



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

**Processo:** 98/20.5TNLSB  
**Relator:** Tomás Núncio  
**Descritores:** Responsabilidade civil contratual  
Cumprimento defeituoso  
Contrato de compra e venda  
Compra e venda defeituosa

**Data da Decisão:** 29-11-2021

**Sumário:** I. O objeto do presente litígio consiste em determinar quanto ao estado do motor da embarcação que o Réu vendeu ao Autor e o (eventual) conhecimento daquele sobre tal estado; ou seja, importa perquirir, em concreto, se o Réu vendeu ao Autor uma coisa defeituosa, estando ciente - ou não - de que o fazia.

II. No tocante ao regime jurídico aplicável, o negócio dos autos configura uma compra e venda genérica, claramente regida por normas do Código Civil, não se estando no contexto da venda de bem para consumo, contrato que possui uma regulamentação especial e autónoma - cfr. Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de abril, nas versões dadas pelo Decreto-Lei n.º 84/2008, de 21 de maio, e pelo Decreto-Lei n.º 9/2021, de 29 de janeiro.

III. As consequências da compra e venda de coisas defeituosas determinam-se por referência a três aspetos: em primeiro lugar, na medida em que se trata de cumprimento defeituoso, encontram aplicação as regras gerais da responsabilidade civil contratual (cfr. artigos 798.º e seguintes do Código Civil); em segundo lugar, no artigo 913.º, n.º 1, do Código Civil faz-se uma remissão para a secção anterior respeitante à compra e venda de bens onerados; por fim, nos artigos 914.º e seguintes do mesmo código estabelecem-se para a compra e venda de coisas defeituosas algumas especialidades.

IV. Tendo o Réu vendido ao Autor uma embarcação de recreio e respetivo motor, afiançando-lhe que a coisa vendida estava em condições de absoluta operacionalidade, de acordo com a disciplina legal inserta nos artigos 913.º, 914.º e 921.º do Código Civil, assiste ao ora demandante o direito de exigir do Réu a reparação do motor defeituoso ou, sendo necessário, a sua substituição; não sendo responsável pelo custo do motor efetivamente adquirido por parte do Autor, de uma cavalagem superior (potência de 150 cavalos), pelo menos deve o dispêndio de motor equivalente ao da embarcação em causa (115 cavalos).

V. O demandado não pode defender, sem mais, que ignorava o



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

estado do motor, já que tinha a obrigação de o conhecer, sobretudo quando perspetivava a sua venda, negócio que se veio a concretizar poucos dias após a derradeira utilização que fez da embarcação.

***I. Relatório***

AA intentou ação declarativa de condenação, na forma comum, contra BB, pedindo a condenação do Réu a pagar ao Autor a quantia de € 11 238,81 (onze mil, duzentos e trinta e oito euros e oitenta e um cêntimos), quantia mínima que o Autor teria de despende a título de substituição do motor defeituoso que o Réu lhe vendeu.

Caso assim não se entenda, e subsidiariamente, pediu a condenação do Réu a pagar ao Autor a quantia de € 6 828,95 (seis mil, oitocentos e vinte e oito euros e noventa e cinco cêntimos), que seria a quantia a despende pelo Autor caso tivesse optado pela reparação do motor defeituoso, em lugar da sua substituição.

Valor, em qualquer dos casos, acrescido de juros legais vencidos e vincendos contados desde 31 de julho de 2020, data em que o Réu se colocou em incumprimento definitivo das suas obrigações.

Alegou factos tendentes a sustentar a responsabilização civil do Réu, de âmbito contratual, por ter vendido (ao Autor) uma embarcação de recreio impedida de realizar o fim a que se destinava (navegação de lazer), cujo motor não se encontrava em condições de operacionalidade, resultado de deficiente conservação/manutenção por parte do Réu. O Autor solicitou-lhe que, de acordo com a sua preferência, reparasse ou substituísse o dito motor, ou lhe devolvesse a embarcação e motor contra a entrega dos mesmos, o que o Réu recusou fazer. Perante a atitude deste, o Autor optou pela compra de um motor novo, mostrando-se o Réu responsável pelo custo de um motor equivalente ao da embarcação.

Pessoal e regularmente citado, o Réu contestou com vista à improcedência da ação e sua consequente absolvição dos pedidos (principal e subsidiário).

Alegou factos tendentes a sustentar a ausência de qualquer responsabilidade pela sua parte, decorrendo do contrato de compra e venda em apreço que o Autor aceitou a embarcação livre de ónus ou encargos, no estado em que se encontrava à data da sua celebração. A embarcação e o seu motor estavam operacionais aquando da venda e nunca deram problemas, já que o Réu sempre foi muito cuidadoso na sua manutenção, seguindo as recomendações sugeridas pelos mecânicos. Ainda que existissem os defeitos no motor apontados pelo demandante, eram desconhecidos do Réu, e sem culpa. Os pedidos de condenação do Réu revelam-se como manifestamente desproporcionados, tendo em conta que a embarcação e o reboque foram alienados ao Autor pelo preço de € 13 250,00.

Os presentes autos prosseguiram na sua tramitação com a realização da audiência prévia, a prolação do despacho saneador e a prolação do despacho previsto no n.º 1 do artigo 596.º do



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Código de Processo Civil (sem reclamações), tendo ainda sido apreciados os requerimentos probatórios oferecidos pelas partes.

Foi realizada prova pericial (com estrutura singular) ao motor em causa.

Teve lugar a audiência final com a observância do formalismo legal, conforme das correspondentes atas consta.

A presente instância mantém a sua regularidade formal, nada obstando a que se aprecie do mérito da causa.

Identificação do objeto do litígio:

O objeto do litígio consiste em determinar o estado do motor da embarcação que o Réu vendeu ao Autor e o conhecimento daquele (Réu) sobre o referido estado.

Ou seja, a questão essencial a decidir radica em apurar, em concreto, se o Réu vendeu ao Autor uma coisa defeituosa, estando ciente - ou não - de que o fazia.

Identificação do objeto do litígio:

O objeto do litígio consiste em determinar o estado do motor da embarcação que o Réu vendeu ao Autor e o conhecimento daquele (Réu) sobre o referido estado.

Ou seja, a questão essencial a decidir radica em apurar, em concreto, se o Réu vendeu ao Autor uma coisa defeituosa, estando ciente - ou não - de que o fazia.

## ***II. Fundamentação de facto***

Com relevo para a decisão da causa, os factos que o Tribunal considera como provados são os seguintes:

1. Sendo sua intenção comprar uma embarcação de recreio, o Autor efetuou várias consultas na *internet*, tendo-se deparado com um anúncio publicado pelo Réu para venda da embarcação abaixo identificada (cfr. ponto 5 *infra*), a qual lhe suscitou interesse (cfr. documento de fls. 7v);

2. No aludido anúncio, e na descrição desse bem, pode ler-se:

*“Barco em excelente estado de conservação sempre parqueado em garagem*

*Motor Honda de 115 CV*

*Guincho elétrico, depósito de água doce, chuveiro na popa, lavatório, frigorífico*

*3 capas 1 de estacionamento 1 capa tenda de cobertura integral (tenda) e uma capa de solário*

*Quarto na proa com habitabilidade para fim de semana*

*Atrelado incluído”* (cfr. documento de fls. 7v);

3. Nessa sequência, o Autor contactou o Réu e, de acordo com o combinado entre ambos, num certo dia do mês de maio de 2020, deslocou-se com a mulher e os dois filhos a um armazém em Setúbal, onde se encontrou com o Réu e viu a embarcação ao vivo;



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

4. O Réu garantiu ao Autor que a embarcação e o motor estavam absolutamente operacionais, que tinha o maior cuidado na respetiva manutenção, afirmando ainda, em abono do assim referido, que poucos dias antes havia efetuado vários passeios na embarcação juntamente com familiares, sem que se manifestasse o menor problema;

5. O Autor confiou no Réu, vindo a comprar-lhe, pelo preço de € 13 250,00, a embarcação de recreio em causa - designada por “CC”, registada na Capitania do Porto de ... sob o número ...SB, com o motor BF 130 AX (LD) da marca *HONDA*, com o número de série ...63 de 115/85 HP/KW, incluindo o reboque (atrelado) respetivo;

6. No dia 6 de junho de 2020, o Autor deu uma ordem de transferência bancária para o Réu de € 10 000,00 do preço acordado, tendo-lhe pago os remanescentes € 3 250,00 no dia 8 de junho de 2020 (segunda-feira), altura em que se procedeu ao reconhecimento presencial das assinaturas no contrato de compra e venda correspondente (cfr. documento de fls. 8 e 9, aqui dado como integrado);

7. Na cláusula segunda de tal contrato pode ler-se:

*“O primeiro contratante [Réu] vende ao segundo contratante [Autor], que aceita a embarcação identificada na Cláusula 1.ª, livre de quaisquer ónus ou encargos, no estado em que se encontra à data da celebração do presente contrato”* (cfr. documento de fls. 8 e 9);

8. No dia 6 de junho de 2020 (sábado), o Réu levou a embarcação a ..., onde a entregou ao Autor;

9. No dia 7 de junho de 2020 (domingo), o Autor, com a ajuda do seu filho e dois amigos deste, mudou o óleo, o filtro do óleo, o filtro da gasolina e a valvulina, limpou a embarcação e aplicou-lhe pintura anti-vegetativa (cfr. documento de fls. 9v);

10. Uma vez terminado o trabalho atrás referido, o Autor colocou a embarcação na água, usando o serviço do guincho disponível no cais, e, pondo o motor a funcionar, verificou que este não estava a fazer a refrigeração devido a um entupimento no tubo do “*mija-mija*”, que logo tratou de desentupir;

11. Depois, o Autor deu uma primeira volta com a referida embarcação, desde logo notando uma falha de potência no motor;

12. No fim de semana seguinte, mais concretamente no sábado, dia 13 de junho de 2020, o Autor deslocou-se à empresa *DD - ..., Unipessoal, Lda.* (doravante, *DD*), revendedora autorizada de motores *HONDA* e oficina de mecânica especializada em reparação de motores marítimos, situada na Nazaré, dando-lhe nota do sucedido e solicitando que lhe fizessem um diagnóstico/avaliação da situação;

13. A embarcação foi levada para o estaleiro da *DD* no dia 25 de junho de 2020, tendo a *DD*, nos dias seguintes, realizado um teste ao funcionamento do motor, no qual detetou a falha de, pelo menos, um dos quatro cilindros;

14. A *DD* procedeu, então, à desmontagem da cabeça do motor;



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

15. Foi detetado que o motor apresentava um elevado índice de corrosão da cabeça e do bloco, por contacto com a água salgada, em resultado de uma deficiente manutenção e conservação, tinha água no óleo, fissuras no bloco e a cabeça sem recuperação devido ao elevado nível de corrosão, encontrando-se totalmente inapto para funcionar;

16. No dia 30 de junho de 2020, o Autor contactou telefonicamente o Réu, pedindo-lhe explicações para o estado do motor e manifestando-lhe que o considerava responsável por qualquer reparação que viesse a ser necessária, o que fez acompanhar do envio por *WhatsApp* de fotografias tiradas à cabeça do motor (cfr. documento de fls. 10 a 11v);

17. O Réu enjeitou qualquer responsabilidade, assim como recusou explicações para o estado do motor, afirmando que o tinha vendido em condições de absoluta operacionalidade;

18. Perante a recusa de responsabilidade e a ausência de quaisquer explicações por parte do Réu, o Autor solicitou à DD um relatório escrito sobre a situação em causa, que esta veio a produzir em 15 de julho de 2020 (cfr. documento de fls. 12 a 16v);

19. Nesse relatório, a DD apresentou também um orçamento de reparação do motor, no valor de € 6 828,95, com IVA incluído, mas sem a garantia de disponibilidade do bloco do motor;

20. Em 17 de julho de 2020, o Autor, através de Mandatário constituído para o efeito, enviou ao Réu uma carta contendo em anexo o relatório da DD e instando-o a, consoante a sua preferência: (i) reparar o motor vendido; (ii) substituir o motor vendido por motor equivalente em funcionamento, sendo-lhe devolvido o motor antigo; ou (iii) restituir ao Autor o preço pago pela embarcação e o motor contra a simultânea restituição física e jurídica dos mesmos, incluindo o reboque (cfr. documento de fls. 17 a 24);

21. O Réu respondeu ao Autor por carta de 31 de julho de 2020, reafirmando que a embarcação e o motor estavam “*absolutamente operacionais*” aquando da venda e negando, novamente, a sua responsabilidade pelo estado do motor (cfr. documento de fls. 24v e 25);

22. O Réu desconhecia o estado do motor da embarcação em causa, garantindo ao Autor que esta e o motor estavam absolutamente operacionais;

23. Caso o Autor optasse pela reparação do motor (cfr. ponto 19 *supra*), o fabricante só sob nota de encomenda confirmaria a disponibilidade do bloco do motor necessário à reparação, e, mesmo verificando-se esta disponibilidade, o tempo mínimo estimado para a reparação seria de 45 dias, uma vez que o bloco teria de ser importado do Japão;

24. Em alternativa, o Autor realizou uma consulta ao mercado, da qual resultou ser inexistente a oferta de motores usados, e obtendo o melhor preço de € 8 400,00 mais IVA, correspondente a € 10 332,00 (IVA incluído) para a compra de um motor novo equivalente ao da embarcação, isto é, um motor com 115 cavalos (cfr. documentos de fls. 25v a 27);

25. Confrontado entre realizar uma reparação de € 6 828,95, que não sabia se e quando poderia ser efetuada - já não a tempo de usufruir da embarcação no verão de 2020 -, optou o



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Autor por comprar um motor novo, escolha essa que, numa perspetiva de custo/benefício, era para si mais vantajosa;

26. Nesse contexto, em 12 de agosto de 2020, o Autor comprou um motor novo de 150 cavalos, o qual lhe custou € 12 479,00 (cfr. documento de fls. 27v);

27. Esse motor veio a ser montado/instalado na embarcação pela empresa DD, que concluiu o trabalho e entregou a embarcação ao Autor no dia 24 de agosto de 2020, tendo o Autor pago pela montagem/instalação a quantia de € 906,81, com IVA incluído (cfr. documento de fls. 28 e 98);

28. Os únicos atos realizados pelo Autor na embarcação após a compra, descritos no ponto 9 *supra*, não afetaram o funcionamento do motor;

29. Quando o Autor foi ao armazém de Setúbal para ver a embarcação, o motor foi colocado a trabalhar perante os presentes, sem ostentar problemas aparentes (visíveis);

30. Uns dias antes da sua venda ao Autor - entre 21 e 31 de maio de 2020 -, o Réu, aproveitando um espaço na marina de ..., pernoitou na embarcação e navegou diariamente com amigos (cfr. documento de fls. 38v e ficheiros juntos em *pen drive*);

31. No dia 6 de junho de 2020, o Réu acordou com o Autor, mediante o pagamento de parte do preço da embarcação (€ 10 000,00 dos € 13 250,00 negociados), a sua entrega no porto de ...;

32. No ano de 2020, o Réu não fez a revisão anual da embarcação;

33. O orçamento apresentado nos autos pelo Autor, proveniente da empresa DD (cfr. fls. 23), foi elaborado com base em peças novas (e não peças usadas), nomeadamente no respeitante ao bloco e cabeça do motor.

Com relevo para a decisão da causa, os factos que o Tribunal considera como não provados são os seguintes:

I. Na ocasião referida no ponto 29 *supra* (em Setúbal), foi aberta a tampa do motor;

II. Durante os cerca de 12 anos em que esteve em poder do Réu, a embarcação foi sempre objeto de uma manutenção cuidada e o motor nunca deu qualquer problema;

III. Num dos dias referidos no ponto 30 *supra*, a embarcação saiu dos limites da barra para o Réu pescar, a cerca de três milhas da costa, sem que tivesse existido qualquer ocorrência anormal, o que foi transmitido ao Autor;

IV. (...) O que o Réu não teria feito se tivesse a mínima suspeita de que haveria qualquer problema com o motor;

V. Quando o Réu chegou ao local de entrega (...), começou a montar as cintas da embarcação, junto à zona do guincho, com a finalidade de a colocar na água, e apenas não o fez a pedido do Autor;

VI. Nessa altura, o Réu colocou o motor a trabalhar sem qualquer dificuldade;



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

VII. No dia 8 de junho de 2020, o Autor apareceu ao Réu com uma peça na mão, a qual havia retirado do motor, e afirmou que através de tal peça não saía água, referindo-se ao “*mija-mija*”, tendo o Réu esclarecido que ela nada tinha que ver com o “*mija-mija*”, sendo uma peça de admissão de água por mangueira de lavagem;

VIII. (...) Inclusive, o Réu remeteu-lhe (por via *WhatsApp*) fotografias e croquis para explicitar de onde saía e entrava água no sistema de refrigeração e ainda, a pedido do Autor, o local onde se encontrava o filtro de gasolina;

IX. A embarcação e respetivo motor sempre estiveram operacionais e com uma manutenção cuidada;

X. Sempre que retirava a embarcação da água salgada, o Réu lavava logo o motor com água doce, a mesma era guardada fora de água em armazém coberto, não exposta às intempéries nem à água salgada, era verificado, em cada utilização, o nível de óleo, o qual era mudado anualmente, e as manutenções sempre foram executadas por mecânicos especializados e observando as recomendações sugeridas;

XI. O Réu informou o Autor do facto descrito no ponto 32 *supra*, bem como de que deveria realizar a revisão anual no ano de 2020;

XII. Apesar de não efetuar anualmente muitas horas no barco, o Réu usufruía da embarcação nos períodos de maior calor e, também, durante o resto do ano, altura em que saía para o mar cerca de uma vez por mês, quando o estado do tempo o permitia;

XIII. Aquando da venda da embarcação, o Réu nada garantiu ao Autor.

A matéria alegada que não se mostra seleccionada no elenco dos factos provados e não provados constitui matéria conclusiva, repetida, irrelevante ou de direito e, por isso, não foi considerada, tendo em conta o sentido e alcance dos temas da prova enunciados.

A audiência final decorreu com o registo em gravação digital das declarações de parte e dos depoimentos testemunhais nela prestados. Tal circunstância, que deve, também nesta fase do processo, revestir-se de utilidade prática, dispensa um relato detalhado e minucioso do que aí se afirmou oralmente.

Assinale-se, de igual sorte, que o Tribunal apenas deve atender aos factos que, tendo sido oportunamente alegados pelas partes ou licitamente introduzidos durante a instrução, forem relevantes para a resolução do pleito, não lhe cabendo pronunciar-se sobre matéria factual que se mostre desnecessária - ou não essencial - a tal desiderato.

Isto posto, relativamente à materialidade dada como provada na ação, o Tribunal alicerçou a sua convicção na análise crítica e valoração da prova produzida. Procurando agora sinalizar os aspetos mais importantes e sem a preocupação exaustiva de, ponto por ponto, detalhar os respetivos meios de prova por referência a cada um dos factos visados, a convicção



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

do Tribunal radicou na ponderação dos vários documentos aí assinalados correspondentemente, não deixando tal ponderação de ser conjugada/articulada com o sentido e alcance das declarações e depoimentos prestados, e com a perícia efetivada.

Porém, começando pela matéria factual que foi alvo de aceitação expressa pelo Réu, afirmamos que os concretos pontos 1, 3 a 6, 8, 16 e 17 se encontram nessa condição, em face do explícito posicionamento manifestado no artigo 1.º da contestação (sem prejuízo do respaldo da prova documental inerente, correspondentemente assinalada).

Em relação aos pontos 2 e 7, ambos também reflexo daquela aceitação do Réu, obtiveram confirmação probatória nos respetivos documentos de fls. 7v, 8, 8v e 9.

Em relação aos pontos 9 a 11, tivemos em consideração o sentido e alcance dos depoimentos das testemunhas arroladas pelo Autor, EE e FF (o filho do Autor, e advertido para os termos do artigo 497.º, n.º 2, do Código de Processo Civil), na sua conjugação com as declarações de parte produzidas pelo Autor em audiência final e com o documento indicado naquele ponto 9.

Em relação aos pontos 12 a 14, tivemos em consideração o sentido e alcance dos depoimentos das testemunhas arroladas pelo Autor, GG e HH, na sua conjugação com as declarações de parte produzidas pelo Autor em audiência final.

Quanto à demonstração dos pontos 15, 18 e 19, além destas duas testemunhas e das inerentes declarações de parte, também se atendeu ao espólio documental constante de fls. 10 a 16v, na sua articulação com a clareza do relatório pericial ínsito de fls. 63 a 66v, abaixo transcrito na sua totalidade (à luz da sua pertinência para a presente demanda).

Quanto à demonstração dos pontos 20 a 22, valeram as declarações de parte do Autor, na sua conjugação com os correspondentes documentos indicados em concreto (cfr. documentos de fls. 17 a 25). Algum peso mereceram aqui, também, e no que toca ao ponto 22, as declarações de parte do próprio Réu (desconhecedor do estado do motor).

No tocante à comprovação do ponto 23, tivemos também em linha de consideração o sentido e alcance dos depoimentos das testemunhas arroladas pelo Autor, GG e HH, na sua conjugação com as declarações de parte produzidas pelo Autor em audiência final.

Em relação aos pontos 24 a 26, tivemos em consideração o sentido e alcance dos depoimentos das testemunhas arroladas pelo Autor, GG e HH, na sua conjugação com as declarações de parte produzidas pelo Autor em audiência final e com os documentos correspondentemente mencionados (cfr. documentos de fls. 25v a 27v).

As mesmas duas testemunhas e as declarações do Autor foram confirmativas do conteúdo do ponto 27 - sem prejuízo da relevância do documento inserto a fls. 28 e 98.

O mesmo se afirma, *mutatis mutandis*, relativamente à comprovação do ponto 28, no respeitante às ditas testemunhas GG e HH, na sua necessária conjugação com as declarações de



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

parte do Autor, com o documento apresentado a fls. 9v e com o relatório pericial constante dos presentes autos.

Em relação à demonstração do ponto 29, relevaram as declarações de ambas as partes, na sua conjugação com o depoimento da testemunha FF, posto que todos estiveram presentes aquando da deslocação do demandante ao armazém onde se encontrava a embarcação. Tratou-se da primeira vez que o Autor viu o barco em causa ao vivo, correspondendo o mesmo à fotografia constante do anúncio de fls. 7v.

Em relação à demonstração do ponto 30, para além da visualização em audiência dos filmes dos ficheiros juntos em *pen drive* e do documento de fls. 38v (estacionamento temporário da embarcação por dez dias), tivemos como suporte probatório as próprias declarações de parte do Réu e, bem assim, o alcance dos depoimentos testemunhais de II, JJ, KK e LL, os quais usufruíram da utilização da referida embarcação em períodos de lazer, dentro daquele hiato temporal de dez dias; em concreto, desde 21 até 31 de maio de 2020, à beira da alienação do barco ao demandante.

Quanto à comprovação do ponto 31, configura matéria isenta de controvérsia, tendo ambas as partes e as testemunhas EE, FF e MM presenciado a entrega do barco em ..., no dia 6 de junho de 2020, na esteira da compra e venda acordada.

Quanto à comprovação do ponto 32, adveio das declarações de parte do Réu, estando, de resto, claramente reconhecida no artigo 19.º, primeira parte, da contestação, onde se afirmou que no “(...) último ano - 2020 - o R. não fez a revisão anual (...)”.

No respeitante à demonstração do ponto 33, por referência ao orçamento que se encontra documentado a fls. 23, proveniente da empresa DD, as testemunhas GG e HH corroboraram ter sido elaborado com base em peças novas (mormente, quanto ao bloco e cabeça do motor), ao transmitirem a ideia de que, sendo a mencionada empresa representante da marca *HONDA* em Portugal, “*nós não trabalhamos em peças em segunda mão*”; ao invés, nem seria prestada garantia.

Relativamente aos factos não provados (cfr. pontos I a XIII), o Tribunal assim os considerou porquanto não foi produzida prova suficiente por banda do ora demandado, ou foi produzida prova em contrário e infirmativa.

Com efeito, quer os depoimentos das testemunhas arroladas pela defesa (para além das já referidas, NN, OO, PP e QQ), quer os restantes documentos que foram aportados em sede de contestação (cfr. documentos de fls. 39 a 41v), revelaram-se como insuficientes para abalar a prova produzida pelo Autor e, no passo seguinte, vir a sedimentar a concreta facticidade elencada naqueles pontos I a XIII.

Num balanceamento valorativo da prova produzida nos autos, ao abrigo da sua livre apreciação crítica, ficámos convictos em atribuir maior importância, e conseqüente respaldo, aos meios levados a cabo pelo demandante, em manifesto detrimento da defesa; sendo que as



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

testemunhas do Autor foram congruentes entre si e verosímeis no que afirmaram perante o Tribunal. Falaram de um modo desinteressado (mesmo o filho do Autor, que esteve suficientemente focado e assertivo no que disse, apesar da juventude), com objetividade e isenção, assim granjeando credibilidade, ao passo que as testemunhas arroladas pelo Réu ficaram aquém de sustentar aquela materialidade fáctica em presença.

A tal propósito, notámos alguma ênfase excessiva em relação aos cuidados que o Réu prestava à embarcação, praticamente até às vésperas da sua venda ao Autor, sendo tónica comum a quase todas as testemunhas a circunstância de ele proceder, com um rigorismo fora do habitual, à lavagem da embarcação e do correspondente motor.

A título ilustrativo, a testemunha OO, antes ainda de lhe ser colocada a questão sobre o quão obstinado era o Réu com a manutenção da embarcação, referiu que o Réu “*era super-cuidadoso com o barco*”; ou seja, sem que ninguém houvesse perguntado nada a esse nível, avançou com uma suposta “*resposta*”, não sem aditar, mais à frente e doutro passo, que pouco percebe da matéria em causa (“*de barcos*”).

Nessa medida, quer-nos parecer que várias das testemunhas arroladas pela defesa trouxeram discursos demasiado concertados e excessivamente harmónicos entre si, numa frente comum tendente a sobrevalorizar os cuidados que o Réu depositava e investia na manutenção e conservação da embarcação visada, até bem próximo da altura da venda. De tal modo que, salvo o respeito devido, a credibilidade delas ficou algo enfraquecida.

No atinente à perícia que se fez nos autos, consideramos que, não só a mesma veio corroborar, de pleno, o conteúdo do relatório técnico que a empresa DD elaborou (cfr. documento de fls. 12 a 16v), como registou o pensamento essencial de que a cabeça do motor se encontrava num estado irreversível devido ao elevado nível de corrosão do motor, corrosão essa que, muito provavelmente, não se desenvolveu apenas desde junho de 2020. Isto é, tudo indica que a incontornável corrosão foi um procedimento de anos, com o barco em poder do Réu, o que não deixa de ser consentâneo com a utilização feita.

Ora, a testemunha EE (amigo do Autor e sem qualquer relação familiar com o mesmo), apesar da sua juventude e menoridade, prestou um depoimento válido e consistente na parte da matéria que presenciou diretamente, recordando-se de a embarcação ter sido transportada para ..., no mês de junho de 2020, altura em que foi entregue fisicamente ao comprador, aqui demandante. A testemunha relatou o circunstancialismo relacionado com os primeiros afazeres levados a efeito junto do barco, incluindo a sua pintura anti-vegetativa, lavagem e mudança do óleo e filtro do óleo, no dia anterior (sábado, 6 de junho) a terem colocado a embarcação na baía de ... (domingo, 7 de junho). Viu tais diligências do Autor e participou nelas, juntamente com o filho do Autor. Também observou, quando o barco foi à água (no dia 7), que, volvidos cerca de dez minutos, o seu motor começou a “*engasgar*” e a falhar, com o “*mija-mija*” (nas palavras desta testemunha) a não funcionar logo nessa primeira ocasião. Na semana seguinte,



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

acompanhou o mecânico solicitado à empresa DD na deslocação da embarcação até à Nazaré, desde ..., mas o motor continuou a falhar, e “*não puxámos por ele*”. O percurso terá demorado cerca de 20 minutos (ou mais) e a embarcação foi deixada na Nazaré, num dia de semana. Nessa deslocação marítima o Autor não esteve presente, sendo que esta testemunha não esteve em Setúbal, por ocasião da ida do Autor em maio de 2020, para a primeira visualização do barco.

Em relação à testemunha FF, menor e filho do ora Autor, acompanhou o seu pai na ida a Setúbal em maio de 2020, estando o barco em causa ainda num armazém. O Réu terá transmitido ao Autor que era uma pessoa cuidadosa e que a embarcação tinha as revisões efetuadas. Mais tarde, quando o progenitor se decidiu pela aquisição do barco, este foi levado pelo Réu para ... no início do mês de junho de 2020, pondo-se a hipótese de se colocar logo a embarcação na água (no dia 6). Porém, nesse primeiro dia não foi colocado dentro de água, tendo o Autor optado (antes) por cuidar da embarcação, com a inclusão da sua pintura anti-vegetativa. De acordo com este depoimento, colocaram o barco na água, no domingo (dia 7), e notaram logo algumas falhas de potência no motor, ou seja, não foi necessário esperar muito tempo para ocorrer esse problema ao nível do motor, que não se detetaria se o motor trabalhasse fora de água. Esta testemunha, de forma credível e com uma genuidade conferida pela própria idade jovem, malgrado a sua estreita ligação familiar ao Autor, trouxe à liça a primeira perceção que o progenitor teve logo que colocou o barco no mar, dando nota da aludida patologia.

No tocante à testemunha GG, gestor da empresa DD - ..., *Unipessoal, Lda.*, e que conhece o Autor há cerca de três anos, por ser cliente na referida empresa, prestou um depoimento essencialmente técnico e focado no mau estado do motor da embarcação visada, tendo sido a mesma testemunha quem tripulou o barco desde a baía de ... até ao porto da ..., sob solicitação do Autor. Foram incisivas as afirmações no sentido de que “*o motor não desenvolvia quando acelerava*”, a deslocação se operou com lentidão devido a esse facto e de que “*o motor falhava a qualquer momento e estava todo corroído por salgadiço marítimo*”, sendo já antigo e ostentando água dentro do óleo. Parecia-lhe que não havia sido passado por água doce, tendo a testemunha corroborado, a esse nível, todos os registos fotográficos que se encontram juntos aos autos, designadamente a acompanhar o relatório pericial. No mais, e sobre tal matéria, confirmou o sentido e alcance do relatório técnico constante de fls. 18v, datado de 15 de julho de 2020, aditando que o motor ainda está na sua empresa. Afiançou, ainda, que todas as intervenções que o Autor fez no motor foram para a sua beneficiação, não o atingindo negativamente, e atribuindo os problemas havidos à falta de manutenção ao longo dos anos; tal como corroborou os valores constantes dos autos, assegurando que o orçamento da empresa não poderia ser elaborado com peças já usadas. A empresa DD, representante da marca *Honda*, não trabalha com peças de “*segunda mão*”.

Por seu lado, a testemunha HH também conhece o Autor por ser cliente da sociedade DD, na qual a testemunha é colaborador/mecânico. Na linha do depoimento pregresso, esta



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

testemunha analisou com bastante rigor o motor em causa, chegando à conclusão de que o mesmo se encontra num elevado estado de corrosão, com clara falta de potência e contaminação de água em dois dos quatro cilindros. Atribuindo esse mau estado do motor ao envelhecimento ao longo dos anos, e não a uma qualquer atuação pontual ou circunscrita no tempo, a testemunha realçou a falta de manutenção como causa primeira do descrito, na sua conjugação com a ação corrosiva da água do mar. Basicamente, a testemunha confirmou o conteúdo do relatório técnico de fls. 18v, da sua autoria e responsabilidade, fazendo crer que a cabeça do motor não tem recuperação em virtude do elevado nível de corrosão do estado do motor, o que determina que o mesmo se mostre totalmente inapto para funcionar. Quanto às intervenções do Autor, considerou as mesmas benéficas ou não prejudiciais. E sobre os valores constantes dos autos, de igual sorte os sustentou, enfatizando que *“na empresa só trabalhamos com material de origem”*.

No atinente à testemunha II, assumiu ser amigo do Réu há cerca de 25 anos, mas sem interesse na causa. Este depoimento deverá dividir-se em dois vetores essenciais: um, relacionado com os cuidados alegadamente seguidos pelo Réu na manutenção e conservação da embarcação em apreço; o outro, respeitante aos dias passados com o Réu, no final do mês de maio de 2020, pouco tempo antes de ele ter vendido o barco ao Autor. Quanto ao primeiro aspeto assinalado, pode dizer-se que a testemunha não logrou convencer o Tribunal, ao reiterar - a nosso ver, com alguma dose de exagero nos termos empregues - a minúcia *“obsessiva”* com que o aqui Réu lidava quando era o dono da embarcação, ao longo dos anos em que a testemunha o constatou e em face de uma relação de amizade próxima. Ou seja, ficou a desconfiança para o Tribunal de que a testemunha se excedeu nesse detalhe bastante *“palavroso”*, retirando a necessária espontaneidade/isenção ao depoimento prestado e desenvolvido. Em relação aos dias em que o Réu *“se despediu”* da embarcação, antes da sua venda, a própria testemunha surge numa das filmagens obtidas e juntas aos autos, numa mota de água com outra pessoa - mas o discurso transmitido foi insuficiente para abalar a prova produzida pelo Autor, no respeitante ao estado do motor e às falhas depois evidenciadas.

Já a testemunha JJ, namorada do Réu há cerca de 23 anos, também patenteou, na nossa livre apreciação da prova, os mesmos problemas que o anterior depoimento, no respeitante aos cuidados excessivos que o Réu dedicava em sede de manutenção da embarcação em causa: *“há mais de dez anos que tinha esse barco, vendeu-o em 2020, mas era muito cuidadoso com ele; sempre lavava o motor, sempre, sempre; era muito minucioso e cuidadoso com tudo, o barco era «o menino dos olhos dele»;* *todas as vezes que ligou o motor, ele nunca falhou”*. Isto é, um pouco na pegada do depoimento pregresso, esta testemunha acabou por cair também em alguns exageros verbais, em prol da atuação do Réu em relação à embarcação de que fora proprietário, com enfoque para o respetivo motor. E, tal como referido anteriormente, o testemunho em presença atingiu um cunho altamente abonatório, de tal modo que lhe subtraiu



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

credibilidade/imparcialidade, a ponto de afirmar que, até final do mês de maio de 2020, a embarcação nunca deu problemas: o motor sempre funcionou bem até ser entregue ao comprador do barco em causa, rematou. Em todo o caso, a testemunha esteve presente na entrega do barco ao aqui demandante em ..., nos começos de junho de 2020, apesar de não se revelar como consistente tudo quanto disse em relação ao motor e ao seu pretensão “*bom funcionamento*”. Também no decurso desta inquirição, e à semelhança da anterior, foram exibidos à testemunha os filmes e imagens que constam da *pen drive* que se encontra apenas por linha aos autos (cfr. termo de junção a fls. 81), conforme se sinalizou na ata respetiva.

Em relação à testemunha MM, também exprimiu a sua relação de amizade para com o Réu há cerca de 16 ou 17 anos, mas sem interesse na causa. Afirmou, desde logo, que nunca andou na embarcação em apreço, apesar de o ter sido convidado, só por falta de oportunidade. Esteve presente na entrega do barco em ..., crendo que o Autor não teve a intenção de colocar a embarcação na água, no dia em que a recebeu (um sábado). O motor parecia trabalhar bem e sem ruídos, mostrando-se estável (acrescentou). Mais referiu que o Réu é uma pessoa cuidadosa com os equipamentos. Porém, a testemunha foi parca na contraprova em relação ao Autor, denotando não revelar um conhecimento qualificado dos factos em presença (motor) e, tal como o reconheceu, jamais navegou na embarcação vendida ao Autor, antes da alienação.

Quanto à testemunha NN, amigo do Réu desde o ano de 2005, afirmou que andava com frequência no barco em causa, juntamente com o Réu, o qual permanecia em armazém (em Setúbal). Normalmente, saíam ambos do porto desta localidade. O Réu era cuidadoso com a embarcação e com o seu motor, lavando-os. Era esse o procedimento habitual, o barco foi sempre bem estimado, sendo o Réu muito zeloso com o mesmo. De igual sorte, disse que, uma semana e meia antes de ser vendido, tudo estava normal com o motor, nada indiciava o que veio a acontecer depois da venda ao Autor. Acrescentou que numa quarta-feira, no mês de maio de 2020, a testemunha foi à pesca na embarcação com o Réu, encontrando-se sempre “*impecável*”. E, uma vez mais, tais declarações emergiram como desprovidas de imparcialidade/isenção, sobretudo no seu confronto com toda a prova vinda da iniciativa do demandante, que foi proeminente.

Por seu lado, a testemunha KK, com alguma relação de amizade para com o Réu, referiu não possuir barco e ter andado na embarcação em causa por duas ou três ocasiões, a última das quais a partir de Setúbal, em maio de 2020. Assumiu que “*não percebo muito de barcos...*”, mas “*andava bem*”. Jamais o Réu comentou um qualquer problema existente com a embarcação visada. No mais, assinalou que este se tratava de uma pessoa bastante cuidadosa com a limpeza da embarcação em si, que “*tinha os cuidados que toda a gente tem*”, inclusive com a lavagem do motor, e fazia-o nos termos habituais. O dito barco era guardado num armazém em Setúbal, segundo foi mencionado.



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

A testemunha LL, do círculo de amizade do Réu (há cerca de sete anos), falou sobre a única ocasião em que andou na embarcação do Réu (em 31 de maio de 2020), num dia que recordou como muito bem passado juntamente com o aqui demandado e em família. Nessa ocasião, o barco “*andava bem*” e não ouviu nada de estranho ao nível do seu motor, no contexto de um dia muito agradável de sol. No final do referido dia, a embarcação foi içada e limpa, tendo a testemunha ficado a aguardar a sua limpeza e sendo o Réu - segundo o disse - uma pessoa muito cuidadora, inclusive quanto ao motor. Referiu não se recordar de nenhum problema com esse barco. Destacou, ainda, o tratamento minucioso do Réu em relação à mota que também detém, vendo-o como pessoa de muita confiança nos detalhes (motor) dessa mota, divisando-se neste depoimento um pendor marcadamente abonatório/apologético quanto à pessoa do aqui demandado, no tocante ao seu zelo relativamente à embarcação em apreço e à mota.

A testemunha OO, que assumiu nunca ter tido nenhum barco, reconheceu o dia 30 de setembro de 2019 como a última vez em que andou na embarcação de recreio do Réu (no ano de 2020 não o fez). Nunca detetou problemas com a mesma, segundo afirmou, antecipando a testemunha a “*resposta*” de que o Réu é “*super-cuidadoso com o barco*”, e demorando, normalmente, uma hora ou hora e meia no procedimento de lavagem do mesmo, antes de ser armazenado (em Coima ou em Setúbal). Transmitindo a ideia, sempre reiterada, de que nunca percecionou nada de diferente ou de anormal no funcionamento do motor da embarcação visada (a última vez, repita-se, em setembro de 2019), esta testemunha enfatizou que o barco esteve sempre normal, nada de invulgar sentiu no seu andamento, mas também não deixou de referir que pouco percebe de embarcações, não tendo utilizado a mesma no ano de 2020 (como se disse). Tratou-se de um depoimento pouco relevante no seu teor e de cunho tendencialmente abonatório.

No respeitante à testemunha PP, operador de máquinas e de utilidades junto do *Clube Naval* ... (trabalha com uma grua móvel de tirar e colocar embarcações da/na água), afirmou lembrar-se do barco do Réu, por tê-lo tirado diversas vezes da água, normalmente ao fim de semana, em Setúbal. Sobre o Réu aditou que lavava o barco por tempo em excesso, gastando muita água sem necessidade: “*por várias vezes me chateei com ele, pois prejudicava o meu trabalho*” com tal procedimento demorado. Esta testemunha avançou declarações também escassamente sedimentadas, e sobretudo focadas na circunstância de o Réu se alongar na limpeza da sua embarcação.

Por último, a testemunha QQ disse (aos costumes) que o Réu é cliente da empresa *RR, Lda.*, local onde a testemunha labora desde o ano de 2011, tendo surgido, desse modo, uma relação de amizade com o ora demandado. Afirmou recordar-se da embarcação do Réu, quando este se deslocava à oficina para o tratamento da mesma, com a inclusão do seu motor (já com alguns anos). Sobre o Réu, disse que sempre foi uma pessoa que não punha em causa as



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

sugestões de reparações (mudança de óleo, filtros, correias, etc.), mas nunca se queixou de problemas no motor, “*nunca abrimos o motor (com quatro cilindros)*”. Recordou-se de ter visualizado fotografias do “*motor desarmado*”, admitindo a verificação concreta de corrosão no motor do barco em apreço, fruto do contacto com a água salgada (passagem por água doce é o procedimento adequado para se tentar evitar a corrosão, acrescentou). De igual sorte, a testemunha deu a sua opinião sobre o montante orçamentado nos presentes autos pela empresa DD, considerando “*exagerado*” o valor indicado, a esse nível. No seu entender, o orçamento deveria rondar, no máximo, a estimativa de € 1 500,00, pois só em último recurso se lança mão de peças novas: “*procuramos*” consertar as peças danificadas, designadamente as corroídas pela água salgada, e tudo o que resta - afirmou - o motor terá de levar de novo.

Realizado o aludido percurso quanto aos depoimentos testemunhais prestados, importa frisar, por outro lado, o sentido e alcance das declarações de parte, tanto do Autor (no começo da audiência final), como do Réu (no seu final e antes das alegações orais).

No respeitante às declarações de parte sobre a matéria factual alegada em sede de petição inicial (todos os factos controvertidos, com exceção dos artigos 1.º a 6.º, 14.º e 15.º, admitidos por acordo), e transversais aos temas da prova enunciados - o estado do motor da embarcação que o Réu vendeu ao Autor; o conhecimento do Réu sobre o estado do motor; os atos realizados pelo Autor na embarcação após a compra e se tiveram alguma consequência no funcionamento do motor; o valor do motor da embarcação; o valor da reparação do motor da embarcação; o valor de um motor para instalação na embarcação; e a responsabilidade do Réu pelos danos sofridos pelo Autor -, e a propósito deste “*recente*” meio de prova, tem sido nosso entendimento que, “*(...) em relação a factos que são favoráveis à procedência da ação, o juiz não pode ficar convencido apenas com um depoimento desse mesmo depoente, interessado na procedência da ação, deponha ele como «testemunha» ou preste declarações como parte, se não houver um mínimo de corroboração de outras provas*” (cfr. Ac. Rel. Porto de 20.11.2014, relatado por **Pedro Martins** e com texto disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)).

Ora, a verdade é que tais declarações do Autor, na sua articulação com os restantes meios de prova carreados pelo mesmo na lide (prova pericial, documental e testemunhal), tiveram força suficiente para fazer abalar a prova da contraparte, já descrita, tendo, por isso, contribuído, num pendor não despidendo, para a demonstração dos factos concretos constitutivos do direito alegado pelo demandante (cfr. artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil).

Com efeito, o Autor falou desenvolvidamente e de forma bastante convincente sobre a estrutura fáctica da sua petição inicial (com ressalva para os aspetos confessados por escrito na contestação), fazendo um relato idóneo e credível sobre os contornos do negócio encetado e firmado com o Réu, de compra e venda da embarcação identificada nos autos. Trouxe alguma clarividência, no seu discurso, sobre o mau estado do motor da embarcação visada, aquando da sua venda (não detetável à vista), mas não deixando de revelar parcos conhecimentos técnicos



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

quanto à questão central do estado do dito motor. E foi, justamente, a sua condição de “*leigo na matéria*”, de apenas mais um comprador de barco de recreio para lazer (também para “*escapar*” aos malefícios da pandemia em curso) que lhe conferiu veracidade nas declarações prestadas. A genuinidade com que falou em audiência, a boa fé que das suas palavras transpareceu e a postura de “*homem de palavra*” (sem desprimor para o Réu), que procurou atuar no negócio dentro de um contexto de amizade e confiança para com o vendedor, permitiram ao Tribunal, juntamente com os outros meios de prova, solidificar uma convicção em prol da versão dos factos vinda do Autor; no âmago de um discurso crível que, como se viu, não deixou de ser transversal à presente causa (com enfoque para os pontos 9 a 15 e 18 a 28, oriundos da petição inicial).

Diferentemente se passaram as coisas no atinente ao aqui Réu, disposto a prestar declarações orais sobre a matéria factual constante dos artigos 2.º a 9.º, 13.º, 14.º e 18.º a 20.º da contestação. Com discurso pouco credível e bastante “*vergado*” à versão escrita da sua contestação, o declarante não logrou convencer o Tribunal dos aspetos factuais em presença e que teriam que ver com todas as vicissitudes e/ou contingências trazidas à demanda através dessa peça processual. Ressalvado um ponto ou outro em que veio assumir o seu posicionamento perante o Autor (por exemplo, o não ter feito a revisão anual da embarcação em 2020 e os dias de maio em que procedeu a “*campismo marítimo*”), a verdade é que as declarações em apreço ficaram muito aquém daquilo que a defesa procurou respaldar, sendo pouco mais do que a reprodução, por via oral, do texto escrito; e repisando, doutro passo, todos os pretensos cuidados mantidos com o estado do motor.

Relativamente à perícia realizada nos autos, urge enfatizar que a mesma se revelou como profundamente esclarecedora para se captar qual o estado do motor da embarcação, sendo certo que o relatório pericial data de 6 de agosto de 2021 (elaborado depois da inspeção e averiguações necessárias ao motor em apreço) - ou seja, cerca de um ano e dois meses após a formalização do contrato de compra e venda subjacente aos presentes autos.

Os quesitos submetidos às respostas escritas do Sr. Perito SS, num total de três (cfr. ata da audiência prévia), foram basicamente os seguintes:

- (i) Qual o nível de corrosão da cabeça e do bloco do motor da embarcação;
- (ii) Se esse estado de corrosão, da cabeça e do bloco do motor, já estaria assim no momento da venda da embarcação (junho de 2020);
- (iii) Se é possível aferir se alguns dos componentes do motor foram alterados ou substituídos, e se é possível aferir há quanto tempo.

Eis, pois, o conteúdo textual do relatório pericial apresentado (cfr. fls. 63v a 64v), que, de resto, não foi alvo de nenhuma reclamação das partes:

**“Contextualização**



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

*O motor em causa caracteriza-se por ser um motor de explosão, funcionando segundo o ciclo de quatro tempos, atmosférico, com uma arquitetura de quatro cilindros em linha. Em cada um destes encontram-se quatro válvulas, estando os veios de ressaltos que asseguram o funcionamento das mesmas situados na cabeça do motor. Possui lubrificação forçada e refrigeração por líquido. Tratando-se de um motor fora de borda (ou de popa), o líquido usado para esse efeito é a água do meio onde a embarcação navegue (água do mar, neste caso), em circuito aberto. Das características referidas, destaca-se a última, pela relevância que tem para o presente relatório.*

*Em motores com a configuração acima apresentada, a água é aspirada por uma bomba e percorre o interior do motor onde, por contacto direto com as superfícies metálicas - que recebem parte do calor gerado no interior dos cilindros - aquece, dissipando a elevada carga térmica a que os componentes estão sujeitos, e é devolvida ao mar. Esta arquitetura garante alguma simplicidade: é dispensada a utilização de um circuito primário, fechado, e de um permutador de calor. Acarreta, porém, um inconveniente direto: os problemas causados pelo contacto contínuo de componentes com a água do mar estendem-se ao interior do motor, a todos os canais por ela atravessados. De forma a mitigar os danos por ela causados ao longo do tempo, os construtores de motores procuraram melhorar as ligas metálicas usadas, aplicar tratamentos adequados em componentes particularmente sensíveis, utilizar elementos de proteção contra a corrosão e recomendam, consistentemente, a circulação do motor com água doce após cada utilização. Esta operação conduziria a uma diluição dos sais depositados pela água do mar nos canais por onde circula e, se executada idealmente, à remoção daqueles.*

*A quase inevitável acumulação de sais - bem como de outras partículas transportadas pela água do mar que poderão acumular-se conjuntamente - contribuirá para uma maior resistência à passagem da água, dificultando a dissipação do calor gerado no interior dos cilindros, quer seja de uma forma gradual (devido, por um lado, a uma redução do caudal, por outro, à criação de mais uma barreira à transmissão de calor), quer abrupta (caso venha a bloquear um canal). Estes sais favorecerão, também, o processo de corrosão. Porém, relativamente a este fenómeno, o seu desenvolvimento não está somente condicionado pela maior ou menor quantidade de sais acumulados: durante a utilização do motor são também criadas condições propícias à corrosão (salinidade e presença de oxigénio na água do mar). As ligas utilizadas pelos fabricantes de motores, ainda que possuam uma elevada resistência à corrosão, não lhe são imunes. Os ânodos sacrificiais, que serão atacados preferencialmente, protegendo os componentes mais importantes, ajudam a diminuir a intensidade do processo. A sua substituição encontra-se por isso prevista nas recomendações dos fabricantes.*

*Assim, e excluindo aspetos construtivos e de projeto, podem ser identificados na utilização deste tipo de motores fatores relevantes para o aparecimento e desenvolvimento da corrosão: salinidade da água onde a embarcação navegou; idade; número de horas de*



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

*funcionamento; número de ciclos de utilização; cumprimento das regras de utilização e manutenção.*

**Resposta ao quesito 1**

*O nível de corrosão é acentuado na cabeça do motor (nas zonas de circulação de água) e menor no bloco, onde o fenómeno se encontra maioritariamente confinado a algumas regiões. A corrosão, neste tipo de ligas, dá-se predominantemente sob forma de pitting (pequenas cavidades na superfície), o que se verifica na observação dos componentes em causa. Deve acrescentar-se que este fenómeno, ao criar irregularidades em superfícies inicialmente lisas, favorece a acumulação de sais. Estes depósitos eram também claramente visíveis.*

**Resposta ao quesito 2**

*A corrosão sob a forma de pitting aparece desde os momentos iniciais em que se reuniram as condições para tal (o contacto com a água do mar, atacando irregularidades microscópicas da superfície). Após a formação de cada pequena cavidade, esta estabilizará, não tendendo a aprofundar-se, pois formar-se-á uma camada protetora em torno do metal são. Considera-se altamente improvável que a corrosão se tenha desenvolvido somente desde junho de 2020.*

**Resposta ao quesito 3**

*Não é possível aferir de modo a garantir inequivocamente que não houve alteração ou substituição de componentes. Não há, no entanto, qualquer indício visível de que tal tenha acontecido.*

*Deve notar-se que a junta da cabeça (elemento que garante a vedação entre a cabeça e o bloco do motor) não se encontrava no local. Por se tratar de um elemento não reutilizável, não se deve estranhar que não tenha sido guardada (é habitual que tal não aconteça) e a sua observação dificilmente acrescentaria algo aos pontos anteriores. Esta junta, tendo em conta as irregularidades existentes na cabeça do motor, deverá ter deixado de cumprir a sua função, permitindo a passagem de água para o circuito de óleo e para o interior de um ou dois cilindros (cujo aspeto coincidia com o mau funcionamento daí resultante). A falha da junta da cabeça (frequentemente designada por «junta queimada») terá sido um episódio relevante que conduziu às deficiências de funcionamento do motor. O fator que normalmente determina a sua falha é o sobreaquecimento do motor. Para tal poderão ter contribuído a corrosão existente e os depósitos de sal, na medida do que anteriormente foi referido. A forma de utilização do motor pode também ser determinante para o processo: as temperaturas atingidas ou a variação brusca destas (em particular nos processos de arranque e paragem) podem, consoante a amplitude, produzir danos imediatos ou cumulativos e perceptíveis posteriormente”.*

*Ou seja, quanto ao nível de corrosão da cabeça e bloco do motor da embarcação, verificou-se pericialmente que o nível de corrosão é acentuado na cabeça (nas zonas de circulação de água), mas menor no bloco do motor, onde o fenómeno se encontra*



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

maioritariamente confinado a algumas regiões. Já os mencionados depósitos de sais eram também claramente visíveis, conforme se expressou na resposta ao primeiro quesito.

Se esse estado de corrosão - da cabeça e do bloco do motor - já estaria assim no momento da venda da embarcação (junho de 2020), constata-se, entre o mais, que o Sr. Perito considerou “*altamente improvável*” que a corrosão se houvesse desenvolvido apenas desde junho de 2020; o mesmo é dizer ser grande a probabilidade de ela ter sido anterior ao mês de junho de 2020 (à realização da compra e venda da embarcação em presença).

Por fim, à questão se é possível aferir se alguns dos componentes do motor foram alterados ou substituídos, e se é possível aferir há quanto tempo, o mesmo Sr. Perito, não podendo garantir a inalteração inequívoca ou a substituição de componentes, não deixou de salientar que inexistia qualquer indício visível de que tal tenha acontecido em concreto.

***III. Fundamentação de direito e subsunção jurídica***

Como se enquadrou, o objeto do litígio consiste em determinar o estado do motor da embarcação que o Réu vendeu ao Autor e o conhecimento daquele sobre o referido estado. Ou seja, a questão essencial a decidir radica em apurar, em concreto, se o Réu vendeu ao Autor uma coisa defeituosa, estando ciente - ou não - de que o fazia.

Analisando.

Em face da factualidade alegada na petição inicial, não cabem dúvidas de que estamos, desde logo e em tese, perante um quadro factual de cumprimento defeituoso de um contrato de compra e venda de uma embarcação de recreio.

Com efeito, em sede de alegação de direito (cfr. artigos 31.º a 38.º da petição inicial), o Autor invocou, a esse nível, que o Réu lhe vendeu uma embarcação de recreio impedida de realizar a finalidade a que se destina, que é o da navegação de lazer - isto é, vendeu-lhe uma coisa defeituosa. Aplica-se à compra e venda em apreço a disciplina dos artigos 913.º e seguintes do Código Civil, de que se destaca o n.º 1 do seu artigo 913.º.

Disse o demandante resultar da conjugação dos artigos 914.º e 921.º do Código Civil que o comprador tem direito de exigir do vendedor a reparação da coisa defeituosa ou, se for necessário e esta tiver natureza fungível, a substituição dela, exceto se o vendedor desconhecer sem culpa o vício ou a falta de qualidade de que a coisa padece, e, independentemente de culpa do vendedor, se este estiver obrigado a garantir o bom funcionamento do bem vendido, quer por convenção das partes, quer por força dos usos.

Afirmou o Autor que o Réu lhe vendeu uma embarcação e respetivo motor cuja falta de qualidade, se não conhecia, lhe era exigível conhecer, garantindo ao Autor que a coisa vendida estava em condições de absoluta operacionalidade. Pelo que, de acordo com a disciplina legal inserta nos artigos 913.º, 914.º e 921.º do Código Civil, assiste ao Autor o direito de exigir do Réu a reparação do motor ou, sendo necessário, a sua substituição.



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Exercitando tal direito, o Autor solicitou ao Réu que, de acordo com a sua preferência (deste), consertasse ou substituísse o motor, ou lhe devolvesse o montante (preço pago) da embarcação e motor contra a entrega dos mesmos, o que o Réu declinou.

Perante a rejeição do Réu, o Autor escolheu adquirir um motor novo, o que, para além de ser mais racional numa visão de custo/benefício, se revelava ser a solução necessária para ressarcir, na medida do possível, os danos por si sofridos, nomeadamente, permitindo-lhe ainda usufruir um pouco da embarcação durante o verão do ano de 2020.

Concluiu que, não sendo responsável pelo custo do motor efetivamente adquirido (onerosamente) pelo Autor, que foi duma cavalagem superior (potência de 150 cavalos), mostra-se o Réu responsável pelo custo de um motor equivalente ao da embarcação em causa (115 cavalos); custo esse cujo preço mais baixo encontrado no mercado foi na ordem de € 10 332,00, acrescido do montante da competente montagem/instalação (= € 906,81), assim perfazendo uma importância global de € 11 238,81 (peticionada a título principal).

O que importa aquilatar, à partida e no tocante ao regime jurídico aplicável, é se os factos apurados permitem divisar que o negócio dos autos se tratou de uma compra e venda genérica, regulada pelo regime do Código Civil, ou se estamos no campo da venda de bem para consumo, contrato que, como é sabido, possui uma regulamentação especial e autónoma - cfr. Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de abril, nas versões dadas pelo Decreto-Lei n.º 84/2008, de 21 de maio, e pelo Decreto-Lei n.º 9/2021, de 29 de janeiro - perante a compra e venda geral regida pelo Código Civil.

E, seguindo a linha de raciocínio do Autor no seu petitório inicial, é de aplicar o regime geral da compra e venda postulado pelo Código Civil, pois dos presentes autos não emerge que o Réu exerça com carácter profissional uma atividade económica que vise a obtenção de benefícios, nos termos do n.º 1 do artigo 2.º da Lei n.º 24/96, de 31 de julho; ou que se trate de uma pessoa (singular) que, ao abrigo de um contrato, vende bens de consumo no âmbito da sua atividade profissional (cfr. artigo 1.º-B, als. a) e c), do citado Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de abril, na sua redação atual).

Aqui chegados, nos termos gerais de direito civil e a propósito da “*Venda de coisas defeituosas*”, o artigo 913.º, n.º 1, do Código Civil (preceito remissivo) vem estabelecer, com clareza, o seguinte:

*“1 - Se a coisa vendida sofrer de vício que a desvalorize ou impeça a realização do fim a que é destinada, ou não tiver as qualidades asseguradas pelo vendedor ou necessárias para a realização daquele fim, observar-se-á, com as devidas adaptações, o prescrito na secção precedente, em tudo quanto não seja modificado pelas disposições dos artigos seguintes”.*

A “*secção precedente*” é a referente à venda de bens onerados (cfr. artigos 905.º e seguintes do Código Civil).



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

A coisa é defeituosa se tiver um vício ou se for desconforme atendendo ao que foi acordado. O vício corresponde a imperfeições relativamente à qualidade normal de coisas daquele tipo, enquanto a desconformidade representa uma discordância com respeito ao fim acordado. O conjunto dos vícios e das desconformidades constituem os defeitos da coisa (cfr. **Pedro Romano Martinez**, *Direito das Obrigações (Parte Especial) - Contratos*, 2.<sup>a</sup> edição, pág. 130, e *Cumprimento Defeituoso em Especial na Compra e Venda e na Empreitada*, 2001, pág. 166).

As consequências da compra e venda de coisas defeituosas determinam-se com referência a três aspetos: em primeiro lugar, na medida em que se trata de cumprimento defeituoso, encontram aplicação as regras gerais da responsabilidade contratual (cfr. artigos 798.º e seguintes do Código Civil); em segundo lugar, no citado artigo 913.º, n.º 1, faz-se uma remissão para a secção anterior respeitante à compra e venda de bens onerados; em terceiro lugar, nos artigos 914.º e seguintes do Código Civil estabelecem-se para a compra e venda de coisas defeituosas algumas especialidades.

Tendo em conta estes três aspetos definidores, importa determinar quais são as consequências da compra e venda de coisas defeituosas, cabendo, porém, distinguir as que advêm do regime regra do incumprimento, das especialmente fixadas para a compra e venda de coisas defeituosas, ainda que por remissão para a compra e venda de coisas oneradas.

Ainda nos termos gerais, incumbe ao comprador a prova do defeito da coisa (cfr. artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil) e presume-se a culpa do vendedor se a coisa entregue padecer de defeito (cfr. artigo 799.º, n.º 1, do Código Civil). Demonstrado o defeito e não tendo sido elidida/refutada a presunção de culpa do vendedor, do regime geral do incumprimento das obrigações decorre o direito de o comprador recusar a entrega da coisa defeituosa (cfr. **Pedro Romano Martinez**, *Direito das Obrigações (Parte Especial) - Contratos*, 2.<sup>a</sup> edição, págs. 135 e 136).

Sobre esta mesma questão, escreve **Calvão da Silva** (cfr. *Compra e Venda de Coisas Defeituosas*, 2006, pág. 61) que, constatado o vício ou o defeito do bem, existe verdadeira culpa presumida do vendedor, a quem cabe elidir a referida presunção através da prova do contrário (cfr. artigo 350.º, n.º 2, do Código Civil) - a prova da sua ignorância, não culposa, da existência de vício ou defeito (cfr., ainda, Ac. Rel. Porto de 16.05.2017, Proc. 267/09.9TBVLG.P1, relatado por **Vieira e Cunha**, com texto disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)).

Por outro lado, o artigo 905.º do Código Civil, aplicável por remissão do citado artigo 913.º, n.º 1, diz-nos que o contrato de compra e venda de coisa defeituosa é anulável por erro ou dolo, desde que no caso se verifiquem os requisitos legais da anulabilidade.

Com base nestes dois preceitos, a doutrina maioritária considera que a matéria dos defeitos da coisa se integra no instituto geral do erro, donde decorre a exigência da sua



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

essencialidade e da cognoscibilidade dessa essencialidade por parte do declaratório (cfr. artigos 247.º e 251.º do Código Civil).

Ou seja, nos termos desta doutrina, o comprador terá de provar o seu erro, a essencialidade do mesmo, bem como o facto de o vendedor conhecer ou não dever ignorar esses dois aspetos (cfr., por exemplo, **Pires de Lima e Antunes Varela**, *Código Civil Anotado*, volume II, 4.ª edição, págs. 204 a 209; e **Menezes Leitão**, *Direito das Obrigações*, volume III, 5.ª edição, pág. 121).

Numa perspetiva diferente, **Pedro Romano Martinez** (cfr. *Direito das Obrigações (Parte Especial) - Contratos*, 2.ª edição, págs. 125 a 127) entende que, não obstante a remissão efetuada no artigo 905.º do Código Civil, a situação deve antes ser enquadrada numa hipótese de resolução. Escreve este autor: “A *alusão*, constante do art. 905º CC, aos requisitos legais da anulabilidade, tem de ser interpretada em duas vertentes. Por um lado, no sentido de o comprador não poder pôr termo ao contrato com base em defeito de que tenha, ou pudesse ter tido conhecimento, no momento da celebração do contrato. Por outro lado, considerando que só se justifica a cessação do vínculo contratual caso a violação do dever obrigacional, por parte do vendedor, seja de tal forma grave, que não permita a manutenção do negócio jurídico.

*Em suma, esta anulação tem de ser sempre aferida atentos os pressupostos do incumprimento dos contratos, em sentido idêntico ao que ocorre em caso de resolução”* (cfr., também do mesmo autor, *Cumprimento Defeituoso em Especial na Compra e Venda e na Empreitada*, 2001, págs. 261 e segs.).

A norma do artigo 913.º, n.º 1, do Código Civil, elenca quatro categorias de vícios da coisa vendida, condições objetivas para as quais cria um regime especial de reparação (cfr. **Pires de Lima e Antunes Varela**, *Código Civil Anotado*, volume II, 4.ª edição, pág. 205):

- Vício que desvalorize a coisa;
- Vício que impeça a realização do fim a que ela é destinada;
- Falta das qualidades asseguradas pelo vendedor;
- Falta das qualidades necessárias para a realização do fim a que a coisa se destina.

Trata-se, assim, de defeitos essenciais, impedindo a realização do fim a que a coisa se destina e privando-a de qualidades (porventura) asseguradas pelo vendedor; defeitos que, se o comprador os conhecesse, não teria contratado - ou nos moldes em que o fez.

De outro passo, os efeitos essenciais da compra e venda são os seguintes: a transmissão da propriedade da coisa ou da titularidade do direito; a obrigação de entregar a coisa; e a obrigação de pagar o preço (cfr. artigo 879.º do Código Civil).

Ao lado da sua natureza real, a compra e venda tem, também, natureza obrigatória ou obrigacional.

O vendedor, por um lado, fica obrigado a entregar a coisa e o comprador, por outro, a pagar o preço. A transmissão da propriedade não fica, porém, dependente do cumprimento



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

destas obrigações, embora, em alguns casos, o não cumprimento possa dar lugar à possibilidade de resolução contratual. Tratando-se de uma compra e venda de coisa móvel, a transmissão da propriedade para o comprador dá-se por mero efeito do contrato (cfr. artigo 408.º, n.º 1, do Código Civil).

De harmonia com o disposto no artigo 914.º do Código Civil, tem o comprador o direito de exigir do vendedor a reparação da coisa ou, se for necessário e esta possuir natureza fungível, a substituição dela; mas esta obrigação inexistente se o vendedor desconhecia, sem culpa, o vício ou a falta de qualidade de que a coisa padece.

Este preceito corresponde, com grandes alterações, ao artigo 907.º do Código Civil. À expurgação dos ónus ou limitações corresponde para o vendedor, nestoutro caso, a obrigação de reparar a coisa ou, se for necessário e ela tiver natureza fungível, a de a substituir. Os direitos do comprador à reparação ou substituição não dependem dos requisitos exigidos para a anulação do ato (por exemplo, a essencialidade do erro; no sentido da autonomia do direito à reparação da coisa em face do direito de anulação do contrato, cfr. Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 30 de julho de 1981, relatado por **Licurgo Augusto dos Santos** e disponível em *Col. Jur.*, 1981, ano VI, tomo 4, págs. 92 e 93, douto Aresto que versa sobre a compra e venda de um veículo automóvel usado).

Porém, os direitos estão sujeitos à limitação imposta no segmento final do citado artigo 914.º, a menos que o vendedor haja garantido as qualidades da coisa em termos de responder por elas, mesmo isento de culpa. E é ainda necessário que o comprador não tenha tido conhecimento do vício da coisa ou da sua falta de qualidades. Não existem tais direitos, portanto, se o vendedor desconhecia, sem culpa, o vício ou a falta de qualidades de que a coisa padece. É ao vendedor que compete alegar e provar o desconhecimento do vício ou defeito da coisa, visto ele estar, em princípio, por força do contrato, obrigado a prestar a coisa eximida de defeito(s).

De acordo com o preceituado no artigo 921.º, n.º 1, do Código Civil, “*Se o vendedor estiver obrigado, por convenção das partes ou por força dos usos, a garantir o bom funcionamento da coisa vendida, cabe-lhe repará-la, ou substituí-la quando a substituição for necessária e a coisa tiver natureza fungível, independentemente de culpa sua ou de erro do comprador*”.

À luz do n.º 3 do mesmo artigo, o defeito de funcionamento deve ser denunciado ao vendedor dentro do prazo da garantia e, salvo estipulação em contrário, até trinta dias depois de conhecido. Acrescenta o n.º 4 que a ação caduca logo que finde o tempo para a denúncia sem o comprador a ter feito, ou decorridos seis meses sobre a data em que a denúncia foi efetuada.

É comum o vendedor assumir a garantia a que se refere esta disposição, que é, principalmente, uma garantia de *duração*. Mas, não só neste caso, como no de a obrigação de garantia do bom funcionamento ser imposta pelos usos, é de aplicar o disposto neste preceito,



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

que se situa já fora do domínio do erro acerca das qualidades da coisa. Tanto pelo sentido usual dos termos - *bom funcionamento* -, como pelas origens históricas da figura, na doutrina e jurisprudência italianas, esta garantia visa de um modo especial a venda das *máquinas*, mas estende-se agora, pelo espírito da norma, a qualquer outra forma de aptidão da coisa para o uso a que ela se destina, sem ser o trabalho automático.

O n.º 3 do mesmo artigo exige a denúncia ao vendedor dentro do prazo da garantia e, salvo estipulação em contrário, até trinta dias depois de conhecido o vício de funcionamento. A falta de denúncia importa a caducidade do direito de reparação ou de substituição, nos termos do n.º 4. O direito também caduca pelo decurso de seis meses sobre a data em que a denúncia foi realizada.

É este um regime semelhante ao estabelecido no artigo 917.º do Código Civil. Não há agora, porém, referência ao n.º 2 do artigo 287.º do Código Civil, o que se compreende, por se supor a obrigação cumprida ao poder verificar-se o mau funcionamento da coisa.

A relativa estreiteza dos prazos fixados para a denúncia do defeito e a caducidade da ação judicial, quando a venda de coisas defeituosas se refira a coisas móveis, tem por finalidade, não só encurtar a duração do estado de incerteza, com inconvenientes de vária ordem até no comércio jurídico, mas evitar também as dificuldades de prova que os longos prazos de caducidade acabariam por gerar ao comprador.

Realizado o necessário excursus pelo regime jurídico aplicável à situação aqui em análise, é agora mister regressar ao caso concreto e aos factos apurados na presente lide.

Resultou provado *in casu* que, sendo sua intenção comprar uma embarcação de recreio, o Autor efetuou várias consultas na *internet*, tendo-se deparado com um anúncio publicado pelo Réu para venda da embarcação identificada nesta ação (cfr. ponto 5 *supra*), a qual lhe suscitou interesse. No aludido anúncio, e na descrição desse bem, pode ler-se:

*“Barco em excelente estado de conservação sempre parqueado em garagem*  
*Motor Honda de 115 CV*  
*Guincho elétrico, depósito de água doce, chuveiro na popa, lavatório, frigorífico*  
*3 capas 1 de estacionamento 1 capa tenda de cobertura integral (tenda) e uma capa de solário*  
*Quarto na proa com habitabilidade para fim de semana*  
*Atrelado incluído”* (cfr. documento de fls. 7v).

Nessa sequência, o Autor contactou o Réu e, de acordo com o combinado entre ambos, num certo dia do mês de maio de 2020, deslocou-se com a mulher e os dois filhos a um armazém em Setúbal, onde se encontrou com o Réu e viu a embarcação ao vivo.

O Réu garantiu ao Autor que a embarcação e o motor estavam absolutamente operacionais, que tinha o maior cuidado na respetiva manutenção, afirmando ainda, em abono



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

do assim referido, que poucos dias antes havia efetuado vários passeios na embarcação juntamente com familiares, sem que se manifestasse o menor problema.

O Autor confiou no Réu, vindo a comprar-lhe, pelo preço de € 13 250,00, a embarcação de recreio em causa - designada por “CC”, registada na Capitania do Porto de ... sob o número ...SB, com o motor BF 130 AX (LD) da marca *HONDA*, com o número de série ...63 de 115/85 HP/KW, incluindo o reboque (atrelado) respetivo.

No dia 6 de junho de 2020, o Autor deu uma ordem de transferência bancária para o Réu de € 10 000,00 do preço acordado, tendo-lhe pago os remanescentes € 3 250,00 no dia 8 de junho de 2020 (segunda-feira), altura em que se procedeu ao reconhecimento presencial das assinaturas no contrato de compra e venda correspondente. Na cláusula segunda pode ler-se: “*O primeiro contratante [Réu] vende ao segundo contratante [Autor], que aceita a embarcação identificada na Cláusula 1.ª, livre de quaisquer ónus ou encargos, no estado em que se encontra à data da celebração do presente contrato*” (cfr. documento de fls. 8 e 9).

No dia 6 de junho de 2020 (sábado), o Réu levou a embarcação a ..., onde a entregou ao Autor. No dia 7 de junho de 2020 (domingo), o Autor, com a ajuda do seu filho e dois amigos deste, mudou o óleo, o filtro do óleo, o filtro da gasolina e a valvulina, limpou a embarcação e aplicou-lhe pintura anti-vegetativa. Uma vez terminado o trabalho atrás referido, o Autor colocou a embarcação na água, usando o serviço do guincho disponível no cais, e, pondo o motor a funcionar, verificou que este não estava a fazer a refrigeração devido a um entupimento no tubo do “*mija-mija*”, que logo tratou de desentupir. Depois, o Autor deu uma primeira volta com a referida embarcação, desde logo notando uma falha de potência no motor.

No fim de semana seguinte, mais concretamente no sábado, dia 13 de junho de 2020, o Autor deslocou-se à empresa *DD - ..., Unipessoal, Lda.* (doravante, *DD*), revendedora autorizada de motores *HONDA* e oficina de mecânica especializada em reparação de motores marítimos, situada na Nazaré, dando-lhe nota do sucedido e solicitando que lhe fizessem um diagnóstico/avaliação da situação. A embarcação foi levada para o estaleiro da *DD* no dia 25 de junho de 2020, tendo a *DD*, nos dias seguintes, realizado um teste ao funcionamento do motor, no qual detetou a falha de, pelo menos, um dos quatro cilindros.

A *DD* procedeu, então, à desmontagem da cabeça do motor. Foi detetado que o motor apresentava um elevado índice de corrosão da cabeça e do bloco, por contacto com a água salgada, em resultado de uma deficiente manutenção e conservação, tinha água no óleo, fissuras no bloco e a cabeça sem recuperação devido ao elevado nível de corrosão, encontrando-se totalmente inapto para funcionar.

No dia 30 de junho de 2020, o Autor contactou telefonicamente o Réu, pedindo-lhe explicações para o estado do motor e manifestando-lhe que o considerava responsável por qualquer reparação que viesse a ser necessária, o que fez acompanhar do envio por *WhatsApp* de fotografias tiradas à cabeça do motor. Contudo, o Réu enjeitou qualquer responsabilidade, assim



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

como recusou explicações para o estado do motor, afirmando que o tinha vendido em condições de absoluta operacionalidade.

Perante a recusa de responsabilidade e a ausência de quaisquer explicações por parte do Réu, o Autor solicitou à DD um relatório escrito sobre a situação em causa, que esta veio a produzir em 15 de julho de 2020. Nesse relatório, a DD apresentou também um orçamento de reparação do motor, no valor de € 6 828,95, com IVA incluído, mas sem a garantia de disponibilidade do bloco do motor.

Em 17 de julho de 2020, o Autor, através de Mandatário constituído para o efeito, enviou ao Réu uma carta contendo em anexo o relatório da DD e instando-o a, consoante a sua preferência: (i) reparar o motor vendido; (ii) substituir o motor vendido por motor equivalente em funcionamento, sendo-lhe devolvido o motor antigo; ou (iii) restituir ao Autor o preço pago pela embarcação e o motor contra a simultânea restituição física e jurídica dos mesmos, incluindo o reboque.

O Réu respondeu ao Autor por carta de 31 de julho de 2020, reafirmando que a embarcação e o motor estavam “*absolutamente operacionais*” aquando da venda e negando, novamente, a sua responsabilidade pelo estado do motor.

De igual sorte, provou-se que o Réu desconhecia o estado do motor da embarcação em causa, garantindo ao Autor que esta e o motor estavam absolutamente operacionais.

Caso o Autor optasse pela reparação do motor (cfr. ponto 19 *supra*), o fabricante só sob nota de encomenda confirmaria a disponibilidade do bloco do motor necessário à reparação, e, mesmo verificando-se esta disponibilidade, o tempo mínimo estimado para a reparação seria de 45 dias, uma vez que o bloco teria de ser importado do Japão.

Em alternativa, o Autor realizou uma consulta ao mercado, da qual resultou ser inexistente a oferta de motores usados, e obtendo o melhor preço de € 8 400,00 mais IVA, correspondente a € 10 332,00 (IVA incluído) para a compra de um motor novo equivalente ao da embarcação, isto é, um motor com 115 cavalos.

Confrontado entre realizar uma reparação de € 6 828,95, que não sabia se e quando poderia ser efetuada - já não a tempo de usufruir da embarcação no verão de 2020 -, optou o Autor por comprar um motor novo, escolha essa que, numa perspetiva de custo/benefício, era para si mais vantajosa. Nesse contexto, em 12 de agosto de 2020, o Autor comprou um motor novo de 150 cavalos, o qual lhe custou € 12 479,00.

Esse motor veio a ser montado/instalado na embarcação pela empresa DD, que concluiu o trabalho e entregou a embarcação ao Autor no dia 24 de agosto de 2020, tendo o Autor pago pela montagem/instalação a quantia de € 906,81, com IVA incluído.

Os únicos atos realizados pelo Autor na embarcação após a compra, descritos no ponto 9 *supra*, não afetaram o funcionamento do motor.



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Por fim, provou-se na lide que, quando o Autor foi ao armazém de Setúbal para ver a embarcação, o motor foi colocado a trabalhar perante os presentes, sem ostentar problemas aparentes (visíveis). Uns dias antes da sua venda ao Autor - entre 21 e 31 de maio de 2020 -, o Réu, aproveitando um espaço na marina de ..., pernoitou na embarcação e navegou diariamente com amigos. No dia 6 de junho de 2020, acordou com o Autor, mediante o pagamento de parte do preço da embarcação (€ 10 000,00 dos € 13 250,00 negociados), a sua entrega no porto de ... . No ano de 2020, o Réu não fez a revisão anual da embarcação. O orçamento apresentado nos autos pelo Autor, proveniente da empresa DD (cfr. fls. 23), foi elaborado com base em peças novas (e não peças usadas), nomeadamente no respeitante ao bloco e cabeça do motor *HONDA*.

Estes, os factos provados.

Do lado da defesa, esta não logrou sustentar a concreta facticidade seguinte (cfr. pontos I a XIII, acima indemonstrados):

- Na ocasião referida no ponto 29 *supra* (em Setúbal), foi aberta a tampa do motor;
- Durante os cerca de 12 anos em que esteve em poder do Réu, a embarcação foi sempre objeto de uma manutenção cuidada e o motor nunca deu qualquer problema;
- Num dos dias referidos no ponto 30 *supra*, a embarcação saiu dos limites da barra para o Réu pescar, a cerca de três milhas da costa, sem que tivesse existido qualquer ocorrência anormal, o que foi transmitido ao Autor;
- (...) O que o Réu não teria feito se tivesse a mínima suspeita de que haveria qualquer problema com o motor;
- Quando o Réu chegou ao local de entrega ( ... ), começou a montar as cintas da embarcação, junto à zona do guincho, com a finalidade de a colocar na água, e apenas não o fez a pedido do Autor;
- Nessa altura, o Réu colocou o motor a trabalhar sem qualquer dificuldade;
- No dia 8 de junho de 2020, o Autor apareceu ao Réu com uma peça na mão, a qual havia retirado do motor, e afirmou que através de tal peça não saía água, referindo-se ao “*mija-mija*”, tendo o Réu esclarecido que ela nada tinha que ver com o “*mija-mija*”, sendo uma peça de admissão de água por mangueira de lavagem;
- (...) Inclusive, o Réu remeteu-lhe (por via *WhatsApp*) fotografias e croquis para explicitar de onde saía e entrava água no sistema de refrigeração e ainda, a pedido do Autor, o local onde se encontrava o filtro de gasolina;
- A embarcação e respetivo motor sempre estiveram operacionais e com uma manutenção cuidada;
- Sempre que retirava a embarcação da água salgada, o Réu lavava logo o motor com água doce, a mesma era guardada fora de água em armazém coberto, não exposta às intempéries nem à água salgada, era verificado, em cada utilização, o nível de óleo, o qual era



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

mudado anualmente, e as manutenções sempre foram executadas por mecânicos especializados e observando as recomendações sugeridas;

- O Réu informou o Autor do facto descrito no ponto 32 *supra*, bem como de que deveria realizar a revisão anual no ano de 2020;

- Apesar de não efetuar anualmente muitas horas no barco, o Réu usufruía da embarcação nos períodos de maior calor e, também, durante o resto do ano, altura em que saía para o mar cerca de uma vez por mês, quando o estado do tempo o permitia;

- Aquando da venda da embarcação, o Réu nada garantiu ao Autor.

Assim sendo, estamos perante responsabilidade de índole estritamente contratual, na medida em que o Réu não observou o contrato de compra e venda outorgado. Ou seja, o incumprimento da obrigação que recai sobre o Réu mostra-se patenteado nos factos provados e também nos não apurados, sendo certo que o Autor conseguiu demonstrar os factos essenciais constitutivos do direito alegado, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil (na sua articulação conjugada com o disposto no artigo 5.º, n.º 1, segmento inicial, do Código de Processo Civil).

Dúvidas não subsistem que o Réu vendeu ao Autor uma embarcação de recreio e respetivo motor, afiançando-lhe que a coisa vendida estava em condições de absoluta operacionalidade - pelo que, de acordo com a disciplina legal inserta nos artigos 913.º, 914.º e 921.º do Código Civil, assistiu ao ora demandante o direito de exigir do Réu a reparação do motor ou, sendo necessário, a sua substituição.

Exercitando tal direito, o Autor solicitou ao Réu que, de acordo com a sua preferência (deste), reparasse ou substituísse o motor, ou lhe devolvesse o montante (preço pago) da embarcação e motor contra a entrega dos mesmos, o que o Réu enjeitou.

Perante a clara recusa do Réu, o Autor escolheu adquirir um motor novo, o que, para além de ser mais racional numa visão de custo/benefício, se revelava ser a solução necessária para colmatar, na medida do possível, os danos por si sofridos, nomeadamente, permitindo-lhe ainda usufruir da embarcação durante a parte final do verão de 2020.

Deflui do acima exposto que existe dano material, acrescidamente potenciado pela posição irredutível do aqui demandado de, à margem do contratualizado onerosamente com o Autor, desacatar a missiva deste de 17 de julho de 2020, com a resposta evasiva de que a embarcação e o motor estavam “*absolutamente operacionais*” aquando da respetiva venda ao Autor.

Daí que, a nosso ver, haja acerto (e não desproporção) na constatação de que, não sendo o Réu responsável pelo custo do motor efetivamente adquirido por parte do Autor, de cavalagem superior (potência de 150 cavalos), pelo menos se mostra ele responsável pelo dispêndio de um motor equivalente ao da embarcação em causa (= 115 cavalos); custo esse cujo preço mais baixo encontrado no mercado foi de € 10 332,00, acrescido do montante da - em qualquer



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

circunstância - montagem/instalação (= € 906,81), e assim se perfazendo a importância global de € 11 238,81, reclamada nos autos a título principal.

De resto, nem seria exigível onerar o Autor com a morosidade de uma reparação ou conserto do motor existente, na certeza de que tal opção implicaria o tempo mínimo estimado de 45 dias, uma vez que o bloco do motor haveria de ser importado do Japão. Na prática, levaria a um desaproveitamento do verão de 2020, na sua totalidade, o que não é despiendo para a pessoa que adquire, por € 13 250,00, uma embarcação de recreio.

Argumentar-se-á, num plano adverso e em contraposição, que se comprovou nos autos que o Réu desconhecia o estado do motor da embarcação em causa.

Mas tratar-se-á de um desconhecimento ou ignorância realmente desprovidos de culpa, de uma matéria (excetiva/perentória) que, uma vez demonstrada, isentaria o Réu (vendedor) de qualquer responsabilidade contratual perante o Autor (comprador)?

A resposta só pode ser negativa.

É isento de dúvidas que o direito à reparação da coisa vendida, exercitado na ação de cumprimento, assenta sobretudo na culpa presumida do vendedor (cfr. artigos 342.º, n.º 1, 350.º, 798.º e 799.º, n.º 1, todos do Código Civil). Sobre o vendedor recai a oneração de elidir a presunção legal, mediante a adequada prova em contrário; ou seja, o vendedor deve fazer a prova de que ignorava, sem culpa, o vício ou a falta de qualidade da coisa, como facto extintivo do direito invocado judicialmente pelo comprador.

Porém, e conforme se deliberou no douto Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13 de maio de 2014, relatado por **Alves Velho** (com texto disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt), Proc. 2576/10.5TBTVD, versando sobre a compra e venda de prédio urbano reconstruído):

«4.3. - *Segunda questão. Desconhecimento, sem culpa, dos vícios do imóvel alienado.*

*Os Recorrentes insistem na pretensão de serem exonerados da responsabilidade pela reparação dos defeitos, a pretexto de que se encontram na situação contemplada na 2ª parte do art. 914º - desconhecerem, sem culpa, os defeitos do imóvel à data do negócio -, porque, como demonstraram, nada sabem de construção civil, confiaram a reconstrução a um profissional, tendo-se limitado a comprar os materiais por este ordenados, devendo considerar-se cumprido o ónus da prova do desconhecimento, sem culpa, dos defeitos, aquando da venda.*

*Como os Recorrentes admitem, sobre si impendia o ónus da prova da exceção peremptória inominada do desconhecimento não culposo dos defeitos de que padecia a casa que venderam, enquanto facto extintivo do direito invocado pelos Autores - art. 342º-2 C. Civil.*

*Na sentença sob impugnação considerou-se que competia aos RR. vendedores alegar e provar não só que desconheciam os defeitos mas também que o desconhecimento não lhes era assacável, o que não fizeram pois que alegaram apenas que nada percebiam de construção civil e que seguiram as indicações do segundo Réu J. EE, sem que, contudo tivessem alegado e provado que: “a) não poderiam conhecer os defeitos, dada a sua natureza; b) tudo fizeram,*



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

*usando a normal diligência, para assegurar a conformidade da obra; ou, c) comunicaram os defeitos aos AA. e estes aceitaram-nos”.*

*O direito à reparação da coisa vendida, como exercido na acção (de cumprimento), em execução da garantia edilícia assenta na culpa presumida do vendedor.*

*Sobre ele recai, portanto, o ónus de ilidir a presunção, mediante prova em contrário do estabelecido na presunção legal, como previsto no n.º 2 do art. 350º C. Civil, ou seja, como escreve CALVÃO DA SILVA (Compra e Venda de Coisas Defeituosa - Conformidade e Segurança”, 5ª ed., 61), o vendedor deve fazer “a prova da sua ignorância, sem culpa, do vício ou de falta de qualidade da coisa, como facto impeditivo do direito invocado pelo autor” (cfr., também, LUÍS M. MENEZES LEITÃO, “Direito das Obrigações”, vol. III, 122).*

*Ora, perante o critério legal, não se vê por que discordar do ponderado e decidido na Instância recorrida.*

*Efectivamente, os Recorrentes não trouxeram ao processo suporte factual susceptível de, se provado, demonstrar os requisitos cumulativamente exigidos - desconhecimento da desconformidade e ausência de culpa - para a ilisão da presunção.*

*Alegaram e provaram não terem conhecimentos de construção civil, o que, só por si, não demonstra que não tivessem ou pudessem ter conhecimento dos vícios, pois que, até por essa razão, os Recorrentes deveriam ter-se socorrido de alguém dotado de aptidões técnicas e sabedor das leges artis, com vista a evitar situações como a que veio a suceder. E, a este propósito, cabe lembrar que os RR. alegaram terem, eles próprios, substituído o primeiro “construtor civil” porque não gostaram da sua forma de trabalhar.*

*Ainda alegaram os RR. que a maior parte dos defeitos se ficaram a dever ao Inverno chuvoso e húmido de 2009, facto que, levado à base instrutória, não lograram provar.*

*Ora, a culpa é apreciada, na falta de outro critério legal, pela diligência de um bom pai de família, ou seja, em abstracto, e não com referência à diligência normal do agente, em face das circunstâncias do caso - art. 487º C. Civil.*

*Trata-se, portanto, de saber se o desconhecimento dos defeitos que se revelaram é censurável face ao “padrão da diligência exigível do comum das pessoas”, tendo em conta o comportamento desse homem médio ao propor-se e levar a cabo obras de reconstrução ou restauro de uma casa de habitação.*

*A esta luz, a pretensão defendida pelos Recorrentes poderia, porventura, revelar-se fundada se se tivesse demonstrado terem levado a cabo a reconstrução mediante contrato de empreitada, nos termos acima referidos, mas já não quando não está minimamente demonstrado que sobre eles não recaem directamente as consequências do modo de execução das obras, sem que, repete-se, tenham lançado mão de providências cautelares tendencialmente dotadas de aptidão para evitar incumprimento (cumprimento defeituoso) do contrato, que esta acção de cumprimento visa reparar.*



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

*Improcede, portanto, a excepção peremptória».*

Assim, de harmonia com as disposições conjugadas dos artigos 799.º, n.º 2, e 487.º, n.º 2, do Código Civil, a culpa é apreciada pela diligência de um bom pai de família, perante as circunstâncias de cada caso. A culpa deverá ser aferida *in abstracto*, em atenção à diligência de um bom pai de família, e não à diligência normal do causador do dano.

Mandando a lei atender às “*circunstâncias de cada caso*”, quer apenas traduzir que a diligência relevante para a determinação da culpa é a que um homem normal (um bom pai de família) teria em face do condicionalismo próprio do caso concreto.

Os insignes Professores **Pires de Lima** e **Antunes Varela** (cfr. *Código Civil Anotado*, volume I, 4.ª edição, pág. 489) explicitam que “*A referência expressiva ao bom pai de família acentua mais a nota ética ou deontológica do bom cidadão (do bonus cives) do que o critério puramente estatístico do homem médio. Quer isto significar que o julgador não está vinculado às práticas de desleixo, de desmazelo ou de incúria, que porventura se tenham generalizado, se outra for a conduta exigível dos homens de boa formação e de sã procedimento.*

*É manifesto, por outro lado, que a figura do bom pai de família, utilizada pela nossa lei como padrão da diligência exigível do comum das pessoas, é um conceito simbólico destinado a cobrir não só a actuação do homem no âmbito da sociedade familiar, mas todos os variados sectores da vida de relação, por onde se reparte a actividade das pessoas*”. A ideia fundamental da lei, no aspeto em exame (culpa em abstrato ou num sentido objetivo), é a de que “*(...) o comércio jurídico não pode ficar adstrito à capacidade pessoal de prestação do devedor. Este é que deve preparar as coisas de modo a responder cabalmente pelas obrigações que assumiu ou que por lei lhe sejam impostas*” (cfr. **Antunes Varela**, *Das Obrigações em Geral*, vol. I, 10.ª Edição, pág. 576).

O segmento final inserto no n.º 2 do artigo 487.º do Código Civil não se reporta à apreciação do julgador, na mira de cobrir uma multiplicidade de critérios sobre a matéria; ele quer apenas dizer que a diligência relevante para o estabelecimento da culpa é a que um homem normal teria em face do condicionalismo próprio da situação concreta.

Revertendo ao caso dos autos, essa obrigação de preparação ou de resposta não foi adotada pelo Réu, a quem era exigível conhecer o péssimo estado do motor visado. Dito de outro modo: o Réu não pode defender, sem mais, que ignorava o estado do motor, visto que tinha obrigação de o conhecer, demais a mais quando perspetivava a sua venda, negócio que se veio a concretizar poucos dias após a utilização derradeira da embarcação, por parte do demandado. Logo, um juízo de culpabilidade tem de ser assacado ao Réu, por não elidido, à luz da normatividade dos artigos 487.º, n.º 2, e 799.º do Código Civil.

Sobra dizer que o alcance da cláusula segunda do contrato - “*O primeiro contratante [Réu] vende ao segundo contratante [Autor], que aceita a embarcação identificada na Cláusula 1.ª, livre de quaisquer ónus ou encargos, no estado em que se encontra à data da celebração do*



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

*presente contrato*” (cfr. documento de fls. 8 e 9) -, segundo o sentido normal da declaração emitida (cfr. artigo 236.º, n.º 1, do Código Civil), só pode ter o significado de que o Autor aceitou a embarcação no pressuposto e convencimento, veiculado e/ou adensado pelo próprio Réu, de que a mesma embarcação (e seu motor) cumpria todas as suas finalidades operacionais de recreio e lazer; ainda que adquirida em “*segunda mão*”, como ambos sabiam.

Nem teria qualquer cabimento (interpretativo ou outro), salvo o respeito devido, que o declaratório Autor aceitasse o contrato em si, com a transmissão da embarcação inerente, acaso estivesse ciente dos problemas do seu motor, comprovados neste pleito; ademais, se tivermos em conta que, da parte do declarante Réu e do comportamento pelo mesmo manifestado, não transpareceu nenhum indício (declarativo) que permitisse supor a existência de tais anomalias ao nível do motor *HONDA* em apreço.

Enfim, o desfecho é o de que esta ação merece pleno acolhimento, na certeza de que foi o Réu quem acabou por potenciar o agravamento do seu resultado (*sibi imputet*), ao declinar a *chance* apresentada pelo próprio Autor, em 31 de julho de 2020 e conforme atrás descrito, malgrado o valor da venda da embarcação se haver cifrado em € 13 250,00.

Nessa medida, a presente lide procederá *in totum*, com a consequente postergação do pedido subsidiário deduzido: face à demonstração dos factos constitutivos do direito alegado pelo Autor (cfr. artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil) e à inviabilidade da matéria deduzida na contestação (e improcedência da exceção do desconhecimento, não culposo, dos defeitos do motor), entende o Tribunal que a ação deve proceder na sua totalidade.

Por último, os juros peticionados.

Atento o preceituado no artigo 762.º, n.º 1, do Código Civil, o devedor cumpre a obrigação quando realiza a prestação a que se encontra adstrito.

No cumprimento da obrigação, e no exercício do direito correspondente, devem as partes proceder de boa fé (cfr. n.º 2 do citado preceito legal). O devedor que falta culposamente ao cumprimento da obrigação torna-se responsável pelo prejuízo que causa ao credor, incorrendo em responsabilidade contratual (cfr. artigo 798.º do Código Civil), aquela que ora nos importa.

A responsabilidade do devedor pelo não cumprimento da obrigação depende da existência de *culpa*. É esta a tradição do direito português (cfr. artigo 705.º do Código Civil de Seabra), correspondente à orientação romanista, seguida pela generalidade dos códigos latinos e germânicos. A culpa pode ser definida como um comportamento reprovado por lei. A lei reprova o comportamento contrário ao cumprimento da obrigação, quando ele é devido à falta de diligência ou a dolo do devedor. Quer dizer, não se atende apenas ao comportamento externo do devedor, mas também à sua conduta interna.

À semelhança do que faz no domínio da responsabilidade extracontratual, não reconhece o Código Civil vários graus de culpa em sede de responsabilidade contratual (como se disse,



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

aquela que ora nos interessa), nem tão-pouco distingue a *mera culpa* do *dolo*, como o prescreve quanto à responsabilidade civil por factos ilícitos (cfr. artigos 483.º, n.º 1, e 487.º, n.º 2, ambos do Código Civil).

Como se anteviu, incumbe ao devedor provar que a falta de cumprimento ou o cumprimento defeituoso da obrigação não procede de culpa sua, de acordo com o preceituado no artigo 799.º, n.º 1, do Código Civil: apenas o devedor está, por via de regra, em condições de fazer a prova das razões do seu comportamento em face do credor, bem como dos motivos que o levaram a não efetuar a prestação a que estava adstrito.

A simples mora constitui o devedor na obrigação de reparar os danos causados ao credor, sendo que o devedor se considera constituído em mora quando, por uma causa que lhe seja imputável, a prestação, ainda possível, não foi realizada no tempo devido (cfr. artigo 804.º do Código Civil).

Na obrigação pecuniária, a indemnização corresponde aos juros a contar do dia da constituição em mora; os juros devidos são, por regra, os juros legais (cfr. artigo 806.º, n.ºs 1 e 2, primeira parte, do Código Civil).

Com a entrada em vigor da Portaria n.º 291/2003, de 8 de abril, no dia 1 de maio de 2003, a taxa anual dos juros legais e dos estipulados sem determinação de taxa ou quantitativo foi fixada em 4 %, a qual ainda perdura.

Nessa medida, são devidos juros legais vencidos e vincendos contados desde o dia 31 de julho de 2020, data em que o ora Réu se colocou (por escrito e perante o Autor) em incumprimento definitivo das suas obrigações.

Responsabilidade tributária.

Reza o artigo 607.º, n.º 6, do Código de Processo Civil que, “*No final da sentença, deve o juiz condenar os responsáveis pelas custas processuais, indicando a proporção da respetiva responsabilidade*”. O Réu é a única parte vencida na lide.

Assim, no que à responsabilidade tributária concerne, as custas judiciais ficam a cargo exclusivo do Réu, em face da regra geral da causalidade prevista na lei de processo (cfr. artigos 527.º, n.ºs 1 e 2, e 607.º, n.º 6, ambos do Código de Processo Civil).

#### **IV. Decisão**

Atento o circunstancialismo factual assente e a fundamentação jurídica invocada, o Tribunal julga improcedente a matéria de exceção perentória invocada (desconhecimento, não culposo, dos defeitos do motor da embarcação), e esta ação totalmente procedente, por provada; em consequência, condena o Réu a pagar ao Autor a quantia de € 11 238,81 (onze mil, duzentos e trinta e oito euros e oitenta e um cêntimos), acrescida de juros legais vencidos e vincendos contados desde 31 de julho de 2020, à taxa supletiva de 4 %, data em que o Réu se colocou em incumprimento definitivo das suas obrigações.



**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**  
**Tribunal Marítimo – Juiz 2**

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa  
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Custas a cargo do Réu, em exclusivo.

Registe e notifique.

Lisboa, 29.11.2021 (processado por meios informáticos e revisto pelo signatário),

O Juiz de Direito,

Tomás Núncio