

Processo nº 184/2011
Data do Acórdão: 13NOV2014

Assuntos:

Impugnação da matéria de facto
Livre apreciação das provas
Tribunal de substituição

SUMÁRIO

1. Decorre do preceituado no artº 629º do CPC que o Tribunal de recurso é permitido funcionar como tribunal de substituição na matéria da questão de facto, relativamente ao Tribunal de primeira instância, desde que, em qualquer das situações aí previstas, se mostrem preenchidos os pressupostos nele exigidos, isto é, se coloquem ao dispor do tribunal *ad quem* os mesmos meios probatórios de que dispunha o tribunal de 1ª instância.
2. Por força do princípio da livre apreciação das provas, consagrado no artº 558º do CPC, o Tribunal de recurso, que julga em segunda instância a matéria de facto, deve apreciar as provas, segundo o critério de valoração racional e lógica do julgador, com a observação das regras de conhecimentos gerais e experiência de vida e dos critérios da lógica.

O relator

Lai Kin Hong

Processo nº 184/2011

Acordam em conferência na Secção Cível e Administrativa no Tribunal de Segunda Instância da RAEM:

I

A, veio propor contra B, ambas devidamente identificadas nos autos, a acção ordinária, que foi registada com o nº CV1-08-0038-CAO e correu os seus termos no 1º Juízo Cível do Tribunal Judicial de Base, pedindo que fosse condenada a Ré a pagar à Autora o montante total de HKD\$2.170.711,12, parte dos preços dos serviços de transporte prestados pela Autora à Ré.

Citada, veio a Ré contestar pugnando pela improcedência total da acção e pedindo a condenação da Autora por litigância de má fé.

Devidamente tramitada a acção, veio afinal a ser proferida a seguinte sentença julgando parcialmente procedente a acção:

I – Relatório :

A, sociedade comercial constituída em Hong Kong, sediada em XXXXX, Hong Kong,

veio intentar a presente

Acção Ordinária

contra

B, sociedade comercial por quotas constituída em Macau, sediada na XXXXXXX, Macau, com os fundamentos apresentados constantes da p.i., de fls. 2 a 16.

Concluiu pedindo que seja julgada procedente por provada a presente acção, e em consequência ser a Ré condenado a pagar à Autora a montante total de HK\$2.170.711,12, acrescido dos juros legais sobre o valor de cada factura que se tenham vencido desde a data da respectiva emissão e dos juros que ainda se vencerem até integral e efectivo pagamento.

**

A Ré contestou a acção com os fundamentos constantes de fls. 280 a 298v dos autos

Concluiu pedindo que seja julgado improcedente o pedido da Autora e seja declarada esta. litigante de má fé e condenada em multa indemnização à Ré.

**

Este Tribunal é o competente em razão da matéria e da hierarquia.

As partes são dotadas de personalidade e capacidade judiciária e de legitimidade "*ad causam*".

O processo é o próprio.

Inexistem nulidades, excepções ou outras questões prévias que obstem à apreciação "*de meritis*".

**

Procedeu-se a julgamento com observância do devido formalismo.

II – Factos:

Dos autos resulta assente a seguinte factualidade com interesse

para a decisão da causa:

Da Matéria de Facto Assente:

- A Ré foi contratada pela Comissão do Grande Prémio de Macau para tratar de aspectos logísticos da realização do Grande Prémio de Macau de 2006 (*alínea A) dos factos assentes*).
- Após a realização do evento, que decorreu entre 15 e 18 de Novembro de 2006, a Ré pediu à Autora a cotação para o transporte de 19 carros de corrida de Hong Kong para Amsterdão (*alínea B) dos factos assentes*).
- Correspondendo a esse pedido, a Autora apresentou diferentes cotações, consoante a companhia aérea que realizasse o transporte, tendo, para o efeito, considerado a Emirates, a Martinair, a KLM, a Dragonair e a Cargo Lux, assim (*alínea C) dos factos assentes*):
 - a. Para o transporte pela Emirates (nome de código: EK), cotou HKD21.50 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
 - b. Para o transporte pela Martinair (nome de código: MP), cotou HKD30.00 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido
 - c. Para o transporte pela KLM (nome de código: KL), cotou HKD31.00 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido

- d. Para o transporte pela Dragonair (nome de código: KA), cotou HKD26.00 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido
- e. Para o transporte pela Cargo Lux (nome de código: CV), cotou HKD29.50 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 25 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 25, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido
- A Autora cotou verbalmente o preço de HKD30.00 por quilo para o transporte pela Cathay Pacific (nome de Código: CX) *(alínea C1) dos factos assentes).*
 - A Ré aceitou as cotações feitas pela Autora em C *(alínea C2) dos factos assentes).*
 - A Autora providenciou o transporte de 8 dos carros em voos Emirates sendo o respectivo serviço foi debitado pelas seguintes facturas *(alínea D) dos factos assentes):*
 - OT-06-11-004685, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD154.347,00, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado em 23 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 26 a 29, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
 - OT-06-11-004663, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD154.027,20, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado em 25 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 30 a 32, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
 - OT-06-11-004666, de 27 de Novembro de 2006, no

valor de HKD154.157,30, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado em 25 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 33 a 35, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

- OT-06-11-004569, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD153.994,70, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado na mesma data, junta aos autos a fls 36 a 39, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
- OT-06-11-004644, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD153.897,20, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado na mesma data, junta aos autos a fls 40 a 43, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
- OT-06-11-004998, de 29 de Novembro de 2006, no valor de HKD153.561,10, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado na mesma data, junta aos autos a fls 44 a 47, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
- OT-06-11-005002, de 29 de Novembro de 2006, no valor de HKD153.815,90, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado na mesma data, junta aos autos a fls 48 a 51, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
- OT-06-11-005007, de 29 de Novembro de 2006, no valor de HKD153.734,60, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado em 30 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 52 a 55, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

- A Autora providenciou pelo transporte de 8 carros em voos

Martinair e o respectivo serviço foi debitado pelas seguintes facturas (*alínea E) dos factos assentes*):

- OT-06-11-004678, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.071,70, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, junta aos autos a fls 56 a 59, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
- OT-06-11-004682, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.123,20, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, junta aos autos a fls 60 a 63, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
- OT-06-11-004674, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.751,90, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado em 24 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 64 a 68, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
- OT-06-11-004684, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.716,70, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado em 24 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 69 a 72, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
- OT-06-11-004559, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.600,10, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado em 25 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 73 a 76, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
- OT-06-11-004508, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.220,70, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado na mesma data, junta aos autos a fls 77 a 80, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

- OT-06-11-004783, de 28 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.253,30, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado na mesma data, junta aos autos a fls 81 a 84, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
 - OT-06-11-004805, de 28 de Novembro de 2006, no valor de HKD167.232,00, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado na mesma data, junta aos autos a fls 85 a 88, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
- A Autora providenciou pelo transporte de 1 carro de Hong Kong para Amsterdão pela Dragonair em 28 de Novembro de 2006, sendo a factura OT-06-11-004497, datada de 27 de Novembro de 2006, e no valor de HKD154.248,40, relativa a esse serviço, junta aos autos a fls 90 a 93, cujo teor sde dá aqui por integralmente reproduzido (*alínea F) dos factos assentes*).
- A Autora providenciou pelo transporte de 1 carro de Hong Kong para Amsterdão pela Cargo Lux em 28 de Novembro de 2006 e o respectivo serviço debitado pela factura OT-06-11-004661, datada de 27 de Novembro de 2006, e no valor de HKD213.564,40, junta aos autos a fls 94 a 97, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido (*alínea G) dos factos assentes*).
- A Autora providenciou pelo transporte de 1 carro de Hong Kong para Amsterdão pela Cathay Pacific em 24 de Novembro de 2006 e o respectivo serviço debitado pela factura OT-61-11-004683, datada de 27 de Novembro, e no valor de HKD173.654,30, junta aos autos a fls 98 a 101, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido (*alínea H) dos factos assentes*).
- A Ré remeteu à Autora, a 12 de Dezembro de 2006, o e mail

junto aos autos a fls. 102, 103 e 104, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido (*alínea I) dos factos assentes*).

**

Da Base Instrutória:

- A Ré tomou conhecimento e aceitou que o preço do negócio fosse fixado mediante a aplicação do valor cotado ao factor de multiplicação (quantidade, peso, duração, etc.) (*resposta aos quesitos das 3^o e 53^o a 55^o da base instrutória*).
- Pondo os 19 carros à disposição da Autora para que o referido transporte Hong Kong – Amsterdão pudesse efectuar-se (*resposta ao quesito da 4^o da base instrutória*).
- A Autora emitiu as facturas “slightly over budget”, referentes a transporte Londres – Macau, levado a cabo antes do Grande Prémio, a saber):
 - OT-06-11-004012, de 23 de Novembro de 2006, no valor de HKD4.577,03, relativa a um transporte feito pela Eva Air (nome de código: BR) em 6 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls. 105 a 106, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;
 - OT-06-11-004013, de 23 de Novembro de 2006, no valor de HKD36.420,16, relativa a um transporte feito pela Singapore (nome de código: SQ) em 10 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls. 107 a 108, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido
 - OT-06-11-004014, de 23 de Novembro de 2006, no valor de HKD172.878,93, relativa a um transporte feito pela Singapore em 5 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls. 109 a 110, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido

- OT-06-11-004015, de 23 de Novembro de 2006, no valor de HKD593.427,20, relativa a um transporte feito pela Singapore em 10 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls. 111 a 112, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido *(resposta ao quesito da 5º da base instrutória)*
- Este transporte foi assegurado através do agente da Autora em Londres, uma empresa denominada C *(resposta ao quesito da 6º da base instrutória)*.
- Segundo cotação que o agente forneceu previamente à Autora *(resposta ao quesito da 7º da base instrutória)*.
- E de esta deu conhecimento à Ré, em 25 de Maio de 2006 *(resposta ao quesito da 8º da base instrutória)*.
- Por email de 25 de Novembro de 2006, a Autora copiou para a Ré as facturas enviadas pela C *(resposta ao quesito da 9º da base instrutória)*.
- Podendo a Ré retirar que a rubrica “LHR/MFM Freight Charge” que surge em cada uma das facturas que constituem os docs. 23 a 26 juntas aos autos com a PI, indica exclusivamente os custos do agente *(resposta ao quesito da 10º da base instrutória)*.
- A Ré não comentou a cotação do agente *(resposta ao quesito da 11º da base instrutória)*.
- E disponibilizou a carga para ser transportada *(resposta ao quesito da 12º da base instrutória)*.
- Autora e Ré acordaram a comissão da Autora pelo serviço prestado de HK\$1,00, por quilo *(resposta ao quesito da 13º da base instrutória)*.

- Comissão que aparece na rubrica “Profit Share”, das facturas *(resposta ao quesito da 14º da base instrutória)*.
- Autora procedeu ao transporte de sobresselentes de automóveis de Hong Kong – Londres, transporte realizado pela Emirtes em 29 de Novembro de 2006 *(resposta ao quesito da 15º da base instrutória)*.
- Emitindo a factura AE-06-11-005051, no valor de HKD103.568,70, de 29 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 116 e 117, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido *(resposta ao quesito da 16º da base instrutória)*.
- A cotação deste serviço fora dada em 25 de Novembro de 2006, nos termos constantes do documento junto aos autos a fls. 118, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido *(resposta ao quesito da 17º da base instrutória)*.
- Não tendo sido objecto de comentário pela Ré *(resposta ao quesito da 18º da base instrutória)*.
- A qual pôs a carga a transporte à disposição da Autora para que esta efectuasse o serviço *(resposta ao quesito da 19º da base instrutória)*.
- A Autora procedeu ao transporte de sobresselentes de automóveis de Hong Kong – Londres, feito pela Eva Air, em 27 de Novembro de 2007 *(resposta ao quesito da 20º da base instrutória)*.
- A Autora emitiu a factura AE-06-11-0044991, no valor de HKD70.879,50, de 27 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls. 119 e 120, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzida *(resposta ao quesito da 21º da base instrutória)*.
- A cotação fora apresentada à Ré nesse dia 27 de Novembro de 2006 nos termos constantes do documento junto aos autos a fls.

121, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido (*resposta ao quesito da 22º da base instrutória*).

- Tal cotação não foi objecto de comentário pela Ré (*resposta ao quesito da 23º da base instrutória*).
- A qual pôs a carga a transportar à disposição da A. para que esta efectuasse o serviço (*resposta ao quesito da 24º da base instrutória*).
- A Autora procedeu ao transporte de carros de fórmula de corrida de Hong Kong para Londres, pela Cathy Pacific e emitiu as seguintes facturas (*resposta ao quesito da 25º da base instrutória*).
 - OT-06-11-004524, no valor de HKD62.181,20, datada de 27 de Novembro de 2006, referente a um transporte realizado na mesma data;
 - OT-06-11-004806, no valor de HKD57.199,20, datada de 28 de Novembro de 2006, referente a um transporte realizado na mesma data;
 - OT-06-11-004987, no valor de HKD62.164,90, datada de 29 de Novembro de 2006, referente a um transporte realizado na mesma data;
 - OT-06-11-004989, no valor de HKD62.273,30, datada de 29 de Novembro de 2006, referente a um transporte realizado na mesma data;
 - OT-06-11-004991, no valor de HKD62.219,10, datada de 29 de Novembro de 2006, referente a um transporte realizado no dia 30 de Novembro de 2006;
 - OT-06-11-005120, no valor de HKD62.408,80, datada de 29 de Novembro de 2006, referente a um transporte realizado em 30 de Novembro de 2006

- A cotação para este serviço fora dada pela Autora à Ré em 18 de Novembro de 2006, conforme o documento junto aos autos a fls. 148 e 149, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido *(resposta ao quesito da 26º da base instrutória)*.
- Não foi objecto de comentário pela Ré *(resposta ao quesito da 27º da base instrutória)*.
- A qual pôs a carga a transportar à disposição da Autora para que esta efectuasse o serviço *(resposta ao quesito da 28º da base instrutória)*.
- A Autora procedeu ainda ao transporte de motos de Hong Kong – Londres, pela Emirates, em 26 de Novembro de 2006, conforme a factura junta aos autos a fls 150, cujo teor se dá por integralmente reproduzida *(resposta ao quesito da 29º da base instrutória)*.
- A respectiva cotação foi dada e aceite verbalmente pela Ré, equivalendo a um preço especial de HKD23,50 por quilo que foi conseguido pela A. em benefício da Ré *(resposta ao quesito da 30º da base instrutória)*.
- Sendo inferior aos HKD27,50 por quilo que seriam cobrados se o serviço houvesse de ser prestado pela Cathay Pacific, conforme cotação fornecida à Ré a 10 de Novembro de 2006, pelo documento junto aos autos a fls. 155-156, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido *(resposta ao quesito da 31º da base instrutória)*.
- A Ré colocou as motos à disposição da Autora *(resposta ao quesito da 32º da base instrutória)*.
- A Autora procedeu ainda ao transporte de motores, extintores, baterias, etc., e emitiu as seguinte facturas *(resposta ao quesito da 33º da base instrutória)*.

- OT-06-11-004532, no valor de HKD66.074,50, datada de 27 de Novembro de 2006, respeitante a um voo Hong Kong – Amsterdão da Emirates realizado em 25 de Novembro de 2006;
 - OT-06-11-004687, no valor de HKD23.358,10, datada de 27 de Novembro de 2006, respeitante a um voo Hong Kong – Frankfurt da Emirates realizado na mesma data;
 - OT-06-12-001730, no valor de HKD13.666,90, datada de 7 de Dezembro de 2006, respeitante a um voo Hong Kong – Amsterdão da Martinair realizado em 13 de Dezembro de 2006
- Tais serviços foram objecto de cotações dadas e aceites verbalmente *(resposta ao quesito da 34º da base instrutória)*.
 - Essas cotações correspondem a HKD21,50, HKD22,50 e HKD30,00 por quilo *(resposta ao quesito da 35º da base instrutória)*.
 - A carga foi posta à disposição da Autora para que esta procedesse ao seu transporte *(resposta ao quesito da 36º da base instrutória)*.
 - A Autora suportou despesas de processamento de documentação e manuseamento de mercadorias no terminal de carga de Hong Kong e emitiu as seguintes facturas *(resposta ao quesito da 37º da base instrutória)*.
 - AI-06-11-005001, no valor de HKD2.290,70, datada de 2 de Novembro de 2006, respeitante a mercadorias chegadas de Lisboa;
 - AI-06-11-005004, no valor de HKD1.255,50, datada de 2 de Novembro de 2006, respeitante a mercadorias chegadas de Lisboa;

- AI-06-11-005006, no valor de HKD1.620,50, datada de 2 de Novembro de 2006, respeitante a mercadorias chegadas de Lisboa;
 - AI-06-11-005015, no valor de HKD2.793,60, datada de 4 de Novembro de 2006, respeitante a mercadorias chegadas de Los Angeles;
 - AI-06-11-005017, no valor de HKD4.345,50, datada de 4 de Novembro de 2006, respeitante a mercadorias chegadas de Nova Iorque;
 - AI-06-11-004708, no valor de HKD9.240,20, datada de 6 de Novembro de 2006, respeitante a mercadorias chegadas de Luxemburgo;
 - AI-06-11-004996, no valor de HKD13.116,00, datada de 8 de Novembro de 2006, respeitante a mercadorias chegadas de Amsterdão;
 - AI-06-11-004992, no valor de HKD37.114,00, datada de 8 de Novembro de 2006, respeitante a mercadorias chegadas de Amsterdão;
 - AI-06-11-001964, no valor de HKD22.365,00, datada de 13 de Novembro de 2006, respeitante a mercadorias que tinham que ser expedidas para Amsterdão
- Relativas a serviços prestados pela Autora (*resposta ao quesito da 38ª da base instrutória*).
- A Autora procedeu ao transporte de motociclos pela Kalitta Airlines (nome de código K4) e emitiu as seguintes facturas (*resposta ao quesito da 39ª da base instrutória*).
- OT-06-11-004688, no valor de HKD56.073,10, datada de 27 de Novembro de 2006, relativa a um transporte Hong

Kong – Nova Iorque, realizado na mesma data;

- OT-06-11-004690, no valor de HKD25.228,60, datada de 27 de Novembro de 2006, relativa a um transporte Hong Kong – Los Angeles, realizado no dia 26 de Novembro de 2006
- Este transport foi cotado pela Autora à Ré em 25 de Novembro de 2006, através do documento junto aos autos a fls. 256, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido *(resposta ao quesito da 40º da base instrutória)*.
- A Ré não comentou a cotação *(resposta ao quesito da 41º da base instrutória)*.
- E autorizou o transporte *(resposta ao quesito da 42º da base instrutória)*.
- A Autora procedeu ao transporte de Hong Kong – Amesterdão, feito pela Singapore em 27 de Novembro de 2006, e emitiu a factura AE-06-11-004496, no valor de HKD259.878,40, junta aos autos a fls. 257 e 258, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido *(resposta ao quesito da 43º da base instrutória)*.
- A cotação para este serviço foi apresentada pela Autora à Ré em 25 de Novembro de 2006, conforme documento junto aos autos a fls. 259, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido *(resposta ao quesito da 44º da base instrutória)*.
- A Ré não comentou a cotação *(resposta ao quesito da 45º da base instrutória)*.
- E autorizou o transporte *(resposta ao quesito da 46º da base instrutória)*.
- A Autora procedeu a serviços de desalfandegamento e entrega ao domicílio de mercadoria transportada por via marítima de Hong Kong para Leixões, Portugal, não relacionada com o

Grande Prémio a que se refere a factura com a ref. OT-06-11-003574, no valor de HKD13.231,00, datada de 21 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls. 260 a 262, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido *(resposta ao quesito da 47º da base instrutória)*.

- Serviço autorizado pela Ré *(resposta ao quesito da 48º da base instrutória)*.
- Apenas o que resulta da resposta dada ao quesito 4º *(resposta ao quesito da 49º da base instrutória)*.
- Muitos dos carros participantes no Grande Prémio de Macau e a transportar tinham de estar em curto prazo obrigatoriamente noutros locais aonde iriam participar noutros eventos *(resposta ao quesito da 50º da base instrutória)*.
- Relativamente á taxa ULD, foram cotadas taxas “Pivot”, ou seja, encargo mínimo com o custo do transporte aéreo, que seria o produto do número de quilogramas indicado para o “pivot” vezes o preço unitário por quilograma, número de quilogramas *(resposta ao quesito da 56º da base instrutória)*.
- Valor que variava conforme a carga fosse transportada no convés inferior ou no convés superior *(resposta ao quesito da 57º da base instrutória)*.
- Não interessando se a mesma atingia ou não atingia o número mínimo de quilogramas fixado para taxa “pivot” *(resposta ao quesito da 58º da base instrutória)*.
- Relativamente às facturas AE-06-11-005051, AE-06-004491 e AE-06-11-004496, não foram dadas pela Autora à Ré cotações para encargos com o reboque e a taxa especial para manuseamento de bens perigosos e que, relativamente às facturas OT-06-11-004688 e OT-06-11-004690, não foram

dadas cotações para encargos com reboque *(resposta ao quesito da 61º da base instrutória)*.

- A Autora relativamente aos transportes aéreos de carga efectuados debitou custos de transporte aéreo aplicando as “ULD Pivot Rates” do convés superior que cotou *(resposta ao quesito da 64º da base instrutória)*.
- Apenas o que consta dos emails de fls. 102 a 104, 306, 307 e 511 *(resposta ao quesito da 104º da base instrutória)*.
- A Ré pagou à Autora em 12.01.2007 a quantia de HKD\$3.000.000,00 *(resposta ao quesito da 119º da base instrutória)*.
- As sociedades Autora e Ré exercem a sua actividade neste sector e conhecendo as regras, práticas e usos que se aplicam ao seu comércio *(resposta ao quesito da 120º da base instrutória)*.
- A Ré contratou uma advogada e suportou despesas judiciais *(resposta aos quesitos das 123º e 124º da base instrutória)*.

III – Fundamentos:

Cumprir analisar os factos e aplicar o direito.

Pela presente acção, pretende a Autora que a Ré seja condenada a pagar os serviços por ela prestados.

Contestando a acção, veio a Ré tacitamente aceitar que lhe foram prestados os serviços impugnando, no entanto, os valores das facturas emitidas pela Autora. Além disso, excepciona a pretensão desta invocando o pagamento dos serviços.

Pela análise dos autos, verifica-se que estão em causa, no total 11 transacções relativos a serviços de transporte, processamento de documentação, manuseamento de mercadorias e desalfandegamento

remunerados. Trata-se, como é bom de ver, de 11 contratos de prestação de serviços onerosos previstos no artigo 1080º do CC.

Uma vez que a Ré apresentou fundamentos de defesa não totalmente coincidentes quanto a essas 11 transacções, para a apreciação do pedido formulado pela Autora, proceder-se-á à análise separada dessas transacções segundo os agrupamentos efectuados por esta sendo que as 3ª e 4ª transacções, bem como as 5ª a 7ª transacções analisadas em conjunto por as circunstâncias das mesmas serem muito semelhantes.

**

Transporte Hong Kong-Amsterdão

Conforme o alegado pela Autora, aliás, assente por acordo das partes, a pedido da Ré, a Autora procedeu ao transporte de 19 carros de corrida de Hong Kong para Amsterdão tendo por isso emitido 19 facturas, a saber: OT-06-11-004685; OT-06-11-004663; OT-06-11-004666; OT-06-11-004569; OT-06-11-004644; OT-06-11-004998; OT-06-11-005002; OT-06-11-005007; OT-06-11-004678; OT-06-11-004682; OT-06-11-004674; OT-06-11-004684; OT-06-11-004559; OT-06-11-004508; OT-06-11-004783; OT-06-11-004805; OT-06-11-004497; OT-06-11-004661; e OT-61-11-004683.

Contesta a Ré os valores constantes dessas facturas. Em primeiro lugar, entende que as tarifas aéreas a debitar pela Autora devem ser as correspondentes ao custo do transporte de carga solta e não em paletes em que é aplicada a taxa pivot. Com efeito, alega que os documentos juntos pela própria Autora demonstram claramente que os carros de corrida foram transportados como carga solta. A par disso por a cotação apresentada pela Autora e aceite pela Ré indicar a possibilidade de transporte dos carros em questão como carga solta e não apenas em paletes sendo aquela forma de transporte mais barata do

que esta, a Autora devia obtido o consentimento da Ré para o transporte do carros em paletes antes de assim proceder. Em segundo lugar, alega que as restantes verbas constantes dessas facturas correspondem a despesas¹ (adiantes simplesmente designadas por outras despesas) relativamente às quais não havia acordo prévio entre as partes e que, posteriormente, a Autora aceitou corrigir o valor das dessas despesas nos termos propostos pela Ré.

No que concerne ao valor das tarifas aéreas, ficou provado que a Ré tomou conhecimento e aceitou que o preço do negócio fosse fixado mediante a aplicação do valor cotado ao factor de multiplicação (quantidade, peso, duração, etc.), aceitou as cotações apresentadas pela Autora relativamente a 18 dos 19 carros transportados à excepção da cotação da Cathay Pacific e colocou os 19 carros à disposição da Autora para os transportar.² O mesmo não aconteceu com os factos relativos ao não consentimento prévio da Ré na escolha da forma de transporte feita pela Autora e ao transporte dos carros como carga solta.

Ora, tendo a Autora efectivamente feito o transporte solicitado pela Ré e esta aceite as cotações feitas por aquela relativamente a 18 carros de corrida das quais consta os valores do transporte em paletes e colocando os 19 carros à disposição da Autora para os transportar, nada resta à Ré pagar as facturas emitidas para 18 dos 19 carros transportados. Pois, foram elaboradas dentro dos limites estabelecidos nas cotações. Com efeito, o contrato de prestação de serviços tornou-se eficaz com a aceitação das cotações (cfr. artigo 216º, nº 1, do CC) cujos termos constam das cotações. Assim, feito o transporte, a Autora cumpriu a sua obrigação contratual. Cabe agora a Ré cumprir a sua.

¹ As despesas da carretagem, a portagem da ponte do aeroporto, os encargos com o reboque, a sobretaxa do carro da grua, a taxa especial de manuseamento de bens perigosos, encargos de manuseamento da Autora, a taxa de documento da companhia aérea e a taxa de terminal do aeroporto de Hong Kong.

² É de refutar o alegado pela Autora nas sua alegações de direito de que há contradição entre a resposta aos quesitos 3º, 53º a 55º da base instrutória e a alínea C) dos factos assente porque é manifesto que quantidade e duração aí indicados são exemplificativas para se delucidar da forma de cálculo e não se referem aos concretos factores de multiplicação utilizados no presente caso.

Quanto ao carro transportado pela Cathay Pacific, apesar de não estar provado que a Ré tinha aceite a cotação apresentada pela Autora, o certo é que do facto de a Ré ter colocado o carro em questão à disposição da Autora para o transportar tendo conhecimento da cotação feita pela Autora relativamente a essa companhia aérea pode-se concluir que a Ré aceitou que o carro em questão fosse transportado nos termos da cotação apresentada. Aliás, a Ré confessou expressamente que aceitou as cotações (cfr. artigo 8º da contestação). Nestes termos, por haver também acordo das partes quanto ao transporte nos termos cotados e efectivo transporte do bem em questão, também a Ré deve pagar a respectiva factura.

Relativamente às restantes verbas das facturas emitidas, verifica-se que nada do alegado pela Ré de as despesas tinham sido apresentadas apenas depois do transporte dos bens e que a Autora tinha aceite as correcções nos valores das despesas ficou provado. Assim, por estar provado que a Autora prestou tais serviços de transporte, cabe à Ré pagar as respectivas despesas.

**

Transporte Londres-Macau

No pedido formulado pela Autora está incluído o valor das despesas do transporte de motociclos, carros e acessórios feito pela mesma de Londres a Macau para o qual foram emitidas as facturas OT-06-11-004012, OT-06-11-004013, OT-06-11-004014 e OT-06-11-004015.

A Ré impugna os valores debitados por alegadamente as quantias respeitantes à taxa de palete e à carretagem não deverem ser os indicados nas facturas, por a Autora nunca ter incorrido em encargos com as Master Air Waybills e as gruas e por nada ter sido acordado quanto à divisão de lucros, à participação nos lucros e aos outros encargos.

Novamente, nada ficou provado quanto a esses factos tendo apenas ficado provado que a Autora tinha levado a cabo o transporte a que essas facturas dizem respeito; e que a Ré tinha recebido previamente a respectiva cotação, nada tinha comentado e tinha disponibilizado a carga para ser transportada.

Ora, apesar de nada ter dito quanto à aceitação ou não da cotação, a Ré acabou por celebrar o negócio em questão com a Autora quando colocou a carga à disposição desta para ser transportada. Trata-se de uma aceitação tácita visto que este acto revela sem margem para dúvidas essa aceitação (cfr. artigo 209º, nº 1, do CC).

Assim, por a Autora ter cumprido já a sua obrigação nos termos do contrato, a Ré também deve cumprir a sua depois de receber as respectivas facturas.

**

Transportes Hong Kong-Londres

Trata-se agora de dois transportes de sobressalentes de Hong Kong para Londres para os quais foram emitidas as facturas AE-06-11-005051 e AE-06-11-004491 (e não AE-06-11-0044991 como ficou assente na resposta do questio 21º da base instrutória, isto com, base no documento que se deu como integralmente reproduzido na própria resposta).

A Ré não aceita os valores delas constantes. Alega a Ré que as outras despesas³ só foram apresentadas após o transporte não tendo sido aceites pela Ré. Além disso, a Autora aceitou corrigir os respectivos valores debitados nessa factura.

Feito o julgamento da matéria de facto, constata-se que, relativamente as essas transacções, a Ré nada comentou sobre as cotações facultadas pela Autora e colocou os sobressalentes à disposição

³ Vide nota anterior.

da Autora que os transportou de Hong Kong para Londres. No que concerne aos factos alegados pela Ré, provou-se apenas que dessas cotações não constavam os encargos com o reboque e a taxa especial para manuseamento de bens perigosos.

Mais uma vez ficaram perfeito os negócios quando a Ré entregou os bens a transportar à Autora depois de receber as cotações. Pelo que, feito o transporte contratado, a Ré tinha que pagar os respectivos serviços à excepção das despesas com o reboque e o manuseamento de bens perigosos.

Pela análise das facturas em questão, verifica-se que não consta delas quaisquer verbas relativas a despesas com o reboque e o manuseamento de bens perigosos (cfr. facturas juntas a fls 116 e 119). Pelo que, deve a Ré pagar as quantias constantes dessas facturas sem qualquer dedução.

**

Transportes Hong Kong-Londres, Hong Kong-Amsterdão e Hong Kong-Frankfurt

Alega a Autora que houve três transacções para transporte de bens de Hong Kong para Londres, Hong Kong-Amsterdão ou Hong Kong Frankfurt. Numa delas foram transportados carros de corrida, noutra foram transportados motos e na terceira motores, extintores, baterias, etc. Para o primeiro desses transportes foram emitidas as facturas OT-06-11-004524, OT-06-11-004806, OT-06-11-004987, OT-06-11-004989, OT-06-11-004991 e OT-06-11-005120, para o segundo a factura OT-06-11-4540 e para o terceiro as facturas OT-06-11-004532, OT-06-11-004687, AE-06-11-001730 (e não OT-06-11-001730 como ficou assente na resposta do quesito 33º da base instrutória, isto com base no documento junto a fls 165 para que remete o artigo 53º da petição inicial).

Novamente a Ré defende que os valores das outras despesas⁴ delas constantes só foram apresentadas após o transporte nunca aceites pela Ré e a Autora aceitou corrigir os respectivos valores debitados nessas facturas.

Dos factos assentes, pode-se retirar que, em relação ao primeiro transporte, a Ré nada disse depois de receber as cotações facultadas pela Autora e, nos restantes transportes, aceitou as cotações dadas pela Autora. Além disso, colocou as cargas à disposição da Autora que as transportou de Hong Kong para Londres, Hong Kong-Amsterdão ou Hong Kong Frankfurt. Nada do alegado pela Ré ficou provado.

Foram, portanto, celebrados mais três contratos de prestação de serviços e a Autora cumpriu os contratos transportando os bens nos termos contratuais. Assim, nada resta à Ré pagar essas facturas.

**

Processamento de documentação e manuseamento de mercadorias

Alega a Autora que prestou serviços de processamento de documentação e manuseamento de mercadorias à Ré e emitiu as facturas AI-06-11-005001, AI-06-11-005004, AI-06-11-005006, AI-06-11-005015, AI-06-11-005017, AI-06-11-004708, AI-06-11-004996, AI-06-11-004992 e AE-06-11-001964 (e não AI-06-11-001964 como ficou assente na resposta do quesito 37º da base instrutória, isto com base no documento junto a fls 246 para que remete o artigo 59º da petição inicial).

Apesar de não rejeitar de que tais serviços foram efectivamente prestados, a Ré impugna os valores delas constantes. Com efeito em relação às primeiras oito facturas, a Ré alega que os valores da taxa de palete e da carretagem não deverem ser os indicados nas facturas, que a

⁴ Vide nota 2.

Autora nunca incorreu qualquer encargo com as Master Air Waybills e as guias e que nada foi acordado quanto à divisão de lucros, à participação nos lucros e aos outros encargos. Já em relação à última factura a Ré alega que nunca houve acordo quanto às outras despesas⁵ e que, posteriormente à emissão desta factura, a Autora aceitou corrigir o valor das dessas despesas nos termos propostos pela Ré.

Conforme os factos assentes, a Autora suportou efectivamente despesas ao prestar os serviços em questão. Não ficou provado o alegado pela Ré.

Assim, provada a prestação desses serviços, facto aliás não impugnado pela Ré, nada resta a esta pagar a retribuição dos mesmos.

**

Transportes Hong Kong-Nova Iorque e Hong Kong-Los Angeles

Trata-se agora de duas facturas emitidas pelo transporte de motociclos alegadamente prestado pela Autora à Ré de Hong Kong para Nova Iorque e de Hong Kong para Los Angeles. Elas são respectivamente a factura OT-06-11-004688 e a factura OT-06-11-004690.

Também em relação a essas facturas a Ré alega que nunca houve acordo relativo às outras despesas⁶ e que, posteriormente à emissão desta factura, a Autora aceitou corrigir o valor das dessas despesas nos termos propostos pela Ré.

Feito o julgamento, resulta que o transporte foi efectivamente feito e a cotação apresentada pela Autora à Ré não mereceu qualquer comentário tendo este autorizado o transporte. Apenas não constava da cotação referência aos encargos com o reboque.

Assim sendo, também há contrato de prestação de serviços entre

⁵ Vide nota 2.

⁶ Vide nota 2.

as partes devendo a Ré pagar a retribuição nos termos acordados pelos serviços prestados pela Autora. Portanto, deve a Ré pagar as quantias referidas nas facturas à excepção das despesas com o reboque.

Pela análise das facturas em questão, verifica-se que não consta delas quaisquer verbas relativas a despesas com o reboque (cfr. facturas juntas a fls 248 e 252. Pelo que, deve a Ré pagar as quantias constantes dessas facturas sem qualquer dedução.

**

Transportes Hong Kong-Amsterdão (2)

Conforme a Autora, a mesma prestou também serviços de transporte de Hong Kong para Amsterdão à Ré e por isso emitiu a factura AE-06-11-004496.

Novamente, a Ré refuta os valores dela constantes alegando que nunca houve acordo relativo às outras despesas⁷ e que, posteriormente à emissão desta factura, a Autora aceitou corrigir o valor das dessas despesas nos termos propostos pela Ré.

No julgamento da matéria de facto, a Ré apenas logrou provar que da cotação não constavam as despesas com o reboque e a taxa especial de mansuseamento. Quanto à restante matéria relativa a essa transacção, provou-se o alegado pela Autora designadamente o transporte por ela feito e a autorização do transporte pela Ré depois de receber a cotação relativamente ao qual não fez nenhum comentário.

Nestes termos, também a Ré deve pagar os serviços prestados no âmbito deste negócio à excepção das despesas com o reboque e o mansuseamento de bens perigosos.

Pela análise da factura em questão, verifica-se que não consta dela quaisquer verbas relativas a despesas com o reboque a o

⁷ Vide nota 2.

manuseamento de bens perigosos (cfr. facturas juntas a fls 260). Pelo que, deve a Ré pagar a quantia constante dessa factura sem qualquer dedução.

**

Desalgandegamento e transporte de mercadorias

Pede finalmente a Autora que a Ré seja condenada a pagar os serviços de desalfandegamento e transporte de mercadoria por ela prestados constantes da factura OT-06-11-003674.

Também a Ré impugna o valor dela constante por entender que nunca houve acordo relativo às outras despesas⁸ e que, posteriormente à emissão desta factura, a Autora aceitou corrigir o valor das dessas despesas nos termos propostos pela Ré.

Conforme a matéria provada, a Autora prestou os serviços em questão mediante autorização da Ré. Nada do alegado pela Ré ficou provado.

Pelo que, também a Ré deve pagar a retribuição constante da referida factura visto que a Autora efectivamente prestou o serviço acordado entre as partes.

**

Pedido formulado pela Autora

Com base nos serviços prestados à Ré, pede a Autora que esta seja condenada a pagar-lhe a quantia de HK\$2.170.711,12.

Tendo em conta o acima expendido, deve a Ré pagar os valores constantes das facturas apresentadas pela Autora. Feitas as contas, verifica-se que o somatório desses valores é HK\$5.170.711,12.

Constata-se, no entanto, que, em 13 de Janeiro de 2007, a Ré

⁸ Vide nota 2.

pagou HK\$3.000.000,00 à Autora. Assim, à quantia acima referida deve ser deduzida o valor já pago pela Ré. Deve, pois, a Ré ser condenada a pagar HK\$2.170.711,12 (HK\$5.170.711,12 - HK\$3.000.000,00) à Autora.

*

No que se refere aos juros, pede a Autora que a Ré seja condenada a pagar juros contados parceladamente a partir da data da emissão de cada uma das facturas.

Nos termos do artigo 795º, nº 1, do CC, “*Na obrigação pecuniária a indemnização corresponde aos juros a contar do dia da constituição da mora.*”

Por força do preceito acima transcrito, a pretensão da Autora pressupõe assente que a Ré se constituiu em mora na data da emissão de cada uma das facturas. Porém, nada relativo a isso tinha sido alegado e, como tal, provado.

Assim, resta apenas aplicar o disposto do artigo 794º, nº 1, do CC, segundo o qual “*O devedor só fica constituído em mora depois de ter sido judicial ou extrajudicialmente interpelado para cumprir.*”

Nada consta dos factos assentes acerca de eventuais interpelações judiciais da Ré. Assim, é de considerar vencidas as obrigações de pagar a retribuição dos serviços prestados no dia em que a Ré foi citada, ou seja, em 2 de Setembro de 2008 (cfr. certidão de fls 279).

Pelo que, os juros devidos são contados a partir de 3 de Setembro de 2008.

**

Litigância de má fé

Pede a Ré que a Autora seja condenada como litigante de má fé

por ter deduzido pretensão cuja falta de fundamento não devia ignorar.

Flui do acima expendido que os factos alegados pela Autora para sustentar o seu pedido ficaram provados. Não se pode dizer que a pretensão da Autora é infundamentada.

Pelo que, é de julgar improcedente o pedido de condenção da Autora como litigante de má fé.

IV – Decisão (裁決):

Em face de todo o que fica exposto e justificado, o Tribunal julga parcialmente procedente a acção e, em consequência, decide:

1. Condenar a Ré, **B**, a pagar à Autora, **A**, a quantia de HK\$2.170.711,12 (dois milhões, cento e setenta, setecentos e onze dólares de Hong Kong e doze cêntimos), acrescida de juros legais contados a partir de 3 de Setembro de 2008 até integral e efectivo pagamento;
2. Absolver a Ré do restante pedido de juros formulado pela Autora.

Custas pelas partes na proporção dos decaimentos.

Registe e Notifique.

**

據上論結，本法庭裁定訴訟理由部份成立，裁決如下：

1. 判處被告 **B** 向原告 **A** 支付港幣 2,170,711.12 元 (港幣貳佰壹拾柒萬柒佰壹拾壹圓壹角貳仙)，附加自 2008 年 9 月 3 日起按法定利率計算之遲延利息，直至全數及實際支付為止；
2. 駁回原告的其他請求，開釋被告。

訴訟費用由原告及被告按勝負比例分擔。

依法作出通知及登錄本判決。

Inconformada, a Ré recorre da sentença para esta segunda instância, concluindo e pedindo:

1. O facto constante do art. 49.º da Base Instrutória, qual seja, o de que *"Os 19 carros do Grande Prémio referidos em 4) a transportar, já estavam na data em que as cotações foram feitas, em Hong Kong à disposição da A. e nos seus armazéns para que esta procedesse ao transporte"* deve ser dado como provado.
2. Os factos constantes dos artigos 53.º- *"A R. tomou conhecimento das referidas cotações referidas em C) dos Factos Assentes e aceitou-as como boas, considerando as taxas cotadas relativas a carga solta - sendo o encargo com o transporte aéreo calculado aplicando a taxa relevante a cada quilograma da relativa carga ou a unidades de volume de 6,000 cm³, conforme o que resultar em encargo maior"-*, 54.º- *"E relativamente a carga montada em ULD [Unidade de equipamento de carga], vulgo, palete ou armação, em que o encargo com o transporte aéreo será calculado aplicando a taxa relevante a cada quilograma da relativa carga e taxa da palete ou armação"-* e 55.º- *"Sendo que em ambas as formas de transporte, as taxas cotadas para as diversas companhias aéreas eram absolutamente iguais"* - devem ser dados como provados.
3. O facto constante do art. 65.º da Base Instrutória, qual seja, o de que *"65. Devendo tais transportes ser debitados como carga solta"* deve ser dado como provado.
4. O preço a pagar pelos serviços de transporte aéreo de Hong Kong para Amsterdão relativos ao 19 carros prestados pela A., é, conforme

acordado e em uso na actividade de A. e R., o produto do número de unidades de peso ou de peso-volume, conforme o que determine número maior de unidades, pelo preço cotado por quilograma para a transportadora aérea que fez o transporte - interpretação diversa faz indevida aplicação do art. 1093.º do C.C., aplicável *ex vi* art. 1082.º do C.C.

Termos em que,

Deve a sentença proferida em primeira instância ser parcialmente revogada, em sua substituição proferido acórdão que dê acolhimento às conclusões das presentes alegações de recurso.

A Autora respondeu ao recurso pugnando pela improcedência do mesmo – cf. fls. 710 a 721 dos presentes autos.

II

Foram colhidos os vistos, cumpre conhecer.

Antes de mais, é de salientar a doutrina do saudoso PROFESSOR JOSÉ ALBERTO DOS REIS de que “*quando as partes põem ao tribunal determinada questão, socorrem-se, a cada passo, de várias razões ou fundamentos para fazer valer o seu ponto de vista; o que importa é que o tribunal decida a questão posta; não lhe incumbe apreciar todos os fundamentos ou razões em que elas se apoiam para sustentar a sua pretensão*” (*in CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL ANOTADO*, Volume V – Artigos 658.º a 720.º (Reimpressão), Coimbra Editora, 1984, pág. 143).

Conforme resulta do disposto nos artºs 563º/2, 567º e 589º/3 do CPC, *ex vi* do disposto no artº 282º do RJPI, são as conclusões do

recurso que delimitam o seu objecto, salvas as questões cuja decisão esteja prejudicada pela solução dada a outras e as que sejam de conhecimento oficioso.

Pela presente acção pretende a Autora que a Ré seja condenada a pagar-lhe o remanescente dos preços, que alegadamente fica por pagar, de uma pluralidade dos serviços de transporte por via aérea de veículos e sobressalentes de veículo para diversos países.

De acordo com o alegado nas conclusões dos recursos, verifica-se que a Ré ora recorrente se limita a impugnar a sentença na parte que a condenou a pagar à Autora os valores das 19 facturas, referentes ao transporte dos 19 carros de corrida, de Hong Kong para Amsterdão.

Tal como sucede com as facturas referentes a outros serviços de transporte prestados pela Autora, a Ré não questiona que foram efectivamente prestados pela Autora os serviços de transporte, só se limita a não aceitar os valores dos respectivos preços.

Para tentar conseguir a alteração da condenação na parte que diz respeito ao transporte dos 19 carros de corrida, de Hong Kong para Amsterdão, a recorrente começa por impugnar a matéria de facto e pretende, com a versão fáctica pretensamente alterada na sequência do esperado sucesso da impugnação, ver que seja alterada a condenação nessa parte.

Então, debrucemo-nos sobre as impugnações da matéria de facto.

Para o efeito, convém recapitular aqui os factos relacionados com os serviços de transporte dos 19 carros de Hong Kong para Amsterdão.

Ficou a este propósito provado que:

Da Matéria de Facto Assente:

- *A Ré foi contratada pela Comissão do Grande Prémio de Macau para tratar de aspectos logísticos da realização do Grande Prémio de Macau de 2006 (alínea A) dos factos assentes).*
- *Após a realização do evento, que decorreu entre 15 e 18 de Novembro de 2006, a Ré pediu à Autora a cotação para o transporte de 19 carros de corrida de Hong Kong para Amsterdão (alínea B) dos factos assentes).*
- *Correspondendo a esse pedido, a Autora apresentou diferentes cotações, consoante a companhia aérea que realizasse o transporte, tendo, para o efeito, considerado a Emirates, a Martinair, a KLM, a Dragonair e a Cargo Lux, assim (alínea C) dos factos assentes):*
 - a. *Para o transporte pela Emirates (nome de código: EK), cotou HKD21.50 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
 - b. *Para o transporte pela Martinair (nome de código: MP), cotou HKD30.00 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido*

- c. *Para o transporte pela KLM (nome de código: KL), cotou HKD31.00 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido*
 - d. *Para o transporte pela Dragonair (nome de código: KA), cotou HKD26.00 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido*
 - e. *Para o transporte pela Cargo Lux (nome de código: CV), cotou HKD29.50 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 25 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 25, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido*
- *A Autora cotou verbalmente o preço de HKD30.00 por quilo para o transporte pela Cathay Pacific (nome de Código: CX) (alínea C1) dos factos assentes).*
 - *A Ré aceitou as cotações feitas pela Autora em C (alínea C2) dos factos assentes).*
 - *A Autora providenciou o transporte de 8 dos carros em voos Emirates sendo o respectivo serviço foi debitado pelas seguintes facturas (alínea D) dos factos assentes):*
 - *OT-06-11-004685, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD154.347,00, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado*

em 23 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 26 a 29, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

- *OT-06-11-004663, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD154.027,20, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado em 25 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 30 a 32, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
- *OT-06-11-004666, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD154.157,30, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado em 25 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 33 a 35, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
- *OT-06-11-004569, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD153.994,70, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado na mesma data, junta aos autos a fls 36 a 39, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
- *OT-06-11-004644, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD153.897,20, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado na mesma data, junta aos autos a fls 40 a 43, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
- *OT-06-11-004998, de 29 de Novembro de 2006, no valor de HKD153.561,10, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado*

na mesma data, junta aos autos a fls 44 a 47, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

- *OT-06-11-005002, de 29 de Novembro de 2006, no valor de HKD153.815,90, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado na mesma data, junta aos autos a fls 48 a 51, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
 - *OT-06-11-005007, de 29 de Novembro de 2006, no valor de HKD153.734,60, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão realizado em 30 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 52 a 55, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
- *A Autora providenciou pelo transporte de 8 carros em voos Martinair e o respectivo serviço foi debitado pelas seguintes facturas (alínea E) dos factos assentes):*
- *OT-06-11-004678, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.071,70, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, junta aos autos a fls 56 a 59, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
 - *OT-06-11-004682, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.123,20, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, junta aos autos a fls 60 a 63, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
 - *OT-06-11-004674, de 27 de Novembro de 2006,*

no valor de HKD181.751,90, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado em 24 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 64 a 68, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

- *OT-06-11-004684, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.716,70, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado em 24 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 69 a 72, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
- *OT-06-11-004559, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.600,10, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado em 25 de Novembro de 2006, junta aos autos a fls 73 a 76, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
- *OT-06-11-004508, de 27 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.220,70, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado na mesma data, junta aos autos a fls 77 a 80, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
- *OT-06-11-004783, de 28 de Novembro de 2006, no valor de HKD181.253,30, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado na mesma data, junta aos autos a fls 81 a 84, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;*
- *OT-06-11-004805, de 28 de Novembro de 2006,*

no valor de HKD167.232,00, relativa a um transporte Hong Kong – Amsterdão, realizado na mesma data, junta aos autos a fls 85 a 88, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

- *A Autora providenciou pelo transporte de 1 carro de Hong Kong para Amsterdão pela Dragonair em 28 de Novembro de 2006, sendo a factura OT-06-11-004497, datada de 27 de Novembro de 2006, e no valor de HKD154.248,40, relativa a esse serviço, junta aos autos a fls 90 a 93, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido (alínea F) dos factos assentes).*
- *A Autora providenciou pelo transporte de 1 carro de Hong Kong para Amsterdão pela Cargo Lux em 28 de Novembro de 2006 e o respectivo serviço debitado pela factura OT-06-11-004661, datada de 27 de Novembro de 2006, e no valor de HKD213.564,40, junta aos autos a fls 94 a 97, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido (alínea G) dos factos assentes).*
- *A Autora providenciou pelo transporte de 1 carro de Hong Kong para Amsterdão pela Cathay Pacific em 24 de Novembro de 2006 e o respectivo serviço debitado pela factura OT-61-11-004683, datada de 27 de Novembro, e no valor de HKD173.654,30, junta aos autos a fls 98 a 101, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido (alínea H) dos factos assentes).*
- *A Ré remeteu à Autora, a 12 de Dezembro de 2006, o email junto aos autos a fls. 102, 103 e 104, cujo*

teor se dá aqui por integralmente reproduzido (alínea l) dos factos assentes).

Da Base Instrutória:

- *A Ré tomou conhecimento e aceitou que o preço do negócio fosse fixado mediante a aplicação do valor cotado ao factor de multiplicação (quantidade, peso, duração, etc.) (resposta aos quesitos das 3º e 53º a 55º da base instrutória).*
- *Pondo os 19 carros à disposição da Autora para que o referido transporte Hong Kong – Amsterdão pudesse efectuar-se (resposta ao quesito da 4º da base instrutória).*
- *.....*
- *Apenas o que resulta da resposta dada ao quesito 4º (resposta ao quesito da 49º da base instrutória).*
- *Muitos dos carros participantes no Grande Prémio de Macau e a transportar tinham de estar em curto prazo obrigatoriamente noutros locais aonde iriam participar noutros eventos (resposta ao quesito da 50º da base instrutória).*
- *Relativamente á taxa ULD, foram cotadas taxas “Pivot”, ou seja, encargo mínimo com o custo do transporte aéreo, que seria o produto do número de quilogramas indicado para o “pivot” vezes o preço unitário por quilograma, número de quilogramas (resposta ao quesito da 56º da base instrutória).*
- *Valor que variava conforme a carga fosse transportada no convés inferior ou no convés superior (resposta ao quesito da 57º da base*

instrutória).

- *Não interessando se a mesma atingia ou não atingia o número mínimo de quilogramas fixado para taxa “pivot” (resposta ao quesito da 58º da base instrutória).*
- *.....*
- *A Autora relativamente aos transportes aéreos de carga efectuados debitou custos de transporte aéreo aplicando as “ULD Pivot Rates” do convés superior que cotou (resposta ao quesito da 64º da base instrutória).*
- *Apenas o que consta dos emails de fls. 102 a 104, 306, 307 e 511 (resposta ao quesito da 104º da base instrutória).*
- *A Ré pagou à Autora em 12.01.2007 a quantia de HKD\$3.000.000,00 (resposta ao quesito da 119º da base instrutória).*
- *As sociedades Autora e Ré exercem a sua actividade neste sector e conhecendo as regras, práticas e usos que se aplicam ao seu comércio (resposta ao quesito da 120º da base instrutória).*
- *.....*

Por força do princípio da livre apreciação das provas consagrado no artº 558º do CPC, como regra geral, o tribunal aprecia livremente as provas, decidindo os juízes de primeira instância segundo a sua prudente convicção acerca de cada facto.

Todavia, a matéria de facto assim fixada pelo tribunal de primeira instância pode ser alterada nos termos e ao abrigo do disposto no artº 629º do CPC.

Diz o artº 629º/1-a) do CPC que a decisão do tribunal de primeira instância sobre a matéria de facto pode ser alterada pelo Tribunal de Segunda Instância, se do processo constarem todos os elementos de prova que serviram de base à decisão sobre os pontos da matéria de facto em causa ou se, tendo ocorrido gravação dos depoimentos prestados, tiver sido impugnada, nos termos do artº 599º, a decisão com base neles proferida.

Reza, por sua vez, o artº 599º, cuja epígrafe é “*(ónus do recorrente que impugne a decisão de facto)*” para o qual remete o artº 629º/1-a), todos do CPC, que:

1. Quando impugne a decisão de facto, cabe ao recorrente especificar, sob pena de rejeição do recurso:

a) Quais os concretos pontos da matéria de facto que considera incorrectamente julgados;

b) Quais os concretos meios probatórios, constantes do processo ou de registo nele realizado, que impunham, sobre esses pontos da matéria de facto, decisão diversa da recorrida.

2. No caso previsto na alínea b) do número anterior, quando os meios probatórios invocados como fundamento do erro na apreciação da prova tenham sido gravados, incumbe ainda ao recorrente, sob pena de rejeição do recurso, indicar as passagens da gravação em que se funda.

3. Na hipótese prevista no número anterior, e sem prejuízo dos poderes de investigação oficiosa do tribunal, incumbe à parte contrária indicar, na contra-alegação que apresente, as passagens da gravação que infirmem as conclusões do recorrente.

4. O disposto nos n.os 1 e 2 é aplicável ao caso de o recorrido pretender alargar o âmbito do recurso, nos termos do n.º 2 do artigo 590.º

Para o efeito a Ré indicou na minuta do seu recurso que a matéria de facto que pretende impugnar é a constante das respostas negativas ou parcialmente negativas dadas ao quesito 49º, ao conjunto dos quesitos 53º, 54º e 55º, e ao quesito 65º da base instrutória.

Os meios probatórios que, na óptica da recorrente, impunham decisão diversa são diversos documentos e depoimentos de várias testemunhas e de um perito, indicados nas páginas 14 a 40 da petição do recurso.

Houve gravação dos depoimentos.

Formalmente falando, a recorrente cumpriu desta forma o seu ónus de especificar os concretos pontos da matéria de facto que considera incorrectamente julgados e as provas documentais e testemunhais e declarações de um perito que, na óptica da Ré, impunham sobre esses pontos da matéria de facto decisão diversa.

Satisfeitas assim as exigências processuais para a viabilização da reapreciação da matéria de facto com vista à eventual modificação por este Tribunal de Segunda Instância da decisão do Tribunal a

quo sobre a matéria de facto, passemos então a apreciar se existem as alegadas incorrecções na apreciação da prova pelo tribunal *a quo*.

Ora, decorre do preceituado no artº 629º que ao Tribunal de recurso é permitido funcionar como tribunal de substituição na matéria da questão de facto, relativamente ao Tribunal de primeira instância, desde que, em qualquer das situações aí previstas, se mostrem preenchidos os pressupostos nele exigidos, isto é, se coloquem ao dispor do tribunal *ad quem* os mesmos meios probatórios de que dispunha o tribunal de 1ª instância.

O que significa que vigoram para ambas as instâncias as mesmas regras do direito probatório adjectivo e substantivo.

Assim, por força do princípio da livre apreciação das provas, consagrado no artº 558º do CPC, este Tribunal de recurso deve igualmente apreciar as provas em causa, segundo o critério de valoração racional e lógica do julgador, com a observação das regras de conhecimentos gerais e experiência de vida e dos critérios da lógica.

Como dissemos *supra*, foi dado *in casu* cumprimento ao exigido pelo artº 629º/1-a), *in fine* do CPC, para a viabilização da reapreciação dos depoimentos prestados na primeira instância.

E face ao preceituado no nº 2 do mesmo artigo, impõe-se ao Tribunal de Segunda Instância reapreciar as provas em que assentou a parte impugnada da decisão, tendo em atenção o conteúdo das alegações da recorrente e recorrida, sem prejuízo de oficiosamente atender a quaisquer outros elementos probatórios que hajam servido de fundamento à decisão sobre os pontos da matéria de facto impugnados, procedendo à audição dos

depoimentos indicados pela recorrente.

Impugnação da resposta ao quesito 49º da base instrutória

Pergunta-se no quesito 49º da base instrutória que:

Os 19 carros do Grande Prémio referido em 4) a transportar, já estavam, na data em que as cotações foram feitas, em Hong Kong à disposição da Autora e nos seus armazéns para que esta procedesse ao transporte?

A resposta dada a este quesito é “*Provado apenas o que resulta da resposta dada ao quesito 4º*”, que por sua vez tem a seguinte redacção:

Pondo os 19 carros à disposição da Autora para que o referido transporte Hong Kong – Amsterdão pudesse efectuar-se.

Por razões que iremos demonstrar *infra*, mesmo sem audição das gravações, podemos logo adiantar que é manifestamente improcedente a impugnação da resposta ao quesito 49º.

Foi alegado para impugnar a resposta ao quesito 49º que:

A. A R. alegou e tal facto transitou para o art. 49.º da Base Instrutória que "49. Os 19 carros do Grande Prémio referidos em 4) a transportar, já estavam na data em que as cotações foram feitas, em Hong Kong à disposição da A. e nos seus armazéns para que esta procedesse ao transporte", facto que resultou não provado, em tudo o que não constasse do art. 4.º da Base Instrutória, dado por provado.

1. A R alegou e tal facto transitou para o art. 49.º da Base Instrutória o seguinte facto:

49. Os 19 carros do Grande Prémio referidos em 4) a transportar, já estavam na data em que as cotações foram feitas, em Hong Kong à disposição da A. e nos seus armazéns para que esta procedesse ao transporte?

2. Após o julgamento da matéria de facto tal quesito resultou não provado, em tudo o que não constasse da resposta ao art. 4.º da Base Instrutória, que resultou provado nos seguintes termos:

4. Pondo [refere-se à R] os 19 carros à disposição da A. para que o referido transporte Hong Kong-Amsterdão pudesse efectuar-se.

3. O art. 49.º reporta-se, como se pode verificar do teor das alíneas B) e C) dos factos assentes, às seguintes cotações:

- Após a realização do evento, que decorreu entre 15 e 18 de Novembro de 2006, a Ré pediu à A. a cotação para o transporte de 19 carros de corrida de Hong Kong para Amsterdão (B) dos Factos Assentes)

- Correspondendo a esse pedido, a A. apresentou diferentes cotações, consoante a companhia aérea que realizasse o transporte, tendo para o efeito, considerado a Emirates, a Martinair, a KLM, a Dragonair e a Cargo Lux, assim:

a) para o transporte pela Emirates (nome de código: EK), cotou HKD\$21.50 por quilo ou por cada 6000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

b) para o transporte pela Martinair (nome de código: MP), cotou HKD\$30.00 por quilo ou por cada 6000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

c) para o transporte pela KLM (nome de código: KL), cotou HKD\$31.00 por quilo ou por cada 6000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

d) para o transporte pela Dragonair (nome de código: KA), cotou HKD\$26.00 por quilo ou por cada 6000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

e) para o transporte pela Cargo Lux (nome de código: CV), cotou HKD\$29.50 por quilo ou por cada 6000 cm³ de mercadoria, a 25 de Novembro de 2006, tudo nos termos documento junto a fls. 25, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido; (C) dos Factos Assentes)

4. Como se pode verificar da prova documental junta aos autos, o documento de fls. 23 e 24 é um e-mail da A. para a R. de 22.11.2006, e, o documento de fls. 25, outro e-mail da A. para a R. de 25.11.2006 (estes são os documentos de onde constam as acima referenciadas cotações).

5. Ora, como consta da al. B) dos factos assentes "o evento"- Grande Prémio de Macau 2006- decorreu de 15 a 18 de Novembro de 2006,

6. E imediatamente após o mesmo, os carros foram enviados pela R. à A., 7. Na sequência de arranjos prévios feitos entre a R. e a A. para que esta providenciasse pelo transporte de Macau, para o exterior de 25 carros participantes no Grande Prémio de 2006,

8. Conforme se pode verificar do documento junto a fls. 497 dos autos-Mapa de Caracterização do 53.^o Grande Prémio de Macau- de onde constam os preços da proposta submetida pela R. no concurso para providenciar o transporte do exterior para Macau e de Macau para o exterior dos veículos participantes no 53.^o Grande Prémio, realizado em Novembro de 2006-aonde, mais precisamente, a fls. 501, consta o transporte, por via aérea, de Macau até Luxemburgo [via Amsterdão], de 25 carros, embalados em 12 VRA [12 vehicle racks], 1PMC, ao preço unitário de MOP\$99,000.00, e pelo preço total de MOP\$2,475,000.00, serviço a ser providenciado, como consta no topo da referida folha, pela R, "A".

9. Ou seja, pelo referido documento é notório que havia sido acordado com a R. que esta providenciaria o transporte, nos exactos termos a íexarados, e por preço inferior a MOP\$99,000.00 por veículo.

10. Aliás o documento de fls. 502 dos autos também o demonstra, pois e um e-mail da R. para a A. datado de 10.05.2006, aonde sob a epígrafe "*Projecto do Grande Prémio de Macau*", a R. declara que no "*Concurso para o Transporte do Grande Prémio a requisição e volume foram ligeiramente alterados com base no anúncio da abertura do concurso*" e para a A. "*contactar a EK [Emirates] e a MP [Martinair] se possível para obter detalhes dos preços de transporte aéreo*", aonde sé menciona que, relativamente aos transportes de Macau para o exterior, "*a carga estaria acessível em ou após 21 de Novembro de 2006*", consistiria "*no regresso de 25 unidades de carros de turismo de Macau [MFM] para Bruxelas[BRU]*", *12 car racks para 24 carros em palete de Q6 ou Q7, mais um, numa palete, na posição Q6*", a "*enviar de Macau por transportador aéreo se possível*", e solicitando a A. "*providenciasse detalhadamente os seus custos de transporte, os custos da alfândega, os custos da documentação, etc*", e que precisava de tal informação até "*16 de Maio de 2006*",

11. Exactamente porque dela precisava para a incluir na proposta a apresentar no concurso público aberto em Macau para os serviços de transporte do 53.º Grande Prémio de Macau.

12. O que demonstra que tanto a origem como o destino do transporte- de Macau para Bruxelas-, o modo do transporte e acondicionamento da carga- por via aérea, 24 carros, em 12 porta-viaturas ou na gíria da actividade "car racks" ["car rack"- é um dispositivo em aço para transporte em forma de "A", com sistema de trancamento, em que se empilham dois carros, para formar uma palete de carga aérea, para um uso mais racional da capacidade de transporte dos diversos conveses⁹ do avião e suas diversas alturas, cuja fotografia consta a fls. 510 dos autos], a arrumar no avião nas posições 24 Q6 ["Q6" é uma palete de aço para transporte aéreo, também designada por "pivot", de forma plana, com as seguintes dimensões- 125" de comprimento x 96" de largura x 64" de altura-, que determinam a sua capacidade, em que se arrumam as cargas num avião e que tem um sistema de trancamento para ser ancorada no convés inferior de um avião] ou Q7 ["Q7" é uma palete de aço para transporte aéreo, também designada por "pivot", de forma plana, com as seguintes dimensões- 125" de comprimento x 96" de largura x 118" de altura-, que determinam a sua capacidade, em que se arrumam as cargas num avião e que tem um sistema de trancamento para ser ancorada no convés superior de um avião], e mais um carro, sem ser em car rack, na posição Q6-, a data em que os carros estariam à disposição da A. para proceder ao transporte- em ou cerca de 21 de Novembro-, e o preço máximo a cobrar pela A. para o referido transporte- embora dos documentos dos autos não conste o exacto preço máximo acordado, que havia sido verbalmente acordado em HKD\$23.50 por quilo [quilo, significa um quilograma de peso ou uma unidade de volume de 6 000 cm³, conforme o que determinar maior número de quilos, sendo que se os quilos forem

⁹ Não se está seguro que tal seja a correcta expressão para o plural de "convés".

determinados com recurso a unidades de volume, na gíria da actividade usa-se a expressão "peso-volume" para o referir], no entanto, consta o preço de MOP\$99,000.00 para o transporte de cada carro, sendo facto de conhecimento generalizado que o preço cotado pela A., subcontratada pela R. para o efeito, para o transporte de cada carro era necessariamente inferior], tinham sido objecto de acordo entre A. e R. em Maio de 2006.

13. Apesar de a A negar tais arranjos, nomeadamente:

-Através do gerente da A, Sr. XXX, que depôs na audiência como testemunha da A haver declarado nós [A.] *não sabemos o preço do frete e aluguer dos racks, assim quando fizemos a cotação à MOSL [R.] não considerámos o aluguer dos racks para empilhar os carros, porque nós não temos o equipamento e não temos a experiência* (gravado em 21.01.2010 às 14:52:04 [língua chinesa PK6IS6G0511270], 09:00 a 09:40) *e que se eles (refere a R.) consideravam que, um pivot para um carro não era adequado e precisavam que procurássemos os car racks, deviam ter-nos dito* (gravado em 21.01.2010 às 14:52:04 [língua chinesa PK6IS6G0511270], 11:00 a 11:20);

-Tentando, assim, negar os arranjos prévios, revelados pelo referenciado e-mail de 10 de Maio de 2006, e as instruções verbais do empregado da R., Lei Vai Meng, que também usa o nome de Robert Li, antes do envio dos carros em Novembro, que, em tribunal, declarou ter pedido os car racks - *para além da reserva do espaço tínhamos que considerar um pivot para acondicionar dois carros. Assim pedimos à CTI [A.] para alugar os racks para os carros. A MOSL [R.] pediu e esperava da CTI que usasse um pivot para dois carros quando começámos a planear ("42:00 a 42:38")*

-E o facto de nem sequer terem tentado alugar os car racks, acessíveis em um ou dois dias através da transportadora aérea, como deposto em tribunal pela testemunha da A. XXX, gerente da "Martinair Air Cargo",

que, respondendo à pergunta se a CTI tinha pedido à "Martinair Air Cargo" os racks, declarou *não se lembrar* (gravado em 28.01.2010 às 16:56:06 [PK@O-FG05111270], 04:40 a 04:54) e respondendo à questão de quanto tempo leva a enviar os racks da sede da "Martinair" na Holanda para Hong Kong, *enviado o pedido para a sede, se os racks tiverem acessíveis, dentro de um ou dois dias, os mesmos devem chegar* (gravado em 28.01.2010 às 16:56:06 [PK@O-FG05111270], 04:54 a 06:02);

- sem nunca o revelar, senão após os carros já estarem na sua posse para serem transportados, como consta do depoimento da testemunha da R., Sra. XXX, *caso a CTI tivesse avisado a MOLs que os racks não podiam ser usados ou não estavam acessíveis, antes do envio dos carros de Macau, a MOSL podia ter tentado usar outras companhias para nos ajudarem a encontrar os racks que nos permitissem fazer o transporte nos termos do preço a que nos comprometemos no concurso* (gravado em 28.01.2010 às 14:56:52 [PTL(6G 0511270)], 01:40:30 a 01:41:01)

14. O que é certo é que, na sequência desses arranjos feitos em Maio de 2006,

15. Em 06.11.2006 a A. enviou por fax à R. diagramas com as dimensões de diversos tipos de carros - v. documentos de fls. 505 a 508 dos autos [de onde consta no topo "06/11 06 MON 15:08 A +852 2334 6722" e na parte inferior "06-NOV-2006 15:10"],

16. Havendo a R. em resposta enviado dois e-mail em 17.11.2006 à A., que constam a fls. 503 e 504 dos autos, com as dimensões dos carros a transportar por via aérea.

17. Findo o 53.º Grande Prémio e três dias após a última comunicação entre as partes (os acima mencionados e-mails de 17.11.2006).mais precisamente, no dia 20.11.2006, a A. considerando o

preço por quilograma que lhe havia sido cotado em Maio de 2006- já que outro não lhe havia sido fomecido- e confiada, dadas as comunicações entre A. e R. relativas às dimensões dos carros, que a A. não tinha quaisquer dificuldades em providenciar os 12 car racks e em reservar as posições "pivot" nos aviões para proceder ao transporte aéreo, conforme acordado, enviou os 25 carros de Macau para Hong Kong,

18. E no dia seguinte 21.11.2006 entregou-os à A. para a mesma providenciar o seu transporte nos termos acordados.

19. Ou seja, antes das referenciadas cotações, enviadas por e-mail de 22.11.2006, às 18:39, e de 25.11.2006, às 13:26, pela A. à R., já haviam sido entregues à A. os carros a transportar,

20. Sendo que a A. não nega este facto.

CONCLUSÃO:

O facto constante do art. 49.º da Base Instrutória, qual seja, o de que *"Os 19 carros do Grande Prémio referidos em 4) a transportar, já estavam na data em que as cotações foram feitas, em Hong Kong à disposição da A. e nos seus armazéns para que esta procedesse ao transporte"* deve ser dado como provado.

O Tribunal apenas deu provado que os 19 carros de corrida foram postos à disposição da Autora para serem transportados, ao passo que a Ré entende face às provas especificadas deve ser provado também o momento em que os carros foram enviados para a Autora, ou seja, antes das cotações feitas pela Autora à Ré através do email datado de 22NOV2006.

Apesar das extensas explicações sobre as vicissitudes anteriores ao sucedido após a realização do Grande Prémio de 2006, verificamos que as provas, quer testemunhais quer documentais, não são pertinentes à matéria de facto que a Ré pretende ver alterada.

Nas extensas explicações a recorrente indicou como prova para abalar a convicção do Tribunal *a quo* os emails reciprocamente enviados referentes às cotações feitas em MAIO2006, e depoimentos testemunhais sobre a forma como os carros de corrida devem ser transportados, nomeadamente, montados sobre uma palete ou montados sobre a palete e sobre os *car racks*, e os emails sobre as dimensões de diversos modelos de carros de corrida a transportar.

Estas provas não têm o mínimo da força probatória para demonstrar a data ou o momento em que os 19 carros de corrida foram postos à disposição da Autora em Hong Kong para serem transportados depois para Amsterdão, nem factos com base nos quais podemos fazer presumir a tal data ou o tal momento.

Analisado o *iter* da recorrente e filtradas as suas extensas explicações, verificamos que a recorrente se faz apoiar a sua tese nessas afirmações:

17. Findo o 53.º Grande Prémio e três dias após a última comunicação entre as partes (os acima mencionados e-mails de 17.11.2006) mais precisamente, no dia 20.11.2006, a A. considerando o preço por quilograma que lhe havia sido cotado em Maio de 2006- já que outro não lhe havia sido fornecido- e confiada, dadas as comunicações entre A. e R. relativas às dimensões dos carros, que a A. não tinha quaisquer dificuldades em providenciar os 12 *car racks* e em reservar as posições "pivot" nos aviões para proceder ao transporte aéreo,

conforme acordado, enviou os 25 carros de Macau para Hong Kong,

18. E no dia seguinte 21.11.2006 entregou-os à A. para a mesma providenciar o seu transporte nos termos acordados.

19. Ou seja, antes das referenciadas cotações, enviadas por e-mail de 22.11.2006, às 18:39, e de 25.11.2006, às 13:26, pela A. à R., já haviam sido entregues à A. os carros a transportar,

Todavia, a recorrente limitou-se a afirmar que: *“no dia seguinte 21.11.2006 entregou-os à A. para a mesma providenciar o seu transporte nos termos acordados”*, sem que tenha especificado as provas susceptíveis de demonstrar este facto.

Assim sendo, não pode senão improceder a impugnação da resposta ao quesito 49º da base instrutória.

Impugnação das repostas aos quesitos 53º, 54º e 55º da base instrutória

Pergunta-se nos quesitos 53º, 54º e 55º da base instrutória que:

53.º "A R. tomou conhecimento das referidas cotações referidas em C) dos Factos Assentes e aceitou-as como boas, considerando as taxas cotadas relativas a carga solta - sendo o encargo com o transporte aéreo calculado aplicando a taxa relevante a cada quilograma da relativa carga ou a unidades de volume de 6,000 cm³, conforme o que resultar em encargo maior ",

54.º "E relativamente a carga montada em ULD [Unidade de equipamento de carga], vulgo, palete ou armação, em que o encargo com o transporte aéreo será calculado aplicando a

taxa relevante a cada quilograma da relativa carga e taxa da palete ou armação"

55.º "Sendo que em ambas as formas de transporte, as taxas cotadas para as diversas companhias aéreas eram absolutamente iguais",

A resposta dada a este quesito é *"Provado que a Ré tomou conhecimento e aceitou que o preço do negócio fosse fixado mediante a aplicação do valor cotado ao facto de multiplicação (quantidade, peso, duração, etc.)."*

Para a recorrente, os factos vertidos nos quesitos 53º a 55º devem ser dados por integralmente provados.

Não o fez assim por o Tribunal *a quo* não ter valorado correctamente as provas documentais juntas pela Autora ora constantes das fls. 23 e 24 e parte do depoimento da testemunha XXX.

Ora, o que a Ré pretende ver provado não é mais do que o resultado da interpretação das cotações cujo teor foi dado por integralmente assente na C) da especificação do saneador, onde se lê:

- Correspondendo a esse pedido, a Autora apresentou diferentes cotações, consoante a companhia aérea que realizasse o transporte, tendo, para o efeito, considerado a Emirates, a Martinair, a KLM, a Dragonair e a Cargo Lux, assim *(alínea C) dos factos assentes)*:
 - a. Para o transporte pela Emirates (nome de código: EK), cotou HKD21.50 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de

mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido;

- b. Para o transporte pela Martinair (nome de código: MP), cotou HKD30.00 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido
 - c. Para o transporte pela KLM (nome de código: KL), cotou HKD31.00 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido
 - d. Para o transporte pela Dragonair (nome de código: KA), cotou HKD26.00 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 22 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 23 e 24 cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido
 - e. Para o transporte pela Cargo Lux (nome de código: CV), cotou HKD29.50 por quilo ou por cada 6.000 cm³ de mercadoria, a 25 de Novembro de 2006, tudo nos termos do documento junto a fls. 25, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido
- A Autora cotou verbalmente o preço de HKD30.00 por quilo para o transporte pela Cathay Pacific (nome de Código: CX) *(alínea C1) dos factos assentes).*
 - A Ré aceitou as cotações feitas pela Autora em C *(alínea C2) dos factos assentes).*

Ora, conjugando o teor dos documentos juntos pela Autora a fls. 23

e 24 com o depoimento da testemunha XXX, prestado na sessão da plena audiência de julgamento realizada em 21JAN2010, ora gravado e identificado como “*recorded on 21-jan-2010, at 10.24.55, 9m12ss e s.s..*”, é de considerar que a recorrente tem razão.

Aí, a testemunha explicou claramente ao Tribunal *a quo* como se deve interpretar o teor do email ora constante das fls. 23 e 24, o que é exactamente aquilo que consta dos quesitos 53º a 55º, nomeadamente sobre as taxas aplicadas pelos diversos transportadores aéreos de cada um KG da carga ou um volume de 6000cm cúbicos, conforme o que resultar em preço mais alto, em diversas modalidades de acondicionamento da carga, tais como: quando transportada como carga solta que pode partilhar o mesmo espaço com cargas de outros clientes, o preço é a simples multiplicação da taxa por número dos KG ou por volume de 6000cm cúbicos da carga; quando transportada como carga montada numa palete, existe um “*minimum charge*” para a Lower Deck e um outro para a Upper Deck.

Assim, não pode deixar de ser considerada provada a matéria constante dos quesitos 53º a 55º, e portanto procedente esta parte do recurso.

Impugnação da reposta ao quesito 65º da base instrutória

Pergunta-se no quesito 65º da base instrutória que:

Devendo tais transportes ser debatidos como carga solta?

A resposta dada a este quesito é “*Provado apenas o que resulta da resposta dada ao quesito 4º*”, que por sua vez tem a seguinte redacção:

Pondo os 19 carros à disposição da Autora para que o referido transporte Hong Kong – Amsterdão pudesse efectuar-se.

Pelo contexto em que está inserido, a matéria do quesito 65º refere-se ao transporte dos 19 carros de corrida, depois da realização do Grande Prémio de 2006, de Hong Kong para Amsterdão.

De acordo com a matéria de facto provada, após a realização do Grande Prémio de 2006, a Ré pediu à Autora a cotação para o transporte dos 19 carros de corrida, de Hong Kong para Amsterdão.

Na sequência das cotações feitas, a Autora e a Ré acordaram nos preços das diversas modalidades, cotados por várias companhias aéreas, do transporte aéreo de HK para Amsterdão, conforme se vê nos emails cuja cópia se junta aos autos a fls. 23 a 25, cujo teor foi dado integralmente reproduzido na matéria de facto assente, e al. C1 da matéria de assente.

Ou seja, na modalidade de carga solta com o peso superior a 100kg, o preço do serviço a pagar pela Ré, enquanto *shipper*, será o resultado da multiplicação do preço unitário (por kg), que varia da companhia a companhia, por número do kg (peso) ou da unidade de volume (peso-volume) 6,000cm³ da carga a transportar, conforme o que determine maior valor do preço; e na modalidade da carga montada em palete ou *pivot*, isto é, uma placa onde a carga fica presa, o preço a pagar pela Ré varia consoante fica acondicionada no convés superior ou no convés inferior da aeronave, em ambas as sub-modalidades é exigido o *minimum charge*, que corresponde a um peso mínimo para a paleta acondicionada no convés superior e um outro para a paleta no

convés inferior, e preço a pagar pelo *shipper* é o resultado da multiplicação do preço unitário (por kg), que também varia da companhia a companhia, por número do kg (peso) da carga a transportar, que tem de ser igual ou superior ao peso mínimo exigido para a palete no convés superior ou no convés inferior, mesmo a carga a transportar não tenha o peso igual ou superior ao minimamente exigido para utilizar uma palete toda.

Ante a matéria de facto provada, o Tribunal *a quo* entende que devem ser cobrados os preços do transporte na modalidade da palete, tal como pediu a Autora.

Ao passo que a Ré, procura tentar convencer este Tribunal de recurso de que o quesito 65º deva ser julgado provado, ou seja, os transportes dos 19 carros de corrida, de Hong Kong para Amsterdão, devem ser debitados como carga solta, e pretende com a alteração da resposta, da negativa para a positiva, a este quesito, ser condenada a pagar apenas no pagamento dos preços de carga solta.

Os meios probatórios que, na óptica da recorrente, impunham uma resposta positiva ao perguntado no quesito 65º são os diversos documentos juntos pelas partes, nomeadamente os *Master Airway Bills*, *Cargo Manifests*, *Reception Check Lists*, e o depoimento do perito XXX.

Auscultadas as gravações do depoimento do perito XXX oficiosamente requisitado e nomeado pelo Tribunal *a quo*, verificamos que o perito explicou ao Tribunal, detalhadamente, vários aspectos do funcionamento do transporte aéreo, nomeadamente a forma de cálculo dos preços por transporte aéreo, nas modalidades de carga solta ou de carga montada numa palete, a interpretação do teor dos *Master Airway Bills*, *Cargo Manifests*,

Reception Check Lists, de acordo com a prática do sector e com as normas de *The Air Cargo Tariff*, vulgarmente designado por *TACT Rules*, emanadas ao abrigo da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional pela *International Air Transport Association*, vulgarmente designada por IATA, que regem o preenchimento dos *Master Airway Bills*.

Perguntado sobre as diferenças entre uma carga solta e uma carga montada numa palete, o perito declara ao Tribunal que quando optar pela modalidade de carga solta, o *shipper* só se limita a pagar o preço cujo valor resulta da multiplicação do preço unitário/kg pelo número do kg ou pelo número do volume/6000cm³, conforme o que determine maior valor, e neste caso, a companhia aérea pode meter outras cargas numa mesma caixa ou palete onde se encontra acondicionada a carga do *shipper*, com vista ao aproveitamento máximo do espaço ou capacidade da aeronave, e que quando a sua opção é transporte por palete, o *shipper* tem de pagar a totalidade do preço por palete, independentemente do peso ou do volume da carga a transportar (se o peso efectivo da carga for inferior ao peso mínimo para utilizar uma palete).

Quando confrontado com vários *Master Airway Bills*, *Cargo Manifests*, *Reception Check Lists*, o perito declara que, de acordo com as regras do TACT rules da IATA e a prática que ele conhece enquanto profissional do sector de transporte aéreo, a carga pode ser, a pedido ou conforme a opção do *shipper*, transportada na modalidade de carga solta ou na modalidade de carga montada numa palete, e a modalidade concretamente utilizada pelo *shipper* pode ser identificada através da leitura do teor do *Master Airway Bills*, isto é, se foi utilizada a modalidade de carga solta, constam em regra do *Master Airway Bills* as dimensões da carga (v.g. cf. fls. 27 e 309 dos p. autos, que é um *Master Airway Bills* 176-3065-3370, junto com a petição inicial e a contestação

respectivamente pela Autora e pela Ré, onde se vê a menção das dimensões da carga “**DIM: 450x204x140cm/1, vol – 2142k**”), e que, tratando-se de carga montada numa palete, não há menção das dimensões da carga, e em vez dessa menção, consta do *Master Airway Bills* a chamada *Loading Information*, onde se vê o número da palete (v.g. cf. fls. 120 dos p. autos, que é um *Master Airway Bills* nº 160-7383-9732, junto com a petição inicial pela Autora, onde se vê a menção “**LOADING INFO: TTL: (1) PKG LOADED ON ULD: PMC 69752 CX/579.K**”).

Para justificar as suas explicações, o perito disse ao Tribunal que, no caso de transporte numa palete, naturalmente não era necessária a indicação das dimensões da carga, pois o preço a pagar pelo *shipper* é o preço mínimo fixo da palete quando o peso da carga não ultrapassar o peso mínimo de uma palete, e só é necessária a menção das dimensões quando o preço a pagar é o valor resultante da multiplicação do preço unitário pelo número do kg ou pelo número do volume/6000cm³, conforme o que determine maior valor.

A tal justificação é muito lógica e compreensível.

Além disso, disse ao Tribunal que o teor constante dos *Cargo Manifests*, *Reception Check Lists* tem a virtualidade de indiciar a modalidade de transporte, ou como carga solta ou por palete, e todavia não pode demonstrá-lo com segurança.

Mais concretamente falando, a palavra **BULK** constante da *Reception Check List* emitida por *Hong Kong Air Cargo Terminals Limited* indicia que quando foi entregue ao *Hong Kong Air Cargo Terminals*, a carga apresentou-se como carga solta, não embrulhado e montado numa palete ou numa caixa (de outro modo, constava a palavra **PREPACKED**), que depois poderia vir a ser,

individual ou juntamente com outras mercadorias, montada numa palete ou metida numa caixa juntamente com outras mercadorias, pois a tal *Reception Check List* só demonstra o estado de acondicionamento da carga na sua chegada ao *Hong Kong Air Cargo Terminals* (v.g. cf. fls. 29 dos p. autos, que é uma *Reception Check List*, junta com a petição inicial pela Autora, onde se vê a menção **BULK**).

Quanto ao teor do *Cargo Manifest*, o perito explicou ao Tribunal que as menções aí constantes apenas demonstram em que estado de acondicionamento se encontra a carga no momento de ser colocada no interior da aeronave e quando confrontado com o *Cargo Manifest* a fls. 58, junto com a petição inicial, citou como exemplo uma carga registada na última linha do documento explicando ao Tribunal que, apesar de aí estar mencionado o número da paleta onde se encontra montado um dos 19 veículos em causa, com a referência do número do respectivo *Master Airway Bill*, não pode afirmar com certeza que o *shipper* contratou o serviço de transporte na modalidade de carga montada na paleta, mas sim quanto muito demonstra que o veículo foi individualmente montado e transportado numa paleta, por razões várias não apuradas, nomeadamente não houve outras cargas naquele voo susceptíveis de partilhar com o veículo a mesma paleta, ou seja, aquela menção de uma paleta não afirma nem infirma que o serviço de transporte contratado pelo *shipper* (a Ré) junto da empresa logística (a Autora) foi o transporte por paleta e não por carga solta.

Contra a conclusão a que chegámos *supra*, isto é, tomando como boa a interpretação, que fez o perito que dispôs na audiência, dos 19 *Master Airway Bills*, devidamente preenchidos de acordo com as TACT rules da IATA e com a prática do sector, os 19 carros foram transportados como carga solta de Hong Kong para

Amsterdão, a Autora contra-alega dizendo que não tendo sido dado como provado o quesito 51º onde se pergunta “*A Autora e a Ré acordaram na aplicação aos serviços prestados pela primeira à segunda, as regras da The Air Cargo Tariff (Tarifas de Carga Aérea), vulgarmente designadas por “TACT Rules”, juntas aos autos a fls. 300 a 305, cujo teor se dá por aqui por integralmente reproduzido?*”, e portanto *in casu* não sendo aplicáveis as tais regras, o efeito que a Ré pretende extrair do depoimento do perito sobre a interpretação dos “Master Airway Bills” à luz das regras constantes da “TACT Rules” fica definitivamente comprometido.

Não tem razão a Autora ora recorrida e continuamos a insistir na credibilidade do depoimento do perito.

Na verdade, é de salientar que ficou provado que “*as sociedades Autora e Ré exercem a sua actividade neste sector e conhecendo as regras, práticas e usos que se aplicam ao seu comércio (resposta ao quesito da 120º da base instrutória)*”.

Por outro lado, tratando-se das regras provenientes da *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 28 May 1999)* em Chinês 統一國際航空運輸某些規則的公約, aplicáveis quer na RAEM por Aviso do Chefe do Executivo nº 19/2006 publicado B.O. n.º: 17, II Série, de 2006/4/26, Pág. 3412-3434, quer na RAEHK, por Legal Notice nº 215 do ano 2006, publicado na Gazette da RAEHK nº 42/2006 de 13OUT2006, óbvia e naturalmente a aplicabilidade dessas regras *in casu* não depende da vontade ou do acordo das partes.

Portanto, o simples facto de não ter sido dado provado o quesito 51º é totalmente inócuo e em nada afecta a aplicabilidade na RAEM e na RAEHK das normas provenientes da Convenção.

Outro argumento com que a Autora ora recorrida avançou para contrariar a pretensão da Ré de que ao quesito 65º fosse dada uma resposta positiva é a alegação da possibilidade de os Airway Bills terem sido mal preenchidos, ou seja, indicarem, segundo aquelas regras, que os carros iam ser transportados como carga solta quando, na realidade, o foram em regime de *pivot*, com obrigação de pagamento dum peso mínimo, superior ao seu peso efectivo.

Trata-se de uma mera conjectura completamente hipotética!

A nos cabe apenas dizer que esse argumento é manifestamente de repudiar, dado que não resultam minimamente dos autos elementos que apontam a ocorrência do mal preenchimento dos *Master Airwaybills*.

Finalmente a Autora, ora recorrida, invocou o teor dos vários documentos onde se registaram os valores das transacções alegadamente efectuadas entre a Autora e a companhia aérea EMIRATES, para sustentar que os 19 carros de corrida foram transportados de Hong Kong para Amsterdão em regime de palete ou de *pivot* – cf. as fls. 602 a 611.

Estes documentos, apesar de terem sido admitidos tardiamente pelo Tribunal *a quo*, nunca foram aceites pela Ré.

Para nós, os tais documentos não têm a virtualidade de abalar a convicção que formámos *supra*, pois apesar de as transacções, constantes dos documentos e assinaladas com tubo fluorescente, se referirem a alguns dos 19 carros, estes documentos não representam mais do que um registo das transacções entre a Autora e aquela companhia aérea, em que não interveio a Ré.

De facto, o simples facto de a Autora ter pagado a um terceiro o preço do transporte em regime de palete não implica, *de per si*, a obrigação de a Autora pagar o preço nesse regime.

É preciso que haja mais qualquer coisa, nomeadamente o facto de os carros terem sido enviados em regime de palete ou *pivot*.

Assim, cremos que é de concluir que o quesito 65º merece uma resposta positiva.

Assim, temos de proceder, em conformidade com o *supra* decidido sobre a impugnação da matéria, constante dos quesitos 49º, 53º a 55º e 65º da base instrutória, à alteração da matéria de facto, passando a considerar provada a seguinte matéria:

53.º "A R. tomou conhecimento das referidas cotações referidas em C) dos Factos Assentes e aceitou-as como boas, considerando as taxas cotadas relativas a carga solta - sendo o encargo com o transporte aéreo calculado aplicando a taxa relevante a cada quilograma da relativa carga ou a unidades de volume de 6,000 cm³, conforme o que resultar em encargo maior ",

54.º "E relativamente a carga montada em ULD [Unidade de equipamento de carga], vulgo, palete ou armação, em que o encargo com o transporte aéreo será calculado aplicando a taxa relevante a cada quilograma da relativa carga e taxa da palete ou armação"

55.º "Sendo que em ambas as formas de transporte, as taxas cotadas para as diversas companhias aéreas eram absolutamente iguais ",

.....

	No. da factura	No. do <i>Air Waybill</i>	<i>"Freight Charge"</i>	<i>"Fuel Surcharge"</i>	<i>"Security Charge"</i>	(A) Valor total das facturas	(B) Valor total p/volume	Diferença dos valores entre (A) e
--	----------------	---------------------------	-------------------------	-------------------------	--------------------------	------------------------------------	--------------------------------	---

65.º Devendo tais transportes ser debatidos como carga solta.

Tendo em conta o aditamento à matéria de facto provada, temos de alterar a decisão de direito, sobre o transporte de 19 carros.

Em vez da condenação dos preços constantes das facturas juntas com a petição inicial, passamos a condenar a Ré apenas a pagar à Autora os preços do transporte dos 19 carros de corrida, de Hong Kong para Amsterdão, calculados em regime *"by volume"*, isto é, por unidade de volume 6000cm³ da carga solta, com a consequente redução dos valores de *Fuel Surcharge* e de *Security Charge*, que são indexados ao volume da carga a transportar, nos exactos termos constantes do seguinte mapa:

			(A) Valor da factura	(B) P/ volume 6000cm ³	(A) Valor da factura	(B) P/volume 6000cm ³	(A) Valor da factura	(B) P/volume 6000cm ³			
1	OT-06-11-004685	176-3865 3370	120,400.0	46,053.0	22,400.0	8,568.0	5,600.0	2,142.0	154,347.0	62,710.0	91,637.0
2	OT-06-11-004663	176-3865 3392	120,400.0	42,333.5	22,400.0	7,876.0	5,600.0	1,969.0	154,027.2	57,805.7	96,221.5
3	OT-06-11-004666	176-3865 3462	120,400.0	42,333.5	22,400.0	7,876.0	5,600.0	1,969.0	154,157.3	57,935.8	96,221.5
4	OT-06-11-004569	176-3865 3403	120,400.0	41,914.3	22,400.0	7,798.0	5,600.0	1,949.5	153,994.7	57,256.5	96,738.3
5	OT-06-11-004644	176-3865 3381	120,400.0	41,914.3	22,400.0	7,798.0	5,600.0	1,949.5	153,897.2	57,159.0	96,738.3
6	OT-06-11-004998	176-3867 0505	120,400.0	46,063.8	22,400.0	8,570.0	5,600.0	2,142.5	153,561.1	61,937.4	91,623.8
7	OT-06-11-005002	176-3866 9470	120,400.0	48,901.8	22,400.0	9,098.0	5,600.0	2,274.5	153,815.9	65,690.2	88,125.8
8	OT-06-11-005007	176-3865 3414	120,400.0	45,064.0	22,400.0	8,384.0	5,600.0	2,096.0	153,734.6	60,878.6	92,856.0
9	OT-06-11-004678	129-4402 3722	150,000.0	60,210.0	20,000.0	8,028.0	6,000.0	2,408.4	181,071.7	75,718.1	105,353.6
10	OT-06-11-004682	129-4402 3711	150,000.0	60,210.0	20,000.0	8,028.0	6,000.0	2,408.4	181,123.2	75,769.6	105,353.6
11	OT-06-11-004674	129-5236 5961	150,000.0	60,195.0	20,000.0	8,026.0	6,000.0	2,407.8	181,751.9	76,380.7	105,371.2
12	OT-06-11-004684	129-4402 3700	150,000.0	60,195.0	20,000.0	8,026.0	6,000.0	2,407.8	181,716.7	76,345.5	105,371.2
13	OT-06-11-004559	129-5236 6090	150,000.0	64,425.0	20,000.0	8,590.0	6,000.0	2,577.0	181,600.1	81,192.1	100,408.0
14	OT-06-11-004508	129-5236 6403	150,000.0	35,100.0	20,000.0	4,680.0	6,000.0	1,404.0	181,220.7	46,404.7	134,816.0
15	OT-06-11-004783	129-5236 6521	150,000.0	64,905.0	20,000.0	8,654.0	6,000.0	2,596.2	181,253.3	81,408.5	99,844.8
16	OT-06-11-004805	129-4402 3766	150,000.0	63,495.0	8,466.0	8,466.0	2,539.8	2,539.8	167,232.0	80,727.0	86,505.0
17	OT-06-11-004497	043-3943 1630	124,800.0	50,141.0	19,200.0	7,714.0	4,800.0	2,314.2	154,248.4	65,617.6	88,630.8
18	OT-06-11-004661	172-6263 3196	177,000.0	59,693.3	24,000.0	8,094.0	7,200.0	2,428.2	213,564.4	75,579.9	137,984.6
19	OT-06-11-004683	160-7383 7971	144,000.0	60,195.0	19,200.0	8,026.0	4,800.0	2,407.8	173,654.3	76,283.1	97,371.2
			2,609,000.0	993,342.3	390,066.0	152,300.0	106,139.8	42,391.6	3,209,971.7	1,292,799.8	1,917,172.0

Conforme se vê no mapa *supra*, referente ao transporte dos 19 carros de corrida, regista-se uma diferença de HKD\$1.917.172,00 entre o valor da condenação em 1ª instância e o valor por nós calculado e aqui tido por correcto dos preços que a Ré tem a obrigação de pagar à Autora.

Assim, deve ser subtraída do valor da condenação em 1ª instância essa diferença no valor de HKD\$1.917.172,00.

E deve passar a ser condenada a Ré a pagar à Autora a quantia de HKD\$253.539,12 (HKD\$2.170.711,12 - HKD\$1.917.172,00 = HKD\$253.539,12).

Tudo visto, resta decidir.

Nos termos e fundamentos acima expostos, acordam em:

- Julgar procedente o recurso pela Ré; e
- Condenar a Ré B, a pagar à Autora A, a quantia de duzentos e cinquenta e três mil e quinhentos e trinta e nove dólares de Hong Kong e doze cêntimos (HKD\$253.539,12), com juros legais calculados de acordo com a forma definida pelo TUI no seu douto Acórdão de 02MAR2011, tirado no processo nº 69/2010.

Custas pela Autora e pela Ré, em ambas as instâncias, na proporção do decaimento da acção.

Registe e notifique.

RAEM, 13NOV2014

Lai Kin Hong

João A. G. Gil de Oliveira

Ho Wai Neng