio".

17. No ponto 14 do verso deste documento, sob a epígrafe "Convenção de Varsóvia", destacado numa caixa cinzenta em fundo branco, refere-se:

"Se o transporte de um envio envolve um destino final ou escala num país diferente do da partida, poderá ser aplicada a Convenção de Varsóvia. A Convenção determina, e na maioria das situações reduz, a nossa responsabilidade por perdas ou danos relacionados com o envio".

18. Na Secção "Detalhes da Remessa" encontra-se incluída uma caixa onde se encontram, na primeira linha a negro, os dizeres "seguro de remessa" seguindo-se a indicação "ver verso



37

1
9

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

19. A DHL assegura a entrega, em qualquer lado do Mundo e em tempo, muito curto (24 horas, na Europa, por exemplo), de documentos e pequenas encomendas. (resposta ao quesito 1")

20. Estes documentos e encomendas têm ou destino em Portugal e origem em qualquer país do Mundo, ou origem em Portugal, e destino em qualquer país do Mundo, não efectuando a DHL qualquer processamento de encomendas a nível interno, com origem e destino simultâneo em Portugal. (resposta ao quesito 2º)

21. A actividade da DHL em Portugal destinava-se única e exclusivamente a funcionar como entreposto comercial de envio – ou recepção de encomendas como um ponto numa rede mundial, ou seja, como ponto de partida ou destino final dos envios. (resposta ao quesito 30)

22. Em Portugal não havia possibilidade de opção pelo serviço "Doméstico", pelo que, todos os transportes de envios e encomendas envolviam um destino final ou escala num país diferente de Portugal. Tal situação foi actualmente alterada (resposta ao quesito 4º).

23. Os documentos e encomendas expedidos através da DHL são sempre acompanhados por um único documento, que acompanha o envio desde a origem até ao destino, utilizado a nível mundial sem qualquer alteração durante o percurso a carta de porte ou Shipment Airwaybill, sendo a sua única alteração o idioma utilizado para as cópias utilizadas no país do expedidor de qualquer documento ou encomenda.

24. Na posse do impresso mencionado em E) o consumidor limita-se a preencher os espaços em branco nele existentes relativos à identidade do expedidor e do destinatário, particulariza o tipo de expedição que pretende, colocando uma cruz no local a tal destinado, e assina.



38

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

25. Aos consumidores apenas é concedida a possibilidade de aceitar, ou não, o clausulado referido em G), estando-lhes vedada a possibilidade de, através de negociação, por qualquer forma o alterar.

26. A Ré engloba-se no grupo económico DHL que, em termos globais, é responsável pela coordenação de todos os envios expresso que são realizados à escala mundial.

27. Actualmente (dados de Dez 98) a DHL opera em 224 países.

28. Para além do facto referido em R), todos os clientes são aconselhados a requerer cobertura de seguro, afim de assegurarem que os seus interesses se encontram totalmente protegidos em todos os casos.

29. A DHL desconhece em absoluto o teor dos envios e encomendas efectuados.

30. Não é possível à DHL exercer controle sobre o conteúdo das encomendas, sequer sobre a importância das mesmas.

31. O cliente, ou decide não fazer qualquer seguro ou, por si determina a celebração com a DHL do contrato de seguro nas condições que melhor sirvam os seus interesses.

32. Existem mesmo situações em que o cliente, porque considera que a encomenda possui, para ele, determinada importância, opta por subscrever um contrato de seguro autónomo, de tal sorte que quando contrata os (serviços da DHL já possui contrato de seguro comercial subscrito).

Corridos os vistos legais, nada obsta ao conhecimento



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

II – Apreciando

Encontrando-se interposto recurso de agravo e apelação, os agravos que com ela subam são julgados pela ordem de interposição.

Começando pelo agravo, como impõe o art. 710, nº1, do CPC

Vem o presente recuso do despacho que indeferiu a extinção da instância por inutilidade superveniente da lide. Defende a agravante esse entendimento, em virtude de cláusulas contratuais cuja nulidade foi invocada terem sido alteradas em 2001, e por isso, não correspondem às cláusulas em análise nos presentes autos, cujo pedido foi vertido na pi.

Uma vez que as cláusulas em análise nos presentes autos deixaram de ser utilizadas pela apelante em face da alteração dessas cláusulas contratuais gerais operada em 2001, encontra-se esvaziada de conteúdo a presente acção inibitória, na sua tese.

Na decisão que indeferiu a pretensão do agravante considerou-se que a recorrente mantém, no clausulado dos contratos as limitações e exclusões de responsabilidade, mantendo-se a razão que justificou a propositura da presente acção.

A agravante defende que a p.i. se baseava nas outras clausulas que a ré utilizava em 1998 e que em 2001 esses mesmos contratos foram alterados, não havendo correspondência entre as actuais e as anteriores, assim deve a instância ser declarada extinta por inutilidade superveniente da lide, pelo facto de entretanto terem sido alteradas as cláusulas contratuais gerais 8ª, 11ª e 13ª dos seus contratos e com base nas quais tinha sido proposta esta acção.

O Ministério Público opôs-se alegando que subsiste a necessidade de prosseguimento dos autos visto que embora as cláusulas tenham sido alteradas mantêm-se as mesmas características que serviram de fundamento à presente acção.



40
A

ca
k

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Na petição inicial pediu-se a condenação da Ré a abster-se de utilizar as seguintes cláusulas contratuais gerais insertas nos impressos que titulam os contratos por ela realizados:

1) A cláusula nº 8 que limitava directamente a responsabilidade da Ré por danos patrimoniais extra-contratuais causados à contraparte ou a terceiros;

2) A cláusula nº 11, sob a epígrafe "Atrasos nos envios" que permite excluir directamente a responsabilidade da Ré, ainda que culposa em caso de mora ou incumprimento defeituoso;

3) a Cláusula nº 13, sob a epígrafe "Danos Consequentes" que possibilita que a Ré exclua directamente a sua responsabilidade por quaisquer danos;

Na decisão impugnada que analisou a redacção dessas cláusulas nos contratos que passaram a ser celebrados a partir de 2001 e que passaram a ter os nºs 6, 9 e 12, entendeu-se que se verificavam e mantiveram as mesmas limitações e exclusões da responsabilidade da Ré e por isso, indeferiu-se a sua pretensão.

A instância que se inicia com a propositura da acção cessa normalmente quando é proferida a sentença definitiva que conheça do mérito da causa. Não é essa, a forma de cessação a que se refere o art. 287 al. e) do CPC.

A lide pode, porém, tornar-se inútil ou impossível depois de instaurada. É o que sucede se, na pendência de embargos de terceiros, ficar sem efeito o despacho ou a diligência que os motivou; na acção de divórcio, se uma das partes falecer. A instância não pode deixar de se extinguir – Projectos de Revisão, III, pag.56.

A relação processual tem como elementos os seus sujeitos (partes) e o seu objecto (pedido ou causa de pedir). Se por facto posterior ao início da instância (propositura da acção), desaparecer uma das partes e não for judicialmente admissível a sua substituição, se a causa de pedir se extinguir, a relação jurídica processual, desprovida de um dos seus elementos vitais, sucumbe, porque se tornou impossível, ou



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

porque é inútil a decisão final sobre a demanda – Conselheiro Rodrigues Bastos, Notas ao CPC, II, 53.

Tendo em conta que a recorrente já não celebra contratos com as cláusulas cuja validade são objecto desta acção desde 2001, já não tem qualquer utilidade a pretensão do Ministério Público aqui formulada?

Pese embora algumas vozes discordantes em algumas decisões, vem sendo opinião dominante no Supremo Tribunal de Justiça a opinião contrária à que a recorrente defende. Assim, citam-se os acórdãos de 04-06-2002 proferido no recurso nº 1761/02 – 6ª secção e de 7-10-2004, proferido no recurso nº 2752/04 da 7ª secção, ambos no sentido oposto ao defendido pela recorrente.

Para fundamentar a rejeição da pretensão da recorrente, além de remeter para estes arestos, apesar de se haver provado que desde 2001 a recorrente já não celebra contratos com conteúdo idêntico ao aqui em causa e que já não existiam contratos celebrados com aquele conteúdo ainda por cumprir, à data da propositura da presente acção, tal não obsta teoricamente a que a ré possa voltar a celebrar contratos com aquele conteúdo, se a presente instância se extinguir, pois sem a condenação desta acção, nada a inibe legalmente a fazê-lo.

É que só com a decisão judicial decretadora da inibição, transitada em julgado, é que é possível garantir que a ré não voltará a inserir tais cláusulas em contratos futuros.

No mesmo sentido Ac. STJ, 11.10.2005, in www.dgsi.pt – A alteração introduzida de mote próprio pela ré seguradora na redacção das cláusulas contratuais abusivas, de forma a expurgá-las dos vícios arguidos, não determina a inutilidade superveniente da nec, posto que, conforme o artigo 52.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 446/85 – redacção do Decreto-Lei n.º 220/95, de 31 de Agosto –, apenas da decisão inibitória com trânsito resulta a tutela cautelar definitiva dos interesses a proteger.



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Daí que a presente acção mantenha interesse, não se tendo desaparecido o interesse da pretensão do autor, de modo a fazer extinguir a instância nos termos do art. 287º al. e).

Não colhem, assim as conclusões da agravante.

E conseqüentemente não merece reparo a decisão agravada que se mantém.

Apelação

Vem o presente recurso interposto pela apelante DHL Express Portugal, Lda., da decisão que julgou procedente a acção intentada pelo MP e declarou nulas as cláusulas 8ª, 11ª, e 13ª da carta de porte elaborada pela apelante e junta aos autos, condenando-a a abster-se de utilizar as referidas cláusulas em todos os contratos que venha a celebrar e a publicitar a decisão.

As cláusulas que foram objecto da acção inibitória visam, o âmbito do mesmo contrato de transporte e através de previsões similares, a exclusão ou limitação da responsabilidade por violação contratual.

Um dos princípios básicos do direito privado é o da liberdade contratual, consignado no art. 405 CC.

Este princípio sofre algumas restrições, na verdade não se pode falar de liberdade contratual se houver ausência de discernimento ou de liberdade a respeito da celebração, se existirem divergências entre a vontade real e declarada, restrições essas contidas nos institutos do erro, dolo, falta de consciência da declaração, coacção, incapacidade acidental, simulação, reserva mental ou da não seriedade na declaração

Subjacente a todos os contratos e consagrado no CC está o princípio da boa-fé.

O comércio jurídico massificou-se, continuamente as pessoas celebram contratos não precedidos de qualquer fase negocial, ou seja, as pessoas deixaram de discutir e acordar sobre os termos de cada uma das cláusulas apostas no contrato.



43.

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

1

E é nestas circunstâncias que surge o fenómeno das cláusulas contratuais gerais, as quais se estendem aos mais diversos domínios.

Com a criação e fortalecimento de grupos com grande poder económico, a oferta massificada de produtos foi-se diversificando e alargando, começando a surgir, cada vez mais, no comércio jurídico os contratos já elaborados por um só dos contraentes, sem possibilidade de discussão do seu conteúdo.

Ao outro contraente está, na prática, vedada a possibilidade de discutir os termos do contrato, restando-lhe aceitar o clausulado que lhe é apresentado já elaborado de modo definitivo.

E as empresas, principalmente as que operam em determinados ramos de actividade económica ou que prestam determinados serviços, adoptam um modelo contratual típico que utilizam com os seus clientes, que a eles aderem sem possibilidade de discussão contratual.

Um dos sectores aonde se assiste a um enorme crescendo é o dos contratos (de adesão) prestação de serviços como o dos autos transporte rápido – contrato de prestação de serviços de “Internet” banda larga Netcabo – contratos de financiamento, contratos de transferência de fundos (desenvolvimento tecnológico), entre muitos outros.

Se por um lado, as padronizações negociais favorecem o dinamismo do tráfico jurídico, conduzindo a uma racionalização ou normalização e a uma eficácia benéficas aos próprios consumidores, a experiência jurídica leva-nos, por vezes, à conclusão da existência de certas cláusulas que, quando inseridas em contratos, se tornam nocivas ou

Consequentemente, surgiram as proibições, entre outros, dos negócios usurários, dos pactos leoninos, pactos comissórios e, em termos gerais, aos actos contrários à lei, à ordem pública ou aos bons costumes.



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Visando combater os abusos do poder económico e de defesa do consumidor, bem como a autonomia privada do uso destes meios electrónicos, atendendo aos apelos da Comunidade Europeia, no sentido de serem tomadas medidas de combate e condenação das cláusulas abusivas, surgiu o DL 446/85 de 25/10.

No âmbito deste normativo são sancionadas com o vício da nulidade, as cláusulas contratuais gerais insertas em contrato-tipo de adesão que violem normas imperativas de ordem pública, nomeadamente, as que invertam ou alterem a distribuição do risco, as regras de repartição do ónus da prova, que tenham como efeito a exclusão da responsabilidade de um dos contraentes se se verificarem determinados requisitos – cf. Ac. STJ de 23/11/99, in CJ VII, 3º-100 e Ac RP 28/9/2004, in www.dgsi.pt.

Estamos em presença de uma acção inibitória prevista no artigo 25º do DL nº 446/85, de 25 de Outubro (sendo deste diploma todos os preceitos legais citados sem indicação de origem), com as alterações introduzidas pelos DL nº 220/95, de 31 de Agosto, nº 249/99, de 7 de Julho e nº 323/2001, de 17 de Dezembro.

De acordo com este normativo, as cláusulas contratuais gerais, elaboradas para utilização futura, quando contrariem o disposto nos artigos 15º, 16º, 18º, 19º, 21º e 22º podem ser proibidas por decisão judicial, independentemente da sua inclusão em contratos singulares.

Com o regime jurídico das cláusulas contratuais gerais o legislador, confrontado com um fenómeno de tráfego negocial de massas, procurou salvaguardar o contraente mais fraco, protegendo-o de cláusulas abusivas e susceptíveis de ocasionar um *despercebimento* da sua posição jurídica. A utilização de cláusulas contratuais gerais tem implícita uma certa posição de poder do utilizador das cláusulas decorrente do próprio modo de formação do contrato. Com tal desiderato foram traçadas, no essencial, formas de assegurar a tutela dos interesses dos contraentes mais desprotegidos contra cláusulas contratuais absolutamente proibidas ou relativamente



45
Q

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

✓
✓

proibidas pela via da fiscalização do controlo incidental (declaração de nulidade no quadro de apreciação de um contrato singular) e da fiscalização ex ante do controlo abstracto (acção inibitória), Cfr. Almeno de Sá, Cláusulas Contratuais e Directivas Sobre Cláusulas Abusivas, 2ª ed., Almedina, pág. 208 e 270.

Como se refere no Ac. do STJ, de 23.04.2002, In www.dgsi.jstj.pt, citando Almeno de Sá, "...a fiscalização das condições gerais processa-se, em primeiro lugar na forma de controlo incidental, isto é, no âmbito de um litígio referente a cláusulas de um contrato concluído entre determinado utilizador e o seu parceiro negocial. Estão em jogo uma ou várias estipulações referentes a um concreto contrato celebrado entre dois sujeitos, que se opõem num diferendo onde se questiona a vigência ou validade de tais estipulações". "Ao lado deste tipo de fiscalização, funciona um processo abstracto de controlo, destinado a erradicar do tráfico jurídico condições gerais iníquas, independentemente da sua inclusão efectiva em contratos singulares. Consagrou-se, com esta finalidade preventiva, o sistema da acção inibitória: visa-se que os utilizadores de condições gerais desrazoáveis ou injustas sejam condenados a abster-se do seu uso ou que as organizações de interesses que recomendem tais condições aos seus membros ou associados sejam condenadas a abandonar essa recomendação."

A acção inibitória visa, como se referiu, as cláusulas contratuais gerais elaboradas para utilização futura, independentemente da sua inclusão efectiva em contratos singulares.

O objecto de tutela da acção inibitória não é o cliente singular do utilizador, mas antes o tráfico jurídico em si próprio que se pretende ver expurgado de cláusulas tidas como iníquas.

De acordo com o disposto no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de Outubro, com as alterações referidas, o n.º 1 do seu artigo 1.º dispõe que por ele se regem "As cláusulas contratuais gerais elaboradas sem prévia negociação individual, que proponentes ou destinatários indeterminados se limitem, respectivamente, a subscrever ou aceitar".



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Menezes Cordeiro, Tratado de Direito Civil, Parte Geral Tomo I, 1999, Almedina, págs. 353 a 355, que define as cláusulas contratuais gerais como “proposições pré-elaboradas que proponentes ou destinatários indeterminados se limitam a propor ou aceitar”, ensina que a noção de cláusulas contratuais gerais pode ser decomposta em vários elementos dos quais convém aqui destacar a generalidade e a rigidez.

Acresce que, segundo o disposto no citado art. 5.º, n.º 3, “o ónus da prova da comunicação adequada e efectiva cabe ao contratante que submeta a outrem as cláusulas contratuais gerais” – na redacção que lhe foi dada pelo Dec. Lei n.º 220/95, de 31/1, que teve como declarado objectivo adaptar a lei nacional aos princípios consagrados na Directiva n.º 93/13/CEE, do Conselho, de 5 de Abril de 1993.

É que, de facto, como resulta expressamente do preâmbulo de tal diploma “as sociedades técnicas e industrializadas da actualidade introduziram, contudo, alterações de vulto nos parâmetros tradicionais da liberdade contratual. A negociação privada, assente no postulado da igualdade formal das partes, não corresponde muitas vezes, ou mesmo via de regra, ao concreto da vida. Para além do seu nível atomístico, a contratação reveste-se de vectores colectivos que o direito deve tomar em conta. O comércio jurídico massificou-se: continuamente, as pessoas celebram contratos não precedidos de qualquer fase negociatória. A prática jurídico-económica racionalizou-se e especializou-se: as grandes empresas uniformizam os seus contratos, de modo a acelerar as operações necessárias à colocação dos produtos e a planificar, nos diferentes aspectos, as vantagens e as adscrições que lhes advêm do tráfico jurídico.”

Segundo o mesmo autor, a generalidade traduz-se na circunstância de as cláusulas contratuais gerais serem “...elaboradas sem prévia negociação individual, de tal modo que sejam recebidas em bloco por quem as subscreva ou aceite; os intervenientes não têm possibilidade de modelar o seu conteúdo, introduzindo, nelas, alterações”.



47
A

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA



No âmbito deste normativo são sancionadas com o vício da nulidade, as cláusulas contratuais gerais insertas em contrato-tipo de adesão que violem normas imperativas de ordem pública, nomeadamente, as que invertam ou alterem a distribuição do risco, as regras de repartição do ónus da prova, que tenham como efeito a exclusão da responsabilidade de um dos contraentes se se verificarem determinados requisitos – cf. Ac. STJ de 23/11/99, in CJ VII, 3º-100 e Ac RP 28/9/2004, in www.dgsi.pt.

Ora, a consagração constitucional de direitos dos consumidores – e não só da incumbência do Estado de defender os seus interesses – demonstra bem um fenómeno de subjectivação derivado das transformações da sociedade e da consciência da relação de poder em que eles se encontram frente aos produtores e fornecedores públicos ou, mais frequentemente, privados.

E, umas vezes, tem por sujeitos passivos directamente estes, outras vezes o Estado enquanto incumbido de um dever de protecção.

O n.º 1, do art. 60.º da CRP abrange designadamente o direito dos consumidores à reparação de danos a que ficam adstritas quer entidades públicas quer entidades privadas.

Por isso, estes direitos são, no essencial, equiparáveis a direitos, liberdades e garantias, sendo de conteúdo determinável e imediatamente accionáveis (o que é notório no caso do direito dos consumidores à reparação de danos e da legitimidade processual das associações de consumidores).

A protecção constitucional dos consumidores, que no texto originário da Constituição estava inserida na constituição económica surge agora em sede de direitos fundamentais o que representa uma maior protecção.

Esta requalificação constitucional dos direitos dos consumidores não é, de resto, senão um reflexo do crescimento de importância dos consumidores, no contexto dos "direitos de terceira geração", tanto a nível nacional como a nível da EU, bem como do desenvolvimento e codificação do direito do consumo.



48
R

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA



A defesa dos consumidores pauta-se, de resto, pelo padrão internacional e europeu do elevado nível de defesa, o que pressupõe exigências crescentes quanto aos mecanismos de defesa. (J.J.Gomes Canotilho e Vital Moreira, CRP Anotada, VolII, pag.261).

Mais, resulta do texto da Lei Fundamental que, de entre o mais, os consumidores têm direito à reparação de danos, cláusulas de limitação dessa reparação de tal sorte que impeçam a ressarcibilidade de toda uma categoria de danos (ainda que decorrentes de fonte legal) podem assumir, em determinados casos, ofensa da ordem pública, se grosseiramente violarem o direito àquela reparação, designadamente nos domínios de prestações por empresas que por escopo têm o fornecimento de serviços e tendo em vista um particular (cf. Pinto Monteiro, ob. cit., pp. 328 a 332)

O legislador comunitário tende para a fixação de standards mínimos de tutela, deixando aos Estados-membros a possibilidade de instituírem ou manterem um nível mais elevado de protecção através de estipulações internas mais estritas (cf. art. 8.º da Directiva 93/13/CEE do Conselho de 5/04/1993 respeitante as cláusulas abusivas nos contratos celebrados com os consumidores, sendo que importa ainda atentar no respectivo preâmbulo na parte em que se refere que "... há que deixar aos Estados-membros a possibilidade de, no respeito pelo tratado CEE, assegurarem um nível de protecção mais elevado do consumidor através de disposições nacionais mais rigorosas do que as da presente directiva").

A desconformidade entre normas constitucionais e normas internacionais, assim como a desconformidade entre estas e normas infra constitucionais afectam, como não podia deixar de ser, a aplicação ou a subsistência das segundas, ali por consequência, quer por inconstitucionalidade (anómala) ou por irregularidade "sui generis", conforme se entenda. (cf. Jorge Miranda Rui Medeiros, (CRP da República Portuguesa, Anotada art. 8 pag. 95.

A Constituição é omissa sobre as relações entre o Direito internacional público recebido na ordem interna e o próprio direito ordinário interno.



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Pelo que a inexistência de uma explícita norma a estabelecer inequivocamente a prevalência do direito internacional sobre o direito interno torna admissível que se sustente a negação de tal primazia.

De resto, ainda que se entenda que se verifica a referida prevalência, sempre haveria que estabelecer qualificações consoante a modalidade de direito internacional envolvida e a natureza da norma de direito interno implicada.

Da análise da carta de porte é evidente que esta contém cláusulas contratuais gerais, ma medida em que estão pré-impresas, não são manifestamente objecto de negociação prévia, e o contraente apenas pode aderir às mesmas e não discutir o seu conteúdo.

Podendo, subscrever algumas opções constantes do dorso deste documento (as opções para cada país) celebrar seguros ... tem de aceitar as cláusulas que excluem ou limitam a responsabilidade da ré previstas nos n.ºs 8ª, 11ª, e 13ª.

Defende a ré que a actividade desenvolvida e ao seu clausulado não lhe são aplicáveis as regras do referido decreto-lei, por força do estatuído no art. 3º b) desse mesmo diploma.

Conclui que a sua actividade está sujeita à disciplina de tratados e convenções internacionais, pelo que se exclui a aplicabilidade do regime das cláusulas contratuais gerais.

1. A aplicação dos regimes das Convenções de Varsóvia, para unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional e relativa ao contrato de

Na cláusula 8ª do referido contrato constante do verso do impresso, sob a epígrafe "Limites da Nossa Responsabilidade" (Sujeito às cláusulas 11ª e 13ª), estabelece-se que:



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

"A nossa responsabilidade pela perda ou dano do envio, independentemente de quem seja o reclamante, está limitada ao mais baixo dos seguintes três valores:

-US \$ 100, ou

-o montante real da perda ou dano, por si sofrido, ou

-o valor real do envio. Não se inclui neste qualquer valor comercial ou demais valores subjectivos".

No ponto 10 do verso deste documento, sob a epígrafe Seguro do Envio, encontra-se inscrito:

"Recomendamos que proceda ao seguro do envio. Podemos providenciar-lhe seguro até US 5.000.000. Mas por favor note que o nosso seguro do envio não cobre danos consequentes, bem como perdas, ou danos resultantes de atrasos de transporte. Se não assinalar a caixa SIM ou Seguro do envio na frente desta carta de porte, assume todos os riscos de perda ou dano".

Na cláusula 11ª do mesmo contrato-tipo, sob a epígrafe "Atraso nos Envios", estabelece-se que:

"Faremos todos os esforços para entregar o seu envio de acordo com os nossos programas de entregas regulares mas estes não são garantidos e não fazem parte deste contrato. Não seremos, no entanto, responsabilizados por quaisquer atrasos, ainda que de nossa culpa, na situação de:

-recolha de um envio.

- transporte de um envio (incluindo atrasos, causados por mudança de rota),

- entrega de um envio."

Estas cláusulas limitam a responsabilidade por danos patrimoniais extra — contratuais causados à contraparte ou a terceiros, e a cláusula 11 exclui a



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

responsabilidade da ré pelo incumprimento ou cumprimento defeituoso, mesmo em caso de negligencia ou culpa.

Na cláusula 13ª do contrato-tipo em apreço, sob a epígrafe "Danos Consequentes", estabelece-se que:

"Seja em resultado de contrato ou qualquer outra fonte de obrigações, ainda que em casos de negligência, ou culpa, não seremos responsabilizados pelo seguinte:

- lucros cessastes,
- outros danos indirectos,
- prejuízos decorrentes de mora ou de resolução de quaisquer outras obrigações.

As perdas ou danos consequentes, embora a tal não se limitem, incluem a frustração de rendimentos, de lucros, de interesses, perdas de mercados e perdas decorrentes da impossibilidade de utilização do envio".

A actividade de DHL compreende o transporte de remessas, motivado por necessidades específicas.

A sua actividade não se destina a toda a população, mas a sectores da actividade económica que urge satisfazer num curto espaço de tempo, menos de 24 horas.

Dedica-se ao transporte expresso internacional de encomendas e documentos.

Assegura a entrega, em qualquer parte do mundo e em tempo muito curto (24 horas na Europa) de documentos e pequenas encomendas.

Estes documentos e encomendas têm ou destino em Portugal e origem em qualquer país do Mundo, ou origem em Portugal, e destino em qualquer país do Mundo, não efectuando a DHL qualquer processamento de encomendas a nível interno, com origem e destino simultâneo em Portugal.



SZ
A

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

↖ ↗

Os documentos e encomendas expedidos através da DHL são sempre acompanhados por um único documento, que acompanha o envio desde a origem até ao destino, utilizado a nível mundial sem qualquer alteração durante o percurso a carta de porte ou Shipment Airwaybill, sendo a sua única alteração o idioma utilizado para as cópias utilizadas no país do expedidor de qualquer documento ou encomenda.

Como se disse, vem provado que todos os transportes efectuados pela apelante DHL têm ou destino Portugal e origem em qualquer parte do mundo, ou origem em Portugal e destino em qualquer país do mundo.

Na al. b) do art. 3 do DL n.º 446/85 estatui –se que:

“ O presente diploma não se aplica a cláusulas que resultem de tratados ou convenções internacionais vigentes em Portugal”

Importa averiguar se as cláusulas insertas na carta de porte, que foram declaradas nulas, estão dentro da jurisdição nacional e sujeitas ao DL 446/85.

A questão que se coloca é justamente a de saber as convenções que podem ser aplicadas e para as quais remete a carta de porte se configura como convenções self-executing, exequível por si mesmo ou, pelo contrário, como uma convenção non self-executing, em que, pela indeterminação das suas normas, e apesar da sua vigência na ordem interna, necessita, para a sua plena efectividade, de uma «interpositio legislatoris».

Se a convenção, no seu todo, é exequível por si mesma, dada a clareza e determinação das suas normas, devem estas ser imediatamente aplicáveis pelo juiz nacional; se, pelo contrário, uma ou alguma delas se revelam «non self executing», no sentido de exigirem complementação por normas legislativas viabilizadoras da sua imandade específica, a aplicação só terá lugar após a respectiva regulamentação – cf. Albino Azevedo Soares, Lições de Direito Internacional Público, 87.

Pode, além disso, acontecer que, no conjunto das normas da Convenção, algumas sejam exequíveis e outras não, sendo certo que, as que o forem são de aplicabilidade imediata.



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Como se decidiu no Acórdão da Relação de Lisboa, de 22/10/98, CJ, 1998, III, 121.

A doutrina maioritária aponta no sentido de que o direito internacional convencional posterior deve prevalecer sobre o direito ordinário interno anterior infraconstitucional, quanto mais não seja “por aplicação directa do princípio de que a lei posterior derroga a anterior” – cf. de Gomes Canotilho e Vital Moreira, CRP, anotada, pag. 86”, Jorge Miranda, Manual de Direito constitucional, pag. 197, e Albino Azevedo Soares, Lições, pags. 97 e ss.”.

Há matérias relativamente às quais a Comunidade detém «competência exclusiva» outras, em que existe uma «competência paralela», outras ainda em que há uma «competência exclusiva» dos Estados.

Porém, a Constituição, no art. 8º, n.º 2, estabelece uma cláusula geral de recepção automática do direito internacional convencional, internacionalmente vinculativa do Estado português.

As normas internacionais de origem convencional, uma vez incorporadas no ordenamento jurídico nacional, vigoram na ordem jurídica interna, enquanto vincularem internacionalmente o Estado português, o que tem sido apontado pela doutrina como uma clara afirmação do princípio da primazia do direito internacional.

Também o art. 8º, n.º 3, da CRP estabelece uma cláusula geral de recepção plena e permanente do direito comunitário.

Deve, pois, concluir-se no sentido de que as normas de DIP, em geral, e de direito comunitário, em particular, valem como fonte de direito directa e autónoma da ordem jurídica interna e que, quando exequíveis, por si mesmas, são directamente aplicáveis.



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

A ré celebra com os seus clientes contratos de transporte de pequenas encomendas e documentos, em prazos curtos e com eficiência.

No contrato de transporte o transportador obriga-se a deslocar determinadas pessoas ou bens de um local para o outro, mediante retribuição

Sendo um contrato sinalagmático há reciprocidade de obrigações – a obrigação de deslocar as pessoas ou bens por parte do transportador e a obrigação de pagar o preço do transporte.

Se o um contrato consensual a sua perfeição ocorre com o acordo das partes – art.219 do CC.

O contrato de transporte rodoviário de mercadorias vem sendo, geralmente, considerado consensual podendo, em consequência, ser provado por qualquer meio admitido por lei. (cf. v.g, os Acórdãos do STJ de 11 de Março de 1999 – CJ/STJ, VII, I, 141; de 13 de Dezembro de 2001 – 01B1838 – e de 1 de Junho de 2004 – 04 A1767).

O contrato de transporte, não definido na nossa lei comercial, é a convenção através da qual alguém se obriga perante outrem, mediante um preço, a realizar, por si ou por terceiro, a mudança de pessoas ou coisas de uma para outra localidade.

A pessoa ou entidade que assume a obrigação do transporte designa-se por transportadora, o credor dessa obrigação é o expedidor e a entidade a quem as mercadorias devem ser entregues é o destinatário.

Dispõe o art. 383 do C.Com que: o transportador, desde que recebe até entregar os objectos, responderá pela perda ou deterioração que venha a sofrer, salvo quando proveniente de caso fortuito, torça maior, vício do objecto, culpa do expedidor ou do destinatário.



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

No caso de transporte terrestre o Código Comercial só prevê a “guia de transporte” a entregar ao expedidor apenas, e se, este a exigir (artigo 369º Código Comercial) não sendo formalidade “ad substantiam”, de acordo com o estipulado no artigo 364º do Código Civil.

Os documentos e encomendas expedidos através da DHL são sempre acompanhados por um único documento, que acompanha o envio desde a origem até ao destino, utilizado a nível mundial sem qualquer alteração durante o percurso a carta de porte ou Shipment Airwaybill, sendo a sua única alteração o idioma utilizado para as cópias utilizadas no país do expedidor de qualquer documento ou encomenda

Estamos perante transporte internacional e encomendas ou documentos, e sujeitas a várias ordens jurídicas, podendo ser-lhe aplicáveis tratados e convenções internacionais, de acordo com o transporte utilizado e o país de destino.

Como se refere na sentença impugnada não se aplica a Convenção Postal Universal, pois como da mesma consta refere-se às administrações postais existentes em cada país visando regular e harmonizar o serviço postal internacional prestado pelas referidas administrações postais. A ré não é uma administração postal e como tal não pode ver regulada a sua actividade por esta Convenção.

A Convenção para a Unificação de Regras para o Transporte Aéreo internacional foi adoptada em 28 de Maio de 1999, celebrada em Montreal, tornada direito interno pelo DL39/002, de 27 de Novembro.

Como refere o art. 1.º:

1 - A presente Convenção aplica-se ao transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave efectuada a título oneroso. (...) 2 - Para efeitos da presente Convenção, entende-se por «transporte internacional» todas as operações de transporte em que, segundo as estipulações das Partes, o ponto de partida e o ponto de destino, independentemente de se verificar uma interrupção do transporte ou um transbordo, se situam no território de dois Estados



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Partes ou no território de um único Estado Parte, caso tenha sido acordada uma escala no território de um terceiro Estado, mesmo que este não seja Parte na Convenção (...)"

Ora, ficou demonstrado que todos os transportes efectuados pela Apelante DHL têm ou destino em Portugal e origem em qualquer país do mundo, ou origem em Portugal, e destino em qualquer país de Mundo, pelo que, sendo o meio de transporte utilizado uma aeronave, torna-se aplicável a supra mencionada Convenção nos termos do seu art. 1.º.

Assim, sob pena de violação do art. 8.º da CRP, a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional é aplicável à actividade da Apelante DHL, o que não exclui a aplicação do Decreto-Lei n.º 446/85, nos termos da alínea b) do n.º1 do seu art. 3.º.

Ao considerar aplicável o Decreto-Lei n.º 446/85 à actividade da Apelante e, à sua carta de porte não violou o art. 8.º da CRP.

A Convenção Relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (de ora em diante designada apenas por CMR) foi assinada em 19 de Maio de 1956 em Geneve. A CMR foi tornada direito interno, respectivamente, pelo Decreto-Lei n.º 46.235, de 18 de Março.

O art. 1.º dispõe que:

1. A presente convenção aplica-se a todos os contratos de transporte de mercadorias por estrada a título oneroso por meio de veículos, quando o lugar do carregamento da mercadoria e o lugar da entrega previsto, tais como são indicados no contrato, estão em dois países diferentes, quando os países pelo menos, pelo contratante e independentemente do domicílio e nacionalidade das partes

Atenta a actividade a ré e os locais onde a exerce, sendo aplicável à sua actividade não excluía a aplicação do DL 446/85, nos termos do art. 3, al. b,nº1.



S. J. G.

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

A ✓

As referidas cláusulas limitam a responsabilidade por danos patrimoniais e extracontratuais causados à contraparte ou a terceiros, e a 11ª exclui a responsabilidade da ré mesmo e caso de negligência ou culpa. O que colide com o art. 18 al, b) e c) do DL 446/85.

A ré como transportadora tem o dever de indemnizar e este não pode nem deve ser excluído expressamente pela ré, temos de considerar despropositado nos casos de culpa. Se estamos perante um contrato de resultado e que se quer rápido, a razão de ser da existência deste serviço, não se pode declarar que os prazos não fazem parte do contrato. Nada acontece se em vez de entregar em 24 horas levar semanas ou meses. Pois, assim pretendeu excluir a sua responsabilidade pelo incumprimento ou cumprimento defeituoso. Ela nada perde se algo correr mal, esse risco fica para os outros.

Nem se entende como pretende excluir a obrigação de indemnizar, memo em casos de negligência ou culpa, a sua responsabilidade por dano patrimoniais extracontratuais causados à contra parte ou a terceiros. Nem impor limite em casos de negligência ou culpa, o que é absolutamente proibida.

Assim, a conclusão a tirar em face do exposto, é que não se pode converter uma cláusula nula em válida, nem por redução nem conversão como solicita a apelante.

Se nada é assumido a título de responsabilidade com reduzir o que não tem existência legal?

A Ré entrega aos clientes que com ela pretendem contratar, um impresso denominado "carta de porte" de igual teor àquele que se encontra junto a fls. 15 cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais,

5. Este documento é composto, no seu rosto, por cinco secções:

- De (Expedidor) - identificação do Expedidor;
- Para (Destinatário) - identificação do Destinatário;



15.8
C

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

2

- Detalhes da Remessa;
- Dimensão e Peso;
- Autorização e assinatura do expedidor.

Aí nos detalhes da remessa, tem a negro "Seguro da remessa", ver verso. O cliente pode subscrever o seguro e aconselhados a subscrever para ficarem protegidos em todos os caso. Ver facto 11 e 14 da matéria provada.

No entender da apelante, se o cliente fizer o seguro as clausulas 8^a, 11^a e 13 não têm qualquer aplicação prática. O cliente desta forma afasta toda a limitação de exclusão de responsabilidade que fica subordinado às regras do seguro. Ou seja, os clientes de DHL, não estão limitados a assinar ou não o contrato, podem com rigor avaliar os riscos a mercadoria e se pretendem ou não ter todos cobertos ou arriscar, Podem ou não subscrever o contrato com limitações ou afastar essa possibilidade. O que se entende cada um sabe o que remete e a possibilidade de correr riscos limitados ou nenhum. Aliás o cliente HDL, ao entregar a mercadoria sabe que esta vai ser confiada a várias entidades até ao destino final. A ele compete decidir sobre a responsabilidade do envio que faz a quer limitada ou sem qualquer risco, subscrevendo o seguro.

O art. 405 do CC que define o princípio de liberdade contratual, no âmbito da autonomia privada, é definido por Pires de Lima e Antunes Varela, no CC Anotado, V.I, pag.355 como:

- A possibilidade de as partes contratarem ou não contratarem como melhor lhes aprouver;
- A faculdade de, contratando, escolherem cada uma delas, livremente o outro contratante;
- Possibilidade de, na regulamentação convencional dos seus interesses e afastarem dos contratos típicos ou paradigmáticos.



59
2

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

✓

Aquí o contratante pode sempre optar por aceitar a cobertura que lhe é dada pelo outro contratante, mas pode sempre não querer correr riscos e subscrever um seguro que vá cobrir todas as situações de eventual risco se ele ocorrer. O que se entende a ré contrata com outras pessoas com empresas de transporte e ela também corre riscos. Mas esses riscos acrescidos têm de ser sopesados com as entidades com quem contrata e não podem ser imputados apenas ao cliente.

Se o cliente fizer esse seguro fica sem cobertura dos danos subsequentes ou atraso no transporte. Devia fazer constar uma cláusula a advertir que o seguro não cobria estes danos. Sendo certo que a maioria dos expedidores não opta pelo seguro de envio. E tinham consequentemente aumentado o custo do transporte sem contrapartidas.

Nenhuma das convenções das que podem ser aplicadas (Convenção de Varsóvia e CMR) afastam a responsabilidade total, em caso de negligência ou culpa, podem reduzir, mas não excluem, como faz a ré.

Mas não é suficiente para afastar toda a sua responsabilidade. O contrato de seguro de envio, é facultativo e não cobre os danos consequentes, bem como perdas ou danos resultantes e atrasos de transporte.

Ora, não é verdadeira a afirmação da apelante de que se subscrever o seguro, as cláusulas que foram declaradas nulas (8ª, 11ª e 13ª) não possuem qualquer aplicação prática.

Nestes contratos de transporte a ré fica com uma obrigação de resultado rápido. Não é indiferente que a mercadoria demore como se disse um dia um mês ou um ano. Ao pretender excluir o prazo do contrato e consequentemente a sua responsabilidade pelo incumprimento ou cumprimento detenuoso. O prazo na entrega rápida faz parte do contrato. Nem se entende como pretende querer excluir da sua responsabilidade o dever de indemnizar em situações de negligência ou culpa, e também a sua responsabilidade por danos patrimoniais extracontratuais causados à contraparte ou terceiros.

60
A



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

✓

Ou seja, o recomendado contrato de seguro não significa e muito menos representa o fim das situações de exoneração e limitação da responsabilidade da apelante prevista nas cláusulas objecto de proibição. Estamos sempre no mesmo ponto a ré nada assume e com tal não responde o cliente é que tem de procurar uma solução. E no final se ficar sem a mercadoria arcar com o atraso sem poder protestar ou pedir qualquer indemnização. A ré que recebe a mercadoria e o preço do transporte não responde se houver atraso na entrega. Bem pode acontecer que quem remete a mercadoria venha a ser responsabilizado por tal atraso, sem culpa e a ré a quem confiou esse encargo e pagou para ser rápida saia completamente desonerada de qualquer responsabilidade. Temos de concluir que são cláusulas abusivas e nulas.

Pode entender-se e aceitar certas limitações, por exemplo quanto ao valor da mercadoria, ou outras, como se decidiu num Ac. do STJ e que não foi julgado inconstitucional, o que não se pode é afastar toda a responsabilidade, como fez a ré.

Se o transporte fosse de diamantes, não se podia responsabilizar a ré pelo descaminho, aí a mercadoria seria devidamente identificada e excluída de responsabilização se não houvesse seguro. O que se compreende a exclusão consta das cláusulas. Mas as regras têm de ser claras e por todos devidamente entendidas e não haver surpresas. Mas a ré como parte contratante não pode ter uma posição dominante, sem contrapartidas.

No Ac.T.C. de 9 de Abril de 2008, SÉRIE II, n.º 117/2008

SUMÁRIO: Não julga inconstitucional a norma constante da alínea a) do n.º 2 do artigo 22.º da Convenção de Varsóvia, enquanto limita o cálculo da indemnização pela perda ou danificação de bagagem registada

1 – Da conjugação dos arts. 18.º, n.ºs 1 e 2, 20.º, n.ºs 1 e 2, e 21.º da Convenção de Varsóvia de 1929 (Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional), aplicável ao caso de extravio da mala de viagem do Autor, resulta uma presunção de culpa, na sua forma menos grave de mera negligência, do transportador, fazendo-o responder pelo dano ocasionado pela perda da bagagem,



6.1
A

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

9

caso não prove que tomou as medidas necessárias para evitar o dano ou que a culpa cabe ao piloto ou ao próprio lesado.

II – O transportador só responderá acima dos limites previstos no art. 22.º, n.º 2, quando o dano resultar do seu dolo ou da sua culpa, que, segundo a lei portuguesa, for equivalente ao dolo. Esta é a exceção à regra do limite da responsabilidade da Ré, cabendo ao Autor o ónus de provar a ocorrência das circunstâncias aí previstas.

III – Não ficando provado que a companhia aérea demandada tenha agido dolosamente ou com culpa equivalente ao dolo, a sua responsabilidade pelo extravio da mala de viagem do Autor está limitada aos valores previstos no n.º 2 do art. 22.º da Convenção, que a Ré já liquidou.

IV – Esta limitação de responsabilidade do transportador e a sua aplicação aos casos de presunção de culpa deste não viola qualquer princípio constitucional, até porque o passageiro tem sempre a possibilidade de não se conformar com este limite, fazendo uma declaração especial de “interesse na entrega” e pagando a devida taxa suplementar.

07-11-2006

Revista n.º 2847/06 – 6.ª Secção

Salreta Pereira (Relator)

João Camilo

Fernandes Magalhães

Na Convenção de Varsóvia a responsabilidade civil do transportador por danos provenientes da perda de mercadorias está prevista no art. 18. É excluída quando prove o transportador que tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhes era impossível tomá-las, art. 20.



62
R

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

✓

A responsabilidade civil do transportador é limitada, nos termos do art.22,nº2, al.a), desde que se prove que o dano não resultou de uma acção ou omissão do transportador ou dos seus agentes, quer com intenção, ou negligência grosseira art. 25.

E na CMR dos seus art. 23,nº5 28 e 29, podemos concluir que o transportador só responde pelos prejuízos resultantes da demora por uma indemnização que não poderá ultrapassar o preço do transporte, salvo se procedeu com dolo

O regime de aplicação das convenções, não podia ser discutido nesta acção inibitória, que visa um controlo judicial preventivo e de natureza abstracta.

Como se escreveu nas alegações do MP “ O objecto da acção inibitória não é o cliente singular do utilizador, mas o tráfico jurídico em si próprio, que se pretende ver expurgado de cláusulas tidas como iníquas.”

O juiz não pode em caso de nulidade absoluta das cláusulas proceder à sua redução para as poder salvar.

Como referiu Almeno de Sá, in Clausulas Contratuais Geras e Directivas sobre Clausulas Abusivas, pag. 264 “. Implicaria fazer do juiz como que um “procurador” ou “representante” dos interesses do utilizador, levando-o a encontra uma formulação da clausulas que, por um lado favoreça o mais possível o utilizador e, por outro, se contenha dentro dos limites do admissível”.

Com a junção de um novo modelo do contrato de transporte que foi junto aos autos a ré desde 2001 tem novas regras sobre a matéria em discussão nestes autos. Mas como se referiu no agravo esse facto não torna inútil a decisão.

Nem se pode conhecer de tal matéria, uma vez que a ré não deduziu articulado superveniente e podia fazê-lo se quisesse.

A ré podia e devia se o quisesse elaborar um articulado superveniente sobre essa matéria, como não o fez não pode de modo algum pretender que seja tal matéria discutida nestes autos.



TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Por fim, vem invocada a ilegitimidade do MP, mas não se verifica a ilegitimidade, sempre seria uma questão de fundo de procedência ou improcedência, já que ela resultava da alteração das cláusulas que foram levadas a efeito em 2001.

III – **Decisão:** Julga-se improcedente o recurso, mantendo-se a decisão impugnada.

Custas pela apelante.

26. 6. 08

António Pedro de Lima Soares

3

618/101

10

10

Revista nº 4048/08

Relator: Salreta Pereira

Acordam no Supremo Tribunal de Justiça

O Mº Pº intentou a presente acção declarativa contra DHL – Transportes Rápidos Internacionais, Lda., pedindo a declaração de nulidade das cláusulas 8ª, 11ª e 13ª da carta de porte junta aos autos e a sua condenação a abster-se de as utilizar.

A R. contestou, pedindo a improcedência da acção e, na eventualidade da procedência, o seu aproveitamento por redução ou conversão.

Antes do julgamento, veio a R requerer a extinção da instância por inutilidade superveniente da lide, invocando a alteração das cláusulas em questão, pretensão que foi indeferida.

A R agravou desta decisão.

Realizado o julgamento, foi proferida sentença, que julgou a acção procedente, condenando a R nos pedidos.

Inconformada, a R recorreu para o Tribunal da Relação de Lisboa, que negou provimento ao agravo e julgou improcedente a apelação.

De novo inconformada, vem, agora, a R recorrer para este STJ, alegando com as seguintes conclusões:

1ª. Em 1998, o Ministério Público, ao abrigo do disposto no artº. 25º do DL nº 113/98, alterado pelo DL nº 249/99, veio requerer a condenação da recorrente em abster-se de utilizar as cláusulas contratuais gerais 8ª, 11ª e 13ª das cartas de porte utilizadas por esta no domínio das relações contratuais havidas com os seus clientes.

65
e

h
4

2ª. Em 2001, as referidas cartas de porte da recorrente foram profundamente alteradas, tendo sido precisamente retiradas as polémicas cláusulas objecto da causa do pedido, por substituição por outras.

3ª. Assim, carece de sentido persistir nesta demanda, sendo certo que o objecto do pedido se dirige às cláusulas das cartas de porte de 1998 e o objecto do pedido não foi ampliado, nos termos do artº. 273º do CPC, bem como deixou de ser possível estender o âmbito desta acção às cláusulas com conteúdo semelhante devido à alteração da redacção do artº. 32º do DL nº 446/85, introduzida pelo DL nº 323/2001.

4ª. Deste modo, nos termos do artº. 661º do referido diploma legal, o acórdão recorrido padece de um vício insanável de nulidade conforme cominado pela al. e) do artº. 668º do CPC, uma vez que estamos perante uma condenação diversa daquilo que havia sido livremente fixado pela parte como objecto do pedido, redundando naquilo que comumente se designa como excesso de pronúncia.

5ª. As formas de transporte utilizadas pela R, aeronaves ou veículos terrestres, encontram-se regulamentadas na Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional e na Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada, devidamente ratificadas por Portugal.

6ª. Ambas as Convenções se aplicam à actividade exercida pela recorrente, consoante o meio de transporte utilizado, avião ou veículo.

7ª. Aplicando-se estas Convenções Internacionais, por força do disposto no artº. 3º do DL 446/85 as cartas de porte da recorrente não caem no âmbito de aplicação do citado DL 446/85.

8ª. Ainda que se considere aplicável este DL, a limitação da responsabilidade da recorrente que melhor corresponde ao princípio do equilíbrio das prestações e da proporcionalidade do risco, pois, desconhecendo a recorrente o conteúdo das encomendas, não pode assumir o risco da sua perda ou deterioração pelo normal preço da tarifa do transporte, razão pela qual

ha e põe à disposição dos seus clientes a celebração de seguro para cobertura dos
or si não assumidos.

9ª. Por último, sempre serão aproveitáveis as cláusulas em questão recorrendo-se
umento jurídico da redução ou conversão.

O recorrido contra alegou, pugnando pela negação da revista.

Colhidos os vistos legais, cumpre decidir.

As instâncias julgaram provados os seguintes factos:

1º. A ré DHL – Transportes Rápidos Internacionais, Lda. é uma sociedade de
sabilidade limitada, encontrando-se matriculada sob o nº 2467 e com a sua
ição inscrita na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa, desde 5 de Agosto de
:onforme doc. fls. 9/14.

2º. A ré tem, para além do mais, por objecto a actividade de agente de navegação,
transitário e agente de tráfego.

3º. No exercício de tal actividade dedica-se ao transporte expresso internacional
omendas e documentos.

4º. A ré entrega aos clientes, que com ela pretendem contratar, um impresso
inado “carta de porte” de igual teor àquele que se encontra junto a fls. 15, cujo teor
: dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais.

5º. Este documento é composto, no seu rosto, por cinco secções:

De (Expedidor) – identificação do Expedidor;

Para (Destinatário) – identificação do Destinatário;

Detalhes da Remessa;

Dimensão e Peso;

6º. O original da “carta de porte” fica na posse da ré, sendo entregue ao
midor uma cópia, no verso da qual se encontram impressas as cláusulas relativas
: contrato.

67
↗

672
H

7º. As cláusulas insertas nos impressos que titulam os contratos Comercializados pela ré foram por esta previamente elaboradas e são apresentadas, já impressas, aos interessados na celebração do contrato.

8º. Tais contratos tipo destinam-se, ainda, a ser utilizados pela ré no futuro, para contratação com qualquer pessoa interessada na celebração de um Contrato de Transporte.

9º. Na Secção 3 da “Carta de Porte”, sob a epígrafe “Detalhes da Remessa”, encontra-se inscrito:

“Nem todas as formas de pagamento e opções de serviço estão disponíveis em todos os países”.

10º. Na Secção V do documento junto aos autos sob a epígrafe “Autorização assinatura do expedidor” encontra-se redigido em caracteres encarnados e precedendo a assinatura do expedidor “Eu/nós acordo(amos) que os termos condições da DHL se aplicam a esta remessa e limitam as responsabilidades da DHL. A Convenção de Varsóvia pode também ser aplicável (ver verso).

11º. No verso da carta de porte encontram-se incluídos no topo, em caracteres escuros, os seguintes dizeres:

“Aviso Importante

Pelas condições estabelecidas a seguir, a DHL e os seus funcionários e agentes não são, em primeiro lugar, responsáveis por determinadas perdas e danos, e, em qualquer caso, sempre que o sejam, o montante de tal responsabilidade é estritamente limitado ao montante estabelecido na cláusula 8ª.

12º. Na cláusula 8ª do referido contrato, constante do verso do impresso, sob a epígrafe “Limites da Nossa Responsabilidade” (Sujeito às cláusulas 11ª e 13ª), estabelece-se que:

“A nossa responsabilidade pela perda ou dano do envio, independentemente de quem seja o reclamante, está limitada ao mais baixo dos seguintes três valores:

US \$ 100, ou

O montante real da perda ou dano por si sofrido, ou

68
18

615
H

O valor real do envio. Não se inclui neste qualquer valor comercial ou demais valores subjectivos”.

13º. No ponto 10 do verso deste documento, sob a epígrafe Seguro do Envio, encontra-se inscrito:

“Recomendamos que proceda ao seguro do envio. Podemos providenciar-lhe seguro até US \$ 5.000.000. Mas, por favor, note que o nosso seguro do envio não cobre danos consequentes, bem como perdas, ou danos resultantes de atrasos de transporte. Se não assinalar a caixa SIM ou Seguro do Envio na frente desta carta porte, assume todos os riscos de perda ou dano”.

14º. Na cláusula 11ª do mesmo contrato tipo, sob a epígrafe “Atraso nos Envios” estabelece-se que:

“Faremos todos os esforços para entregar o seu envio de acordo com os nossos programas de entregas regulares, mas estes não são garantidos e não fazem parte deste contrato. Não seremos, no entanto, responsabilizados por quaisquer atrasos, ainda que de nossa culpa, na situação de:

Recolha de envio.

Transporte de um envio (incluindo atrasos, causados por mudança de rota).

Entrega de um envio”.

15º. Na cláusula 13ª do contrato tipo em apreço, sob a epígrafe “Danos Consequentes”, estabelece-se que:

“Seja em resultado de contrato ou qualquer outra fonte de obrigações, ainda que em casos de negligência, ou culpa, não seremos responsabilizados pelo seguinte:

Lucros cessantes;

Prejuízos decorrentes de mora ou de resolução de quaisquer outras obrigações.

As perdas ou danos consequentes, embora a tal não se limitem, incluem a frustração de rendimentos, de lucros, de interesses, perdas de mercados e perdas decorrentes da impossibilidade de utilização do envio”.

69
B

L
GA
H

16°. No ponto 14 do verso deste documento, sob a epígrafe “Convenção de Varsóvia”, destacado numa caixa cinzenta em fundo branco, refere-se:

“Se o transporte de um envio envolve um destino final ou escala num país diferente da partida, poderá ser aplicado o regime da Convenção de Varsóvia. Tal Convenção determina e, na maioria das situações reduz, a nossa responsabilidade por perdas ou danos relacionados com o envio”.

17°. Na Secção “Detalhes da Remessa” encontra-se incluída uma caixa onde se encontram, na primeira linha a negro, os dizeres “seguro de remessa”, seguindo-se a indicação “ver verso”.

18°. A DHL assegura a entrega, em qualquer lado do Mundo e em tempo muito curto (24 horas na Europa, por exemplo) de documentos e pequenas encomendas.

19°. Estes documentos e encomendas têm ou destino em Portugal e origem em qualquer país do mundo, ou origem em Portugal e destino em qualquer país do mundo, não efectuando a DHL qualquer processamento de encomendas a nível interno, com origem e destino simultâneo em Portugal.

20°. A actividade da DHL em Portugal destinava-se única e exclusivamente a funcionar como entreposto comercial de envio – ou recepção de encomendas como um ponto numa rede mundial, ou seja, como ponto de partida ou destino final dos envios.

21°. Em Portugal não havia possibilidade de opção pelo serviço “Doméstico”, pelo que todos os transportes de envios e encomendas envolviam um destino final ou escala num país diferente de Portugal. Tal situação foi actualmente alterada.

22°. Os documentos e encomendas expedidos através da DHL são sempre acompanhados por um único documento, que acompanha o envio desde a origem até ao destino final, o qual é o Shipment Airwaybill, sendo a sua única alteração o idioma utilizado para as cópias usadas no país do expedidor de qualquer documento ou encomenda.

23°. Na posse do impresso mencionado em E) o consumidor limita-se a preencher os espaços em branco nele existentes relativos à identidade do expedidor e do destinatário,

70
L

particulariza o tipo de expedição que pretende, colocando uma cruz no local a tal destinado, e assina.

24°. Aos consumidores apenas é concedida a possibilidade de aceitar, ou não, o clausulado referido em G), estando-lhes vedada a possibilidade de, através de negociação, por qualquer forma o alterar.

25°. A R engloba-se no grupo económico DHL que, em termos globais, é responsável pela coordenação de todos os envios expresso que são realizados à escala mundial.

26°. Actualmente (dados de Dez. 98) a DHL opera em 224 países.

27°. Para além do facto referido em R), todos os clientes são aconselhados a requerer cobertura do seguro, a fim de assegurarem que os seus interesses se encontram totalmente protegidos em todos os casos.

28°. A DHL desconhece em absoluto o teor dos envios e encomendas efectuados.

29°. Não é possível à DHL exercer controlo sobre o conteúdo das encomendas, sequer sobre a importância das mesmas.

30°. O cliente, ou decide não fazer qualquer seguro ou por si determina a celebração com a DHL do contrato de seguro nas condições que melhor sirvam os seus interesses.

31°. Existem mesmo situações em que o cliente, porque considera que a encomenda possui para ele determinada importância, opta por subscrever um contrato de seguro autónomo, de tal sorte que, quando contrata os serviços da DHL, já possui contrato de seguro comercial subscrito.

A recorrente vem arguir a nulidade do acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa por excesso de pronúncia, por, no seu entender, ter declarado nulas as cláusulas da nova

71

64
7

carta de porte, resultante das alterações introduzidas em 2001, que terão substituído as cláusulas 8ª, 11ª e 13ª, cuja nulidade e proibição de utilização foram pedidas pelo Mº Pº.

Quer a sentença da 1ª instância, quer o acórdão da Relação de Lisboa não se pronunciaram pela nulidade e proibição das cláusulas resultantes das alterações de 2001, introduzidas na carta de porte usada pela recorrente, tendo-se limitado a considerar nulas e a proibir a recorrente de utilizar na respectiva carta de porte as cláusulas 8ª, 11ª e 13ª.

Não se verifica, assim, a arguida nulidade.

Em seguida, a recorrente defende que a sua actividade não cabe no âmbito do DL 446/85, pois se lhe aplicam as Convenções Internacionais de Varsóvia e a relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada, por força do disposto no artº. 3º nº 1 al. b), daquele mesmo diploma.

Contrariamente ao que foi entendido pelas instâncias, concordamos com a recorrente que à sua actividade são aplicáveis as cláusulas que resultam das citadas Convenções Internacionais.

Estas Convenções Internacionais constituem fonte de direito e, uma vez, incorporadas no direito interno, são aplicáveis às relações jurídicas nelas previstas.

Uma vez que elas disciplinam o transporte internacional por via aérea ou terrestre e a recorrente se dedica a esta mesma actividade mal se compreende a razão que levou as instâncias a negar tal aplicabilidade.

Estas Convenções tiveram em linha de conta os especiais riscos decorrentes de tal actividade transportadora e permitiram às empresas que a ela se dedicam a redução de tais riscos, através de cláusulas limitadoras da respectiva responsabilidade, a inserir nos contratos tipos que oferecem aos respectivos clientes para adesão.

Estas cláusulas limitadoras de responsabilidade, constantes das citadas Convenções, consideradas razoáveis e equitativas, reflexo dum divisão proporcional do risco e dum equilíbrio das prestações, conformes aos bons costumes e à boa fé.

O regime do DL 446/85 continua, porém, a aplicar-se a todas as cláusulas constantes de contratos de adesão, que pouco têm a ver com as constantes das referidas

72
A

64
H

Convenções Internacionais, já que limitam ou excluem a responsabilidade do transportador muito para além do permitido por estas, como acontece com as cláusulas em questão, 8ª, 11ª e 13ª, manifestamente violadoras da boa fé na contratação e dos princípios consagrados no artº. 18º al. b) e c), do DL 446/85.

Aliás, é a própria recorrente a reconhecer na carta de porte, cujas cláusulas 8ª, 11ª e 13ª justificaram a presente acção inibitória, Secção V, que são os termos e condições da DHL os aplicáveis à remessa e limitam a sua responsabilidade, acrescentando que a Convenção de Varsóvia pode também ser-lhe aplicável.

Ela própria reconhece que os termos e condições constantes da carta de porte (contrato tipo) são distintas das previstas na Convenção de Varsóvia, que também podem ser aplicáveis aos contratos concretos, não enunciando em que circunstâncias, mas tudo levando a crer tratar-se de uma alternativa à sua escolha, para o caso improvável de lhe ser mais favorável.

Não tendo a recorrente optado por consagrar na carta de porte as cláusulas previstas nas Convenções Internacionais que disciplinam a sua actividade, não pode eximir-se ao condicionamento estabelecido pelo DL 446/85 e, como já deixámos expresso, as cláusulas em questão (8ª, 11ª e 13ª) são absolutamente proibidas, não podendo deixar de ser declaradas como tal pelas instâncias.

A recorrente coloca, ainda, a possibilidade da redução ou conversão das cláusulas proibidas.

A redução ou conversão coloca-se em relação ao negócio jurídico que contém uma ou várias cláusulas nulas ou anuláveis, ou que é em si nulo ou anulável, no sentido de salvar o possível em função da vontade presumida das partes envolvidas.

A redução ou conversão não tem por objectivo a anulação do negócio celebrado, não sendo a vontade das partes, mas apenas cláusulas contratuais que devem ser excluídas dos contratos tipo para que os concretos contratos a celebrar não sejam nulos.

73
A

64
7
/

A redução poderia eventualmente ser feita em contrato celebrado nos termos da carta de porte, mantendo a respectiva validade, apesar da nulidade das citadas cláusulas, salvo a prova de que a recorrente o não celebraria sem a parte viciada (artº. 292º do CC).

Esta acção inibitória aparece como medida preventiva de situações concretas de contratos celebrados, em que se mostraria adequada a medida reparadora da redução do negócio jurídico.

Não tem o mínimo cabimento o apelo à redução do negócio jurídico na situação concreta (a conversão nunca se enquadraria no presente contexto), pelo que também aqui a recorrente carece de razão.

Na improcedência das conclusões da recorrente, decide-se negar a revista e confirmar o acórdão recorrido, ainda que com ligeira discordância quanto à respectiva fundamentação.

Custas pela recorrente.

de 12.02.2009


Isabel Maria Cruz
