



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

Processo: 114/20.0TNLSB
Relator: Tomás Núncio
Descritores: Contrato de transporte
Obrigação contratual do transitário
Responsabilidade civil contratual
Responsabilidade pelo encargo com a *demurrage*
Data da Decisão: 27-07-2022

Sumário: I. O objeto do presente litígio consiste em definir o direito da Autora a receber da Ré a quantia pecuniária peticionada nos autos, em virtude de a primeira ter indemnizado determinada empresa terceira pelo incumprimento do prazo de 25 dias estipulado para a devolução de contentor vazio no transporte marítimo (sobrestadia ou *demurrage*).

II. À situação visada aplica-se, sobretudo, o regime legal decorrente do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, diploma que instituiu o novo regime jurídico aplicável ao acesso e exercício da atividade transitária, e só subsidiariamente o disposto no Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro - sem prejuízo da normatividade geral do nosso Código Civil.

III. O contentor usado no transporte marítimo de mercadoria deve ser devolvido uma vez terminado o transporte no prazo estipulado, sob pena de emergir o pagamento de despesas de sobrestadia (ou *demurrage*).

IV. A natureza jurídica dos encargos de sobrestadia (ou *demurrage*) distancia-se da cláusula penal do artigo 810.º do Código Civil, equiparando-se à onerosidade da locação.

V. São de aplicar as regras do contrato de aluguer à continuação da utilização do contentor que não foi restituído no prazo convencionado - a sobrestadia, associada ao incumprimento, perante a terceira que disponibilizou o contentor, do prazo estipulado para a devolução do mesmo, vazio, no final do transporte, não tem a natureza de cláusula penal no âmbito de contrato entre a transitária e a vendedora/expedidora da mercadoria.

VI. Na sua relação sinalagmática com a Ré, a Autora agiu somente na qualidade (estrita) de empresa transitária; não ocorreu, por parte da Autora e na relação contratual com a demandada, qualquer ausência 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

esclarecimento sobre os elementos essenciais do negócio firmado com esta sociedade, deles conhecedora desde 18 de janeiro de 2019.

VII. A Autora só se relacionou comercialmente com a Ré, não com a importadora, jamais assumindo obrigações perante terceiros à revelia e contra a vontade da sua cliente.

I. Relatório

AA, Lda., intentou ação declarativa de condenação, na forma comum, contra BB, Lda., pedindo a condenação da Ré no pagamento à Autora da quantia de € 10 296,00 (dez mil, duzentos e noventa e seis euros), acrescida de juros de mora contados desde 20 de julho de 2020, que se cifram em € 193,51 (cento e noventa e três euros e cinquenta e um cêntimos), bem como de juros vincendos até efetivo e integral pagamento.

Alegou, em suma, que, no âmbito de relação comercial celebrada entre Autora e Ré, esta empresa contratou os serviços daquela para planear e organizar o transporte de mercadoria (que identificou), exportada de Portugal e com destino ao porto de Santos, Brasil. Vicissitudes ocorreram relacionadas com o desalfandegamento da mercadoria que a Ré exportou e que levaram a que o respetivo contentor não tivesse sido devolvido vazio à empresa *Hapag ...*, dentro do prazo previsto (25 dias). Esta mesma empresa, por ter sido excedido o prazo de devolução, começou a cobrar taxas de sobrestadia (*demurrage*) desde 25 de março de 2020, situação que foi imediatamente comunicada e reportada à ora Ré para regularização; a qual estava informada do período de *free time* e que o seguro, desalfandegamento, direitos, taxas e restantes despesas no destino não se encontravam incluídos no valor da cotação dada pela Autora. A Ré declinou a responsabilidade pelo pagamento de tais encargos, a pretexto de o envio da mercadoria ter sido realizado como FOB (*Free on board*). A Autora chegou a um acordo com a empresa *Hapag ...*, procedeu ao pagamento (cobrado por esta) e remeteu a fatura para a ora Ré, ainda por liquidar, sendo a primeira de todo alheia ao relacionamento contratual entre a Ré e a consignatária CC, Lda., e nunca tendo agido por conta ou no interesse desta consignatária.

Pessoal e regularmente citada, a Ré contestou por via impugnativa, com vista à improcedência da ação e sua consequente absolvição do pedido. Caso assim não se entenda, não poderá a Ré ser condenada ao pagamento de *demurrage* de um montante superior a € 1 077,00 (mil e setenta e sete euros), o valor da obrigação principal.

Alegou, em suma, que a importadora e proprietária da mercadoria - a empresa consignatária CC, Lda. - era a única entidade com autorização para retirar a mercadoria depois de se encontrar na posse do *Bill of Lading* (conhecimento de embarque), sendo todos os encargos no destino a suportar por 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

mesma empresa. Jamais a Autora informou a Ré de que poderia ter de suportar custos, caso a mercadoria não fosse levantada dentro de um determinado prazo, nem qual o montante exato dos custos de imobilização e armazenagem no porto de desembarque. Caso a Ré tivesse conhecimento antecipado da possibilidade de existirem tais encargos, realizaria o negócio noutros moldes, que lhe permitissem imputar os custos à empresa consignatária *CC, Lda.*. A Autora assumiu obrigações perante terceiros à revelia e contra a vontade da Ré. Ou seja, competia à ora demandante o dever de informar a Ré de todos os elementos essenciais do negócio, o que não sucedeu. Ao não esclarecer a Ré da possibilidade de existirem aqueles encargos, a Autora levou-a a contratar os seus serviços nos moldes em que o fez. E tudo haveria sido diferente se a Ré tivesse um conhecimento antecipado dos custos em apreço. Sempre e em todo o caso, por estarmos perante uma despesa acessória da obrigação principal, não poderia a Autora exigir um montante superior a € 1 077,00.

A Autora impugnou a autenticidade, exatidão e força probatória do documento de fls. 45v e 46, intitulado de “ACORDO”. Mais se pronunciou sobre o regime que considera ser aplicável à situação em presença. Seguiram-se outros requerimentos de parte a parte.

Os autos prosseguiram na sua tramitação com a realização da audiência prévia, a prolação do despacho saneador e do despacho previsto no n.º 1 do artigo 596.º do Código de Processo Civil (sem reclamações), tendo sido apreciados os requerimentos probatórios, conforme da correspondente ata consta. Foi designada e veio a ter lugar a audiência final com a observância do formalismo legal, conforme da correspondente ata 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 direito da Autora a receber da Ré a quantia peticionada nos autos de € 10 489,51 (acrescida de juros de mora vencidos e vincendos até integral pagamento), em virtude de a primeira ter indemnizado a firma *Hapag* ... pelo incumprimento do prazo de 25 dias estipulado para a devolução de contentor vazio (despesas de sobrestadia ou *demurrage*).

As questões principais a resolver são as seguintes:

- Qual o regime legal aplicável ao caso concreto;
- Se a Autora é credora da Ré em relação à importância peticionada nos autos, em face da relação contratual entre ambas as empresas firmada, e a natureza desse custo;
- Ou se, ao invés, a Ré não está vinculada ao pagamento reclamado na lide, por falta de esclarecimento, por parte da Autora, sobre os elementos essenciais do negócio.



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

II. Fundamentação de facto

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

1. A Autora tem por atividade/objeto social o seguinte:

“1. Organização de serviços internacionais de transporte marítimo e aéreo de mercadorias bem como organização do transporte terrestre das mesmas quando acessórias daqueles. 2. Prestação de serviços de natureza logística e operacional, incluindo o planeamento, controlo, coordenação e direcção das operações relacionadas com a expedição, recepção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, bem como a gestão dos fluxos de bens ou mercadorias, a mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de empresas transportadoras e a execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidas, incluindo quanto à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal” (cfr. documento/certidão permanente de fls. 10 a 11);

2. Conforme resulta do ponto antecedente, a Autora dedica-se ao exercício da atividade transitória, devidamente licenciada para o efeito;

3. No âmbito da sua atividade comercial, a Ré contratou a Autora para planear e organizar o transporte de 1330 caixas de vodka, gin e 200 copos, com destino ao porto de Santos, Brasil;

4. No dia 1 de fevereiro de 2019, a Autora informou a Ré dos elementos do embarque da mercadoria para Santos (Brasil):

“Boa tarde Sr. DD,

Conforme nossa conversa telefónica, informo abaixo elementos de embarque para Santos.

Contentor: 1 x 20’ UACU 330929/0

Cut off: 06/02

Data prevista de saída de Sines: 13/02

Navio: MSC Palak

Data prevista de chegada a Santos: 26/02

Se necessitar de mais alguma informação, estamos ao seu inteiro dispor” (cfr. documento de fls. 12 a 13);

5. Por comunicação datada de 12 de fevereiro de 2019, a Ré pediu a correção das quantidades em extenso, aceitando todas as demais condições propostas pela ora Autora (cfr. documento de fls. 12 a 13);

6. Por forma a cumprir com as obrigações assumidas perante a Ré, a Autora contratou com a empresa *Hapag* ... o aluguer de um contentor para o carregamento da mercadoria e a reserva do “*lugar*” em navio das suas linhas marítimas;



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

7. O referido transporte da mercadoria da Ré foi titulado pelo conhecimento de embarque (*Bill of Lading*) n.º28, no qual figura como carregadora a Ré “BB Lda” e como consignatária a empresa “CC Ltda” (cfr. documento de fls. 13v);

8. A mercadoria foi embarcada no porto de Leixões no dia 13 de fevereiro de 2019 e chegou ao porto de Santos no dia 27 de fevereiro de 2019;

9. A Autora emitiu à ora Ré a fatura17, de 18 de fevereiro de 2019, no valor de € 1 077,00, na qual estão englobados, conforme aí descrito, os custos com o frete, EBS, transferência para entreposto, emissão de documentos, JUP, DME, receção, manuseamento, transporte armazém/doca, viagem, formalidades aduaneiras de exportação e envio de DHL (cfr. documento de fls. 14);

10. A Ré recebeu a fatura e efetuou o pagamento devido à Autora, sem qualquer oposição ou reclamação;

11. Para a organização deste transporte, a Autora foi exclusivamente contactada pela Ré, com quem negociou o preço, prazos, *free time* no destino e demais condições;

12. Em 18 de janeiro de 2019, a Autora enviou à Ré uma comunicação, informando das condições essenciais do serviço a prestar:

“Boa tarde Sr. DD,

Conforme nossa conversa telefónica, informo abaixo nossa cotação para Rio de Janeiro e Santos
Local de enchimento: armazém Truck... na Maia

CIA: Hapag ...

Porto de embarque: Sines

POD: Rio de Janeiro e Santos

Serviço semanal directo

Transit time até Rio de Janeiro 11 dias, até Santos 13 dias

Freetime no destino: 25 dias

Frete 1 X 20': EUR 350,00

+ EBS: EUR 47,00

Despesas origem

THC: EUR 220,00

Emissão do BL: EUR 75,00

JUP: EUR 10,00

DME: EUR 10,00

Recepção e manuseamento + transporte armazém doca + vgm: EUR 275,00

Despacho exportação: EUR 50,00 (até 5 posições pautais)

Fretes válidos até 31/01



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

*Obs: Seguro, desalfandegamento, direitos, taxas e restantes despesas no destino não incluídas
Se necessitar de mais alguma informação, estamos ao vosso inteiro dispor.*

--

Best Regards / Melhores Cumprimentos

EE” (cfr. documento de fls. 11v);

13. No início do mês de abril de 2019, a Autora tomou conhecimento, através do seu agente no Brasil (*Royal ... do Brasil*), que a mercadoria da Ré ainda não tinha sido desalfandegada e que, conseqüentemente, o contentor não havia sido devolvido vazio à *Hapag ...* no prazo previsto (cfr. documento de fls. 14v);

14. Por ter sido ultrapassado o prazo para a devolução do contentor vazio, a *Hapag ...*, proprietária do contentor, começou a cobrar taxas de sobrestadia (ou *demurrage*) desde 25 de março de 2019;

15. A situação foi imediatamente comunicada à ora Ré, que desde 18 de janeiro de 2019 estava informada de que o período de *free time* era de 25 dias e que o seguro, desalfandegamento, direitos, taxas e restantes despesas no destino não estavam incluídos no valor da cotação dada pela Autora;

16. No dia 26 de junho de 2019, a Autora recebeu uma comunicação do seu agente no Brasil, dando conta do seguinte:

“Boa noite FF/DD/EE

Tudo bem?

Por gentileza notar que hoje recebi uma ligação do despachante, que também não tem mais contacto com o importador.

A carga está caindo para perdimento, os valores de storage já passaram de RS 37 mil (EUR 8.500,00) e a demurrage continua aumentando e está em torno de USD 8.500,00, ou seja estamos falando de muito dinheiro e precisamos de uma posição urgente da parte de vocês de como devemos proceder, peço que repassem essa mensagem para o exportador de vocês, pois a situação só piora a cada dia.

Aguardo breve retorno. Obrigado!” (cfr. documento de fls. 15);

17. A Autora, de imediato, transmitiu aquela comunicação à Ré, que mais tarde informou a Autora que a mercadoria poderia ser recebida por outro cliente em Curitiba, devido às dificuldades financeiras da consignatária (cfr. documento de fls. 15v);

18. Nesse sentido, a Autora informou a Ré dos trâmites necessários para a substituição da consignatária, bem como dos custos do transporte terrestre da mercadoria de Santos para Curitiba (cfr. documento de fls. 16 e 16v);

19. No dia 3 de julho de 2019, a Autora comunicou à Ré o seguinte:

“Sr. DD,



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

Conforme informação do meu agente, lembro que por ter passado mais de 90 dias, a carga neste momento está com o “perdimento”, em breve vai a leilão e todos os custos são por conta do exportador. Existe possibilidade de reverter o status via processo administrativo, o despachante do seu cliente deverá tentar convencer a alfândega Brasileira a permitir seguir com a importação.

Informo mais uma vez os valores detalhados até ao dia de hoje.

Demurrage + terminal costs: EUR 18.400,00

Aguardo os seus comentários urgentes,

Obrigado” (cfr. documento de fls. 17);

20. Com o decurso dos dias, a Ré começou por manifestar preocupação com a situação da mercadoria e com a procura de alternativas para a carga no destino;

21. Por volta do início de julho de 2019, a Ré informou a Autora que o Sr. GG da “Blue ...” iria tratar do desalfandegamento da mercadoria que ainda se encontrava no porto de Santos;

22. Porém, os meses foram decorrendo com o (consequente) agravamento dos montantes da sobrestadia, sem a resolução da situação;

23. Em 17 de setembro de 2019, a agente da Autora no Brasil informou o seguinte:

“EE, boa tarde

Gentileza notar que o container continua parado gerando demurrage.

A previsão da demurrage até hoje está em R\$ 64.716,72 - USD 15,834.00

O GG nos informou que o Importador ainda quer a mercadoria e que em breve teremos a remoção da carga.

Porém, ainda sem previsão definitiva” (cfr. documento de fls. 17v);

24. Perante o agravamento dos custos, em 8 de outubro de 2019 a Autora reclamou junto da Ré o pagamento dos montantes devidos a título de sobrestadias:

“Boa tarde Sr. DD,

De acordo com informação do nosso agente, o valor de demurrage já vai em USD 17.661,00.

O valor diário é de USD 87,00 este contentor já se encontra a 203 dias em aberto.

O nosso agente informa que vai repassar este valor para a AA, lamentamos informar mas não temos outra alternativa a não ser repassar estes custos para a BB.

A minha colega HH oportunamente irá emitir a nossa fatura pelo montante em questão.

Obrigado” (cfr. documento de fls. 18);

25. Entre os dias 11 e 24 de outubro de 2019, após reunião entre a Autora e a Ré, esta foi informada de todos os custos devidos até à data, dos custos com a reexportação da mercadoria para Leixões, bem como dos custos com o envio, por via terrestre, para Recife (cfr. documento de fls. 18v a 21);



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

26. A Autora aguardou, então, que a Ré informasse do destino a dar à mercadoria;
27. Perante a ausência de resposta, a Autora emitiu e enviou à Ré a fatura57, de 9 de outubro de 2019, no valor de € 16 557,19, e a fatura61, de 24 de outubro de 2019, no valor de € 11 823,75 (cfr. documentos de fls. 21v e 22);
28. Em 22 de outubro de 2019, a Ré respondeu à Autora, declinando qualquer responsabilidade pelo pagamento dos encargos reclamados, a pretexto de o envio da mercadoria ter sido realizado como FOB (*Free on board*);
29. A Autora não teve qualquer intervenção no contrato de compra e venda da mercadoria, nem nas condições acordadas entre a Ré e a sua cliente CC, Lda., com quem jamais estabeleceu qualquer relação comercial;
30. Para a organização do transporte em apreço, a Autora foi apenas contratada pela Ré e agiu sempre, em exclusivo, por conta e no interesse da Ré;
31. (...) E só da Ré recebeu o pagamento do frete;
32. Apesar das várias interpelações dirigidas à Ré durante os meses de janeiro e fevereiro de 2020, esta empresa então nada disse (cfr. documento de fls. 22v a 23v);
33. Devido ao atraso na devolução do contentor vazio, a Autora teve de assumir perante a Hapag ... as responsabilidades inerentes, nos termos seguintes:
- Após um longo período de negociações entre Autora e Hapag ..., esta última emitiu a nota de débito com o número20, no valor de USD 23 220,00, na qual incluiu um desconto de 50 %, assim resultando no montante a pagar de USD 11 610,00, ou seja, o equivalente a € 10 367,65 (cfr. documento de fls. 24 a 28v);
34. Em 13 de julho de 2020, a Autora pagou à Hapag ... o referido montante de € 10 367,65, por conta das taxas de *demurrage* geradas pelo atraso na entrega do contentor que transportou a mercadoria da Ré (cfr. documento de fls. 24 a 28v);
35. Em 20 de julho de 2020, a Autora enviou à Ré a fatura70, no valor de € 10 296,00, com a inserta descrição: “MONTANTE DE «DEMURRAGE» (PARALIZAÇÃO) DO CONTENTOR NO PORTO DE DESTINO. VALOR PAGO POR CONTA DA NOTA DE DEBITO NO.....20, EMITIDA PELA «HAPAG ...» (cfr. documentos de fls. 24 a 30v);
36. Apesar de instada a tal, a Ré recusou/recusa pagar o montante em apreço, a pretexto de o envio da mercadoria ter sido realizado a título de FOB (*Free on board*);
37. A Ré é uma sociedade comercial que se dedica ao comércio de todo o tipo de bebidas e de produtos alimentares, à produção de licores e outras bebidas destiladas, bem como atividades de relações públicas e comunicações, estudos de mercado e sondagens de opinião, atividades de *design*, organização de feiras, congressos e outros eventos similares, locação de propriedade intelectual e



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

produtos similares e outras atividades de consultadoria, científicas, técnicas e similares (cfr. documento de fls. 43v);

38. No exercício da sua atividade, a Ré, por não dispor do *know-how* necessário, contactou a Autora no sentido de saber quais os custos para enviar mercadorias para o Brasil (exportação a partir de Portugal) e os procedimentos a adotar;

39. Nessa sequência, a Ré solicitou à Autora que desse início às formalidades a serem observadas para o efeito, de modo a realizar-se o transporte do porto de Sines, em Portugal, para o porto de Santos, no Brasil;

40. Tal contrato foi efetuado segundo as condições acordadas por ambas as partes, conforme o estipulado no documento de fls. 11v (documento n.º 2 da petição inicial);

41. A Autora emitiu o conhecimento de embarque (*Bill of Lading*), com a seguinte informação:

“*Consignee*” (nome da empresa importadora “*CC, Lda.*”);

“*Freight Prepaid*” (frete pré-pago);

“*Local charges at destination are for receivers account*” (encargos locais no destino são para a conta do destinatário) - cfr. documento de fls. 13v;

42. A consignatária da mercadoria foi a mencionada empresa *CC, Lda.* (cfr. documento de fls. 13v);

43. Em 20 de setembro de 2019, a *Royal ... (Brasil)* emitiu em nome da empresa *CC, Lda.*, a fatura que se encontra documentada a fls. 44v, quando (então) tentava cobrar dessa mesma sociedade o valor/*demurrage* de USD 16 617,00, em território brasileiro (cfr. documentos de fls. 44v e 50v a 51v);

44. Após a notificação da contestação, a Autora solicitou esclarecimentos à *Royal ...* a respeito do documento n.º 3 junto com a contestação, tendo sido informada de que “(...) *esse acordo não existe por parte da Royal ... (...)*” (cfr. documento de fls. 50v a 51v).

Com relevo para a decisão da causa, não se provaram quaisquer outros factos concretos (com a exclusão da matéria conclusiva e/ou de direito), designadamente a facticidade seguinte:

I. A referida empresa (consignatária) era a única com autorização para retirar a mercadoria depois de se encontrar em poder do mencionado conhecimento de embarque, sendo todos os encargos no destino a suportar por essa empresa;

II. Em nenhuma comunicação a Autora informou a Ré de que poderia ter custos caso a mercadoria não fosse levantada dentro de determinado prazo, nem qual o valor exato dos custos de imobilização e de armazenagem no porto de desembarque;

III. Quando a Ré começou a receber as comunicações eletrónicas da Autora, em como a carga não havia sido desalfandegada no Brasil, jamais foi informada de que tais encargos lhe seriam imputados;



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

IV. A Ré sempre se mostrou disponível para conseguir alternativas, nunca tendo a Autora feito qualquer menção de que os custos de sobrestadia lhe seriam imputados;

V. A Ré desconhece se foi notificada a empresa *CC, Lda.*, por carta registada com aviso de receção, para receber a mercadoria e/ou reclamar a sua entrega, nos vinte dias seguintes à descarga do navio (nos termos do disposto no artigo 19.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro);

VI. Em momento algum a Autora informou a Ré sobre os procedimentos a seguir, caso a empresa consignatária não procedesse ao levantamento da carga;

VII. A Ré desconhece se a Autora solicitou à transportadora que procedesse conforme o disposto no artigo 19.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro (venda extrajudicial da mercadoria para pagamento do frete e de eventuais despesas);

VIII. A Autora, ao deixar de esclarecer a Ré sobre a possibilidade de existirem custos de sobrestadia, conduziu-a a contratar os seus serviços nos moldes em que o fez;

IX. Caso a Ré soubesse logo da possibilidade de existirem os custos de sobrestadia, teria negociado noutros moldes que lhe permitissem imputar tais custos à consignatária;

X. O documento constante de fls. 45v e 46 dos autos, intitulado de “ACORDO” (cfr. documento n.º 3 junto com a contestação), é genuíno e exato no seu teor.

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

A audiência final decorreu com registo em gravação digital sonora do depoimento de parte e declarações de parte (legal representante da Ré), bem como dos depoimentos testemunhais nela prestados, todos reauditados pelo aqui signatário. Tal circunstância, que deve, também nesta fase do processo, revestir-se de utilidade prática, dispensa o 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 na valoração da prova produzida em toda a fase instrutória dos autos. Procurando apenas sinalizar os aspetos mais importantes e sem preocupação exaustiva de, minuciosamente, detalhar os respetivos meios de prova por referência a cada um dos factos visados, a convicção do Tribunal radicou na ponderação dos vários documentos aí assinalados



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

correspondentemente, não deixando tal ponderação de ser conjugada/articulada com o sentido e alcance dos depoimentos e declarações prestados em audiência final, *infra* sinalizados criticamente.

Todavia, começando pela matéria factual que foi objeto de aceitação expressa pela Ré, afirmamos que os concretos pontos 1 a 10 se encontram nessa condição, em face do posicionamento manifestado no artigo 1.º da contestação (“*Por corresponderem à verdade não se impugnam os factos descritos nos artigos 1 a 3, 6 a 12 da PI, (...)*”). Para além disso, relevaram os diversos documentos que aí se encontram correspondentemente sinalizados (para uma maior facilidade de identificação). De notar, ainda, que os pontos 4 e 5 colheram a aceitação expressa da legal representante da Ré (II), por via de depoimento de parte.

Em relação à comprovação do ponto 11, decorreu do depoimento de parte da Ré, na sua articulação com o depoimento da testemunha EE e com o sentido e alcance dos documentos constantes de fls. 11v a 13, juntos com a petição inicial.

Em relação à demonstração do ponto 12, decorreu sobretudo da articulação do depoimento testemunhal de EE com o sentido e alcance do documento constante de fls. 11v, sendo certo que a comunicação eletrónica em apreço foi remetida pela própria testemunha no dia 18 de janeiro de 2019, tendo como destinatária a testemunha DD.

Em relação à demonstração do ponto 13, decorreu da articulação do depoimento testemunhal de EE com o sentido e alcance do documento constante de fls. 14v, a que não foi alheio o válido contributo instrutório da testemunha JJ.

As referidas duas testemunhas (EE e JJ) também se revelaram fundamentais para a comprovação dos pontos 14 e 15, na sua conjugação com o sentido e alcance do documento constante de fls. 11v, datado de 18 de janeiro de 2019 (comunicação eletrónica).

Relativamente à demonstração do ponto 16, resultou da articulação dos depoimentos testemunhais de EE e JJ com o sentido e alcance do documento inserto a fls. 15, tendo-se em linha de consideração que a mencionada comunicação eletrónica oriunda do Brasil, e datada de 26 de junho de 2019, foi enviada pela testemunha JJ para a empresa aqui demandante.

Em relação à demonstração dos pontos 17 a 20, obteve respaldo no depoimento de parte produzido pela Ré, bem como no teor dos documentos oferecidos a fls. 15v, 16, 16v e 17, na sua conjugação articulada com os depoimentos testemunhais de EE e JJ.

Ambos os mencionados depoimentos testemunhais (EE e JJ) também se mostraram bastante importantes na comprovação dos pontos 21 e 22, dando sempre a perceção de que nada se resolvia com o protelamento da situação, com o inerente agravamento dos valores referentes a uma demora “*arrastada*”.



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

Em relação à demonstração do ponto 23, decorreu da articulação do depoimento testemunhal de EE com o sentido e alcance do documento constante de fls. 17v, a que também não foi despiciendo o atendível contributo instrutório da testemunha JJ.

Em relação à demonstração dos pontos 24 e 25, conheceu suporte no depoimento de parte produzido pela Ré, bem como no teor dos documentos oferecidos a fls. 18 a 21, na sua conjugação articulada com os depoimentos testemunhais de EE e JJ, com enfoque para o depoimento da primeira testemunha, participante ativo nas várias comunicações eletrónicas que a Autora foi remetendo à Ré.

Testemunhas essas que não deixaram de ser pertinentes para a demonstração do ponto 26 (mormente, EE), no sentido de a Autora ter aguardado que a Ré informasse sobre o destino a dar à mercadoria em causa - situação extensível ao segmento inicial do ponto 27, no tocante à expressão “*Perante a ausência de resposta (...)*”.

Em relação à demonstração da restante matéria do ponto 27, obteve respaldo no depoimento de parte produzido pela Ré, bem como no teor dos documentos oferecidos a fls. 21v e 22, não se querendo com isso significar que a Ré aceitou a valência das faturas emitidas (caso contrário, nem sequer haveria dissenso quanto ao objeto da presente ação); de resto, as duas faturas em apreço foram devolvidas à sua proveniência, como referido.

Coerentemente com o atrás exposto, o depoimento de parte da Ré bastou para a sustentação probatória do ponto 28: “*Sim, a nossa responsabilidade termina com a mercadoria a entrar no barco (FOB); não teríamos feito o negócio de outra forma*” (afirmou a gerente da Ré).

De igual sorte, o depoimento de parte da Ré foi muito relevante para prova do ponto 29 (limitou-se a Ré a contratar os serviços da Autora para realizar o transporte, assim foi reconhecido), na conjugação com o depoimento de EE.

Em relação à demonstração dos pontos 30 e 31, decorreu da articulação do depoimento testemunhal de EE com o sentido e alcance dos documentos constantes de fls. 11v e 14, sem prejuízo do anterior contributo instrutório do depoimento de parte vindo da Ré: dessa prova articulada defluiu que a Autora somente foi contratada pela Ré para a organização do transporte subjacente aos presentes autos, agindo (em exclusivo) por conta e no interesse da Ré, e tendo sido desta mesma empresa demandada que recebeu o pagamento do frete documentado e faturado a fls. 14.

Em relação à demonstração do ponto 32, decorreu da articulação do depoimento testemunhal de EE com o sentido e alcance do documento constante de fls. 22v a 23v.

Em relação à demonstração dos pontos 33 e 34, dimanou da articulação do depoimento testemunhal de EE com o sentido e alcance do documento constante de fls. 24 a 28v, mas sem prejuízo de alguma positiva contribuição instrutória por banda da testemunha JJ, face ao atraso na entrega do contentor que transportou a mercadoria da Ré e aos encargos de *demurrage* então gerados, levando ao



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

pagamento direto da Autora à firma transportadora *Hapag* ... de cerca de onze mil dólares norte-americanos (nas palavras da testemunha JJ).

Em relação à demonstração do ponto 35, decorreu da articulação do depoimento testemunhal de EE com o sentido e alcance dos documentos constantes de fls. 24 a 30v, sendo certo que a descrição ínsita na fatura enviada à Ré se encontra documentada/patenteada a fls. 28v.

Em relação à demonstração do ponto 36, decorreu da articulação dos depoimentos testemunhais de EE e de JJ com o próprio depoimento de parte prestado pela Ré, na certeza, ainda, de que em nenhum passo da contestação se alegou que esta empresa tivesse procedido ao pagamento/liquidação da aludida fatura no valor de € 10 296,00; dado que, na ótica da sociedade Ré, a exportação dos bens em causa para o Brasil foi levada a efeito a título de FOB (*Free on board*), aliás, na senda do afirmado pela legal representante da Ré no decurso do seu depoimento de parte (e, depois, das suas declarações de parte).

Em relação à demonstração do ponto 37, corresponde tal matéria ao objeto social que se encontra documentado a fls. 43v, por reporte à sociedade comercial por quotas aqui demandada (com a data de publicação a 20 de março de 2019, no *Portal da Justiça*).

Em relação à demonstração dos pontos 38 a 40, dimanou da articulação dos depoimentos testemunhais de EE e de JJ com o conteúdo e alcance do documento constante de fls. 11v, sem prejuízo de alguma positiva contribuição instrutória por banda da testemunha DD e das declarações de parte oriundas da legal representante da sociedade Ré, sempre confluentes quanto à necessidade sentida pela Ré na contratação dos serviços da Autora, no âmbito do transporte marítimo subjacente à presente demanda; contrato efetivado segundo as condições estipuladas por ambas as partes, nos termos acordados a fls. 11v (documento n.º 2 acompanhante da petição inicial).

Em relação à comprovação dos pontos 41 e 42, adveio da conjugação articulada das declarações de parte da Ré com o sentido e alcance do conhecimento de embarque (*Bill of Lading*) documentado a fls. 13v. Relevou, também, o depoimento testemunhal de EE, que não divergiu da consignação factual em causa.

Em relação à demonstração do ponto 43, dimanou da conjugação do depoimento testemunhal de JJ com o sentido e alcance do documento de fls. 50v a 51v, no parágrafo onde se escreveu: “*Com relação ao documento apresentado, sim, esse é verdadeiro e foi emitido pela Royal ..., porém, conforme o documento mostra, foi emitido em 20/09/2019, na época em que tentávamos cobrar a CC aqui no Brasil*”. Daqui não decorre, porém, que a Autora tivesse peticionado ou reclamado qualquer quantia à firma CC, Lda., tendo a Autora afirmado desconhecer, até à data da notificação da contestação, o aludido documento n.º 2 junto com a contestação da Ré. Doutro passo, também não emerge desse documento n.º 2, nem de qualquer outro elemento fornecido, que a CC, Lda., houvesse realizado 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

pagamento por conta da dívida de sobrestadia no âmbito do transporte em causa, nem a defesa o alegou ou comprovou.

Em relação à demonstração do ponto 44, dimanou da conjugação do depoimento testemunhal de JJ com o sentido e alcance do documento de fls. 50v a 51v. Esta testemunha, que enviou tal comunicação eletrónica à sociedade demandante, com a data de 13 de maio de 2021, corroborou a remessa da mesma comunicação e foi perentória ao afirmar não ter conhecimento de nenhum acordo escrito celebrado com a *Royal ...* no Brasil (designadamente, com os contornos que constam de fls. 45v e 46). E os primeiros parágrafos do documento de fls. 50v a 51v confluem no sentido do aduzido, ou seja, quanto à inverificação, por parte da *Royal ...*, de assentimento sobre a matéria.

No respeitante à factualidade que resultou indemonstrada na presente ação (cfr. pontos I a X), o Tribunal assim a considerou - como não provada - porquanto não foi produzida prova suficiente, ou foi produzida prova em trilho contrário e infirmativa. Com efeito, não só os elementos de prova oferecidos pela sociedade aqui demandada (documentos acompanhantes da contestação, declarações de parte da legal representante da Ré e depoimento da testemunha, aliás comum às partes, DD) nada sedimentaram como suporte do conteúdo de tais pontos concretos, como também a contraprova produzida pela Autora acabou por densificar orientação manifestamente oposta, com a expressão na materialidade assente na lide.

Não obstante alguns aproveitamentos circunscritos sobre o depoimento da aludida testemunha (comum) e as declarações de parte da Ré, o Tribunal não ficou convencido, acima de tudo, de que a firma importadora da mercadoria - a empresa consignatária *CC, Lda.* - era a única entidade com autorização para retirar a mercadoria depois de se encontrar na posse do *Bill of Lading* (conhecimento de embarque), sendo realmente todos os encargos no destino a suportar por esta empresa; que a Autora jamais informou a Ré de que poderia ter de suportar custos, caso a mercadoria não fosse levantada dentro de um determinado prazo, nem qual o montante exato dos custos de imobilização e de armazenagem no porto de desembarque; e, caso a Ré tivesse conhecimento antecipado da possibilidade de existirem tais encargos, que realizaria o negócio noutros moldes que lhe permitissem imputar os custos à empresa consignatária *CC, Lda.*, tendo a Autora assumido obrigações perante terceiros à revelia e contra a vontade da empresa Ré.

Ou seja, num balanceamento valorativo da prova produzida, ao abrigo da sua livre apreciação crítica, ficámos convictos em atribuir maior importância aos meios levados a cabo pela ora demandante; sendo certo que as testemunhas da Autora foram congruentes entre si e verosímeis, na conjugação, além do mais, com o espólio documental oferecido na petição inicial. Falaram de modo desinteressado, com bastante rigor e isenção, e assim granjeando credibilidade, não parecendo ao Tribunal que tivessem faltado à verdade.



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

Em particular, e quanto ao ponto X, no pretensu “ACORDO” são indicadas como outorgantes a Ré, a citada consignatária e a *Royal ...*, com a mera identificação das suas sedes sociais, mas sem a identificação dos respetivos legais representantes. O documento não se mostra datado, não indica quando se realizou o transporte a que se alude no ponto 2 e nem sequer está assinado por todos os pseudo-intervenientes no suposto “ACORDO”. Na realidade, a única assinatura dele constante parece ser pela empresa consignatária, mas continuamos a desconhecer se a letra, a assinatura e o carimbo foram, efetivamente, apostos pelo legal representante daquela sociedade *CC, Lda.* (cfr. fls. 45v e 46). Para além do exposto, releva tudo o que já se afirmou sobre a comprovação do ponto 44 *supra* - aqui aplicável com as devidas adaptações -, levando o Tribunal a constatar que nada garante nem assegura que o documento visado seja genuíno e/ou exato no seu teor (no mínimo, estaríamos perante um documento ostensivamente incompleto e que jamais vincularia os seus “*não assinantes*”, como é bom de ver).

Analisemos, pois, toda a prova que se produziu no decurso da audiência final, a qual permitiu que o Tribunal se pronunciasse (e respondesse) nos termos antecedentes.

Desde logo, conforme resulta da ata da audiência final, a Ré prestou depoimento de parte à matéria constante dos artigos 4.º a 7.º, 15.º, 17.º a 21.º, 24.º a 28.º, 30.º a 33.º e 35.º, todos da petição inicial, nos termos e para os efeitos previstos nos artigos 452.º e seguintes do Código de Processo Civil.

Num passo seguinte, a mesma Ré prestou declarações de parte à matéria inserta nos artigos 6.º, 7.º, 9.º, 11.º, 12.º, 14.º, 15.º, 17.º, 19.º, 21.º, 24.º, 25.º, e 35.º a 38.º, todos da contestação, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 466.º do citado código.

No respeitante às declarações de parte sobre a mencionada matéria factual alegada em sede de contestação, e a propósito deste “*recente*” meio de prova (desde 2013), 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). O mesmo se avoca, *mutatis mutandis*, relativamente ao posicionamento do réu sobre a improcedência da lide.

Mas principiando pelo depoimento de parte da Ré, divisámos alguma aceitação confessória quanto à facticidade dos artigos 4.º, 6.º, 7.º, 17.º a 20.º, 24.º, 25.º, 27.º, 28.º e 30.º da petição inicial, sem prejuízo de se reiterar que os artigos 6.º e 7.º já haviam sido objeto de não impugnação pela defesa (cfr. segmento inicial do artigo 1.º da contestação). Avançando razões justificativas das suas tomadas de posição quanto a essa factualidade, a legal representante da Ré foi tecendo considerações que culminaram em declarações orais de cariz confessório, com incidência sobre os mencionados artigos, e espelhados *supra*.



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

Nessa medida, como acima se verificou, o depoimento de parte da Ré manifestou relevância probatória sobretudo em relação à demonstração dos concretos pontos 11, 17 a 20, 24, 25, 27 (salvo: “*Perante a ausência de resposta (...)*”), 28 e 29, vindos da petição inicial (cfr. artigo 352.º do Código Civil); sem prejuízo da sua articulação conjugada com outros elementos instrutórios que, paulatinamente, também foram sendo elencados em concreto.

No que às declarações de parte concerne, a declarante mencionou que a Autora emitiu o conhecimento de embarque com a seguinte informação: “*Consignee*” (nome da empresa importadora “*CC, Lda.*”); “*Freight Prepaid*” (frete pré-pago); “*Local charges at destination are for receivers account*” (encargos locais no destino são para a conta do destinatário); e que a sociedade consignatária da mercadoria foi a identificada empresa *CC, Lda.* (cfr. documento de fls. 13v).

Nunca foi a empresa consignatária a falar com a Autora e o que a Ré solicitava era um preço de transporte marítimo até ao Brasil, vindo a suportar o montante do respetivo frete. A Ré só pretendia solucionar o problema entretanto surgido, não fazendo sequer ideia de que já tinham passado os 25 dias referentes ao *free time*. Insistiu a declarante que “*a nossa responsabilidade terminava no barco (FOB), era essa a nossa barreira*”. Na ótica da Ré, quando a mercadoria entrou na embarcação em causa, a demandada já não teria nada mais a ver com o assunto. A Ré já não era a dona da mercadoria, pelo que tudo o que pudesse constituir problema seria algo da esfera de atuação da empresa consignatária, inserta no conhecimento de embarque (ou *Bill of Lading*). A situação com esta empresa importadora terá ficado “*muito ferida*” com tudo o que aconteceu e não mais a Ré teve qualquer contacto com essa sua cliente do Brasil. Em todo o caso, e na perspetiva da Ré, tendo em consideração o documentado a fls. 45v e 46, a consignatária *CC, Lda.*, assumiu todos os custos relativos à descarga da mercadoria vendida, os custos alfandegários e aduaneiros, bem como os encargos de sobrestadia, taxas locais e armazenagem portuária. A Ré já não poderia fazer mais nada com a mercadoria vendida, por não deter qualquer direito sobre a mesma (desde a altura em que embarcou).

Mais referiu a declarante que, relativamente ao documento de fls. 11v, consistiu no orçamento que havia sido combinado e, ainda, que nunca a Ré teria realizado o negócio se tivesse sido informada de todos os elementos essenciais. Caso soubesse da possibilidade de existirem os custos de *demurrage*, a Ré solicitaria uma caução (do valor hipoteticamente máximo), de forma a imputar os encargos à empresa consignatária *CC, Lda.*.

No respeitante à testemunha EE, arrolada pela Autora, referiu ser funcionário da empresa demandante desde 2010 e conhecer a Ré por ser cliente da mesma. A Ré, através de DD, adjudicou o serviço de transporte marítimo (subjacente à demanda) à Autora e nunca foi colocado em questão o pagamento do frete, por parte da demandada. A testemunha afiançou que o prazo de *free time* no destino, então estipulado, foi de 25 dias, conforme se encontra documentado a fls. 11v. Decorridos os



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

referidos 25 dias, começaram a ser cobradas despesas no destino por banda da empresa proprietária do contentor, sendo que a Autora ia reportando todas as informações à Ré, mediante o envio de várias comunicações eletrónicas. Nas palavras da testemunha, “*o exportador era o responsável de como as coisas estavam a decorrer no destino*”. Foi transmitida à Ré, por diversas vezes, a situação dos encargos que se avolumavam com a não restituição do contentor vazio, e chegou a certa altura que a Autora teve se suportar tais custos junto da sociedade dona do contentor (*Hapag ...*); caso contrário, a dívida adensar-se-ia de forma muito expressiva. Não obstante, a Autora conseguiu um desconto junto da proprietária do contentor e informou a Ré em conformidade, por contacto com a testemunha DD (= 11 ou 12 mil dólares de redução ao todo). Segundo este depoimento, a Ré (através daquele interlocutor) não se mostrou muito interessada em resolver o assunto, como já havia recebido o valor da mercadoria não mais se importou quanto ao problema entre mãos, tendo a Autora liquidado o débito à empresa *Hapag ...*, sem dúvida (após negociado o desconto para cerca de metade). Mais frisou a testemunha que o acordado entre a Ré e a *CC, Lda.*, não diz respeito à demandante e que os encargos de sobrestadia (*demurrage*) integram uma outra despesa, à parte. A Autora procurou ajudar a Ré, através de DD, que não quis saber mais do contentor em causa, logrando aquela alcançar uma significativa redução dos custos de sobrestadia. O visado revelou ter conhecimento de todo o sucedido e, se tinha alguma dúvida a esclarecer, nunca a comunicou, não sendo a primeira vez que a Ré estava a exportar para o Brasil. Na ótica da Autora, a Ré é que era a dona da mercadoria e, a dada altura, a Autora viu-se na contingência de ter de enviar à Ré a comunicação eletrónica documentada a fls. 18, já que esta empresa nem sempre respondia aos *e-mails*. Tal mercadoria terá sido declarada como abandonada e/ou vendida em leilão, sendo que algum seguro, a existir, haveria de ter sido celebrado com a empresa importadora ou a exportadora (*shipper*); e não com a Autora (cfr. documento de fls. 11v).

No tocante à testemunha JJ, também arrolada pela Autora, referiu exercer funções numa empresa que é parceira comercial da demandante desde 2014/2015 (*Royal ...*). E não teve dúvidas em sinalizar que, na situação em apreço, foi consensualizado entre ambas as partes (Autora e Ré) um *free time* no destino de 25 dias, conforme se mostra documentado no verso de fls. 11. Quando a mercadoria (em geral) chega ao Brasil por mar, procede-se ao desembarço da correspondente carga, ou seja, “*nacionaliza-se*” a carga, não se recordando a testemunha de qualquer relacionamento, em concreto, com o despachante aduaneiro. A carga em questão, porém, acabou por nunca ser “*nacionalizada*”. Pende um processo judicial no Brasil contra a *CC, Lda.*, mas referente a realidades diferentes (taxas locais no destino, taxas devidas ao armador e ao porto): não são, seguramente, as mesmas verbas do que aquela que a Autora reclama da Ré no âmbito da presente ação. Certo é que, de acordo com este depoimento, a Autora efetuou diretamente o pagamento à empresa *Hapag ...*, após negociação com a mesma empresa (dona do contentor utilizado), por força dos encargos relacionados com a não restituição atempada 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

contentor vazio. Isto, apesar de a *Royal ...* (no Brasil) tudo ter feito para acelerar os procedimentos em curso, na senda das comunicações eletrónicas que foram remetidas pela própria testemunha e que se mostram documentadas nestes autos. A testemunha manifestou, ainda, a convicção de que a mercadoria em causa deverá ter “*caído em perdimento*”, sendo o seu eventual destino a respetiva destruição. Através de um depoimento perfeitamente ajustável ao da testemunha EE (sem prejuízo de um ou outro aspeto diferenciado, mas que não feriu a sua essencialidade), a presente testemunha desenvolveu um discurso enraizado num conhecimento direto dos factos, tendo participado em diversas comunicações eletrónicas mantidas com a Autora. Confrontada a testemunha com o teor do documento de fls. 45v e 46, na sua conjugação com o *e-mail* ínsito no verso de fls. 50, a mesma confirmou o envio desta sua comunicação à Autora, tecendo comentários sobre o referido documento n.º 3 junto com a contestação. Afirmou perentoriamente não ter conhecimento da existência de nenhum acordo escrito (ou outro) que vinculasse a *Royal ...*, vindo ao encontro do alcance do texto constante da sua comunicação eletrónica de 13 de maio de 2021, remetida à demandante. Instada, a testemunha frisou, ainda, não ter recebido nenhuma proposta de acordo em prestações até ao momento, por banda da empresa *CC, Lda.*, sendo que o diferendo que opõe esta empresa à *Royal ...* (no Brasil) está entregue ao contencioso (“*aos advogados*”).

Relativamente ao depoimento da testemunha DD (comum a ambas as partes), mencionou (aos costumes) exercer funções no comércio internacional da Ré desde o ano de 2006. Sobre a matéria dos autos, começou por referir que era imperioso a mercadoria exportada pela Ré chegar ao destino, no Brasil, antes do Carnaval de 2019, e daí ter sido encetada alguma urgência no processamento de toda a situação pendente com a Autora. Na esteira das declarações de parte proferidas, também a testemunha insistiu na tónica de que “*a nossa responsabilidade era FOB, terminava quando do embarque (em Portugal); as despesas no destino eram por conta do recetor*”. Nessa medida, a testemunha tomou conhecimento de que a mercadoria chegou ao Brasil e que deveria ser “*desovada*” e libertada, o que não aconteceu. O frete deveria ter sido a Autora a faturar à empresa *CC, Lda.*, mas tal não sucedeu e decidiu-se diferentemente. Na sua ótica (da testemunha), o pretenso *free time* nem sequer se colocava em questão, tendo em conta a urgência de a mercadoria alcançar o destino e a época do ano que se aproximava. Nunca esteve em equação a Ré suportar os encargos de *demurrage*, até porque não teria a documentação que lhe permitisse a libertação dos bens em apreço, em concreto, o original do conhecimento de carga. E a testemunha disse conhecer o montante que se havia já acumulado com as despesas de sobrestadia, avançando, ainda, que, na sua perspetiva, esse valor tinha sido debitado à *CC, Lda.* Admitiu a testemunha ter sabido da comunicação documentada a fls. 17, mas, segundo também acrescentou, “*não entendi que a despesa estivesse a ser imputada à Ré, nunca esteve em causa a Ré pagar o demurrage*”. A carga, por seu turno, foi para “*perdimento*”. No respeitante ao “*ACORDO*”



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

documentado a fls. 45v e 46, a testemunha reconheceu não ter a certeza de que a *Royal* ... o subscreveu: não o viu assinado por esta empresa, mas somente pela sociedade *CC, Lda.*. E, em sede de contra-instância, reiterou que a Autora (que comunicava através de EE e de FF) jamais falou que qualquer despesa fosse imputada à ora Ré, a título de sobrestadia, e que não podiam trazer a mercadoria de volta para Portugal, porquanto já se encontrava paga. Ou seja, porque a Ré deixou de ser a dona da mercadoria exportada e na medida em que a *Royal* ... é que era possuidora da documentação alusiva ao dito transporte marítimo, a Ré não podia, através de parceiro, levantar a carga no Brasil. E nunca teria feito negócio com a Autora, nos moldes em que o fez, se soubesse que os encargos em apreço (sobrestadia) lhe seriam assacados. Tudo em linha, basicamente, com as declarações explanadas pela legal representante da firma Ré.

III. Fundamentação de direito e subsunção jurídica

Conforme se enquadrrou, importa dirimir, *in casu*, quanto ao direito da Autora a receber da Ré a quantia peticionada nos autos de € 10 489,51 (acrescida de juros de mora vencidos e vincendos até integral pagamento), em virtude de a primeira ter indemnizado a firma (transportadora) *Hapag* ... pelo incumprimento do prazo de 25 dias estipulado para a devolução de contentor vazio (despesas de sobrestadia ou *demurrage*).

As questões principais a resolver concentram-se nas seguintes:

- Qual o regime legal aplicável ao caso concreto;
- Se a Autora é credora da Ré em relação à importância peticionada nos autos, em face da relação contratual entre ambas as empresas firmada, e a natureza desse custo;
- Ou se, ao invés, a Ré não está vinculada ao pagamento reclamado na lide, por falta de esclarecimento, por parte da Autora, sobre os elementos essenciais do negócio.

Dito doutro modo, importa determinar se existe responsabilidade civil da empresa demandada pelo valor suportado com o atraso na entrega do contentor utilizado em transporte marítimo, na senda do consensualizado entre Autora e Ré; se esta sociedade é devedora à Autora da quantia reclamada na lide, por larga demora na entrega do contentor usado, sendo do seu conhecimento - ou não - de que poderia incorrer em tais encargos de sobrestadia ou de *demurrage*. Ao fim e ao cabo, trata-se de aquilatar se a sociedade Ré deverá ter como seu ónus o pagamento à Autora da quantia pecuniária global por esta peticionada, em conformidade com o montante liquidado pela Autora à proprietária do contentor (a firma *Hapag* ...).

Assentes os factos narrados, urge proceder à sua apreciação jurídica e determinar se os mesmos conduzem, ou não, à procedência (total ou parcial) da ação.



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

Em relação ao mérito, em termos sintéticos, a não complexidade da presente causa não exigirá mais do que o acolhimento da pretensão da Autora, ao nível factual, posto que a mesma logrou fazer a prova dos factos constitutivos do direito alegado, nos termos e para os fins previstos no artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil; ao passo que a defesa pouco logrou demonstrar sobre a matéria relacionada com a sua discórdia.

Vejamos no detalhe.

É consabido que a qualificação de um contrato, na perspetiva da definição do respetivo regime, é uma questão jurídico-normativa a solucionar, fundamentalmente, por via da subsunção da factualidade apurada aos módulos legais.

Está em causa, desde logo, a qualificação do contrato celebrado entre ambas as partes envolvidas na contenda.

Alegou a Autora, provando-o na presente lide, que tem por atividade/objeto social o seguinte: *“1. Organização de serviços internacionais de transporte marítimo e aéreo de mercadorias bem como organização do transporte terrestre das mesmas quando acessórias daqueles. 2. Prestação de serviços de natureza logística e operacional, incluindo o planeamento, controlo, coordenação e direcção das operações relacionadas com a expedição, recepção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, bem como a gestão dos fluxos de bens ou mercadorias, a mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de empresas transportadoras e a execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidas, incluindo quanto à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal”* (cfr. certidão permanente de fls. 10 a 11).

Conforme resulta do antecedente, a Autora dedica-se ao exercício da atividade transitória, devidamente licenciada para o efeito. E, no âmbito da sua atividade comercial, a Ré contratou a Autora para planear e organizar o transporte de 1330 caixas de vodka, gin e 200 copos, com destino ao porto de Santos, Brasil.

Ora, a subjacente atividade de agente transitário (atividade transitória ou de transitário) - cujo regime legal repousa no Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho - consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional que inclui o planeamento, o controlo, a coordenação e a direcção das operações relacionadas com a expedição, recepção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias (desenvolvendo-se na gestão dos fluxos de bens ou mercadorias, na mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de transportadores com quem celebre os respetivos contratos de transporte, e na execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidos, inclusive no que se refere à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal).



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

A referida atividade implica, necessariamente, a prática de atos jurídicos ou materiais, durante um ciclo temporal alargado, que vai desde a preparação da deslocação da mercadoria até à entrega desta ao destinatário.

Para além de poderem praticar todos os atos necessários ou convenientes à execução da sua atividade, as empresas transitárias podem assumir, em nome próprio ou em nome do cliente ou do destinatário dos bens, toda e qualquer forma legítima de defesa dos interesses correspondentes (cfr. artigo 13.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho), na qualidade de intermediário comercial que atua por conta de outrem.

As empresas transitárias podem, ainda, celebrar contratos com terceiros em nome próprio, por conta do expedidor ou do dono da mercadoria, bem como receber, em nome próprio ou por conta do seu cliente, as mercadorias que lhe são entregues pelo transportador e atuar como gestor de negócios (cfr. n.º 2 do citado artigo 13.º).

A legitimidade da intervenção do transitário perante terceiros, entidades públicas ou privadas, e a qualidade em que age, aferir-se-ão pelo título ou declaração que exhiba (cfr. artigo 13.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho). Porém, quando intervenha como gestora de negócios, a empresa transitária será havida como dona dos bens ou mercadorias e responderá como tal perante terceiros (cfr. n.º 4 do citado artigo 13.º).

As empresas transitárias respondem perante o seu cliente pelo incumprimento das suas obrigações, bem como pelas obrigações contraídas por terceiros com quem hajam contratado, sem prejuízo do direito de regresso (cfr. artigo 15.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho).

Usualmente, os contratos celebrados pelas empresas transitárias serão contratos de trânsito ou expedição, caracterizados por uma das partes (o transitário) se obrigar perante a outra (o expedidor) a prestar-lhe certos serviços (atos materiais - v.g., grupagem de mercadoria, coordenação e articulação de diferentes transportes, controlo da mercadoria, consolidação e desconsolidação da carga, embalagem, carregamento, descarregamento e estiva - e/ou jurídicos - v.g., a celebração de um contrato de depósito ou de seguro da mercadoria deslocada), referentes a um contrato de transporte, e também a celebrar um ou mais contratos de transporte em nome e representação do cliente. Na sua essência, trata-se de um contrato de prestação de serviços, que pressupõe um mandato, nos termos do qual o transitário se obriga a celebrar um ou mais contratos de transporte, em nome próprio ou do expedidor/mandante, mas sempre por conta deste. Este mandato pode abranger, para além deste núcleo, a prática dos atos acessórios indispensáveis à sua consecução (cfr. artigos 1159.º, n.º 2, do Código Civil e 233.º, *in fine*, do Código Comercial).

Ademais, é passível de ser com ou sem representação. Assim, se o transitário, além de agir por conta do expedidor, também atuar em nome deste com poderes delegados através do competente



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

instrumento jurídico (procuração), estar-se-á perante um mandato representativo e a sua posição jurídica decorrerá das regras ordinárias do mandato com representação (cfr. artigos 231.º e seguintes do Código Comercial e artigos 1157.º e seguintes, 1178.º, 1179.º e 258.º e seguintes, todos do Código Civil).

Tal significa que, nesta situação, o contrato de transporte celebrado com o transitário em nome do expedidor produzirá efeitos na esfera deste, caso aquele haja atuado nos limites dos poderes que lhe foram conferidos. Atuando o transitário por conta do expedidor, mas em nome próprio, há que recorrer à disciplina decorrente dos artigos 266.º e seguintes do Código Comercial (em especial, artigo 269.º do Código Comercial) e dos artigos 1180.º a 1184.º do Código Civil (em particular, artigo 1183.º do Código Civil). Mas, mesmo quando há ausência de poderes de representação, ainda assim o mandatário é responsável perante o mandante se houver deficiência no cumprimento do mandato.

Sucedem, porém, e não raras vezes, que as empresas transitárias vão para além da sua atividade típica, acabando por agir como transportadoras, o que acontece sempre que o transitário, tendo celebrado um contrato de expedição, assume depois a execução (total ou parcial) do transporte em si, designadamente, realizando a deslocação integral da mercadoria, ou intervindo ativamente em alguns troços intermédios (como é o caso dos transbordos) ou, ainda, recolhendo a carga no domicílio do carregador e/ou entregando-a na morada do destinatário.

As referidas hipóteses não são merecedoras de qualquer censura ou proibição legal (mormente, daquela que é prevista no artigo 261.º do Código Civil, “*Negócio consigo mesmo*”), desde que a contraparte tenha dado o seu consentimento ou se mostrem acautelados os seus interesses. Quando atua como transitário-transportador, o transitário acumula as duas posições jurídicas, o que significa que, quanto à prestação de transporte responde como transportador, e quanto à prestação de transitário responde nos termos preconizados pelo artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho.

Ocorre, também amiúde, obrigar-se o transitário *ab initio* perante um expedidor ou carregador a deslocar e entregar a mercadoria para um destinatário, num determinado local, o que configura a celebração de um verdadeiro contrato de transporte, sem que se interponha um contrato de mandato, vinculando-se o primeiro só como transportador, quer disponha de meios próprios para realizar a deslocação da mercadoria, quer tenha de recorrer a uma empresa, companhia ou pessoas diversas (cfr. artigo 367.º do Código Comercial). Logo, sendo apenas transportador, a atividade da empresa transitária rege-se pelas disposições pertinentes do Código Comercial (cfr. artigos 366.º e seguintes), pelas disposições constantes da legislação avulsa de direito interno e, ainda, das convenções internacionais aplicáveis.

Em termos gerais, “(...) podemos definir o contrato de transporte de mercadorias como o contrato pelo qual uma das partes - o carregador - encarrega outra - o transportador - que a tal se obriga, de deslocar determinada mercadoria de um local para outro e de a entregar pontualmente ao



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

destinatário, mediante retribuição” (cfr., nesse sentido, **Francisco Costeira da Rocha**, *O Contrato de Transporte de Mercadorias*, Almedina, 2000, pág. 55).

Aqui, como em qualquer outra modalidade do contrato de transporte, a deslocação assume um especial relevo, bem se compreendendo, por isso, o enfoque atribuído ao transportador, na medida em que este é o responsável pela deslocação das mercadorias. Todavia, assiste-se atualmente a um afastamento do fulcro do contrato, da deslocação para a entrega: o acento tónico é colocado no momento da entrega. Vem-se considerando que a deslocação, apesar de integrar claramente a obrigação principal do transportador, não passa de um meio tendente a permitir a entrega da mercadoria ao seu destinatário (cfr. obra e autor citados, págs. 55 e 56, nesta sentença seguidos com proximidade).

Note-se que o contrato de transporte já foi entendido como um misto de prestação de serviço, locação e depósito. Hoje, está consolidada a sua autonomia conceitual.

Em tese, o contrato de transporte marítimo de mercadorias pode ser definido como aquele pelo qual um determinado transportador se obriga a transportar por mar uma certa quantidade de mercadorias que lhe foram entregues em determinado porto por um carregador, e a entregá-las num outro porto a um destinatário, mediante o pagamento de uma determinada remuneração, o frete.

Por aqui se vê logo que são, geralmente, três as partes no contrato: transportador; carregador; e destinatário, se designado no contrato. Qualquer destes três intervenientes vai obter os seus direitos e obrigações resultantes do contrato.

O *transportador* será aquele que se obriga a transportar certa ou determinada mercadoria, pouco importando saber se ele é proprietário ou afretador do navio. Note-se, porém, que nem sempre é fácil identificar o transportador, o que torna mais difícil um apuramento de eventuais responsabilidades por má execução do contrato.

O *carregador*, por seu turno, é aquele que solicita ao transportador o transporte de determinada mercadoria, mediante o pagamento do frete, pouco interessando também, do ponto de vista do transportador, saber se ele é, ou não, o proprietário da mercadoria.

Por fim, o *destinatário* é aquele que, no destino, aparece a reclamar a mercadoria. Ele surge, pois, numa fase posterior e daí que, em princípio, o transportador só se sinta vinculado perante o carregador. No entanto, ele tem alguns direitos decorrentes do contrato de transporte, designadamente o de exigir o pagamento de indemnização por avaria ou falta das mercadorias. Em contrapartida, o transportador poderá vir a exigir-lhe o pagamento do frete ainda não efetuado.

Embora constituindo uma variante do contrato de transporte em geral, o contrato de transporte marítimo encontra-se submetido a regras que se afastam, em grande parte, das que regulam os outros tipos de contratos de transporte.



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

Por outro lado, o contrato de transporte marítimo distingue-se do contrato de fretamento. Com efeito, enquanto, no primeiro, o transportador reconhece ter tomado a seu cargo uma determinada mercadoria, e se obriga a transportá-la de um porto para outro, o mesmo não acontece no segundo, com o fretador, o qual não toma a seu cargo a mercadoria, nem se vincula a transportá-la. Ele limita-se a ceder um certo navio, total ou parcialmente, com vista a um eventual transporte de mercadorias. Por este motivo, também as responsabilidades resultantes destes contratos variarão consoante se tratar de um transporte ou de um fretamento, dadas as regras diferentes a que estão submetidos (cfr., no mesmo sentido, aqui seguido com proximidade, José M. P. Vasconcelos Esteves, *Direito Marítimo / Contratos de Utilização do Navio*, Livraria Petrony, 1988, págs. 83 e 84).

O contrato de transporte de mercadorias por mar é disciplinado pela Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos de Carga, assinada em Bruxelas a 25 de agosto de 1924, a que Portugal aderiu em 5 de dezembro de 1931 (Convenção de Bruxelas - D.G. I Série n.º 128 de 2 de junho de 1932), tornada direito interno pelo Decreto-Lei n.º 37 748, de 1 de fevereiro de 1950, e, apenas subsidiariamente, pelas disposições constantes do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro.

Entre nós, e no que ao contrato de transporte marítimo de mercadorias respeita, o mesmo encontra-se definido/plasmado no artigo 1.º do citado Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro, nos termos seguintes: *“Contrato de transporte de mercadorias por mar é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria, de um porto para porto diverso, mediante uma retribuição pecuniária, denominada «frete»”*.

Conforme se sumariou no douto Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, datado de 31 de março de 2005 (relatado por Ataíde das Neves e com texto disponível em www.dgsi.pt), *“O contrato de transporte marítimo de mercadorias pode ser definido como aquele pelo qual um determinado transportador se obriga a transportar por mar uma certa quantidade de mercadorias que lhe foram entregues em determinado porto por um carregador e entregá-las num outro porto a um destinatário, mediante o pagamento de uma determinada remuneração, o frete”*.

O contrato de transporte de mercadorias por mar, de acordo com o disposto no artigo 3.º do mesmo decreto-lei, configura um contrato formal ou solene, sujeito a escrito particular, usualmente denominado de conhecimento de embarque ou conhecimento de carga (*Bill of Lading*).

E, segundo o estatuído no artigo 1.º, al. e), da referida Convenção de Bruxelas, o transporte de mercadorias *“(…) abrange o tempo decorrido desde que as mercadorias são carregadas a bordo do navio até ao momento em que são descarregadas”*.



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

Nos termos da alínea *a*) do artigo 1.º da mesma Convenção, considera-se “*armador*” (para além do proprietário do navio) “(...) *o afretador que foi parte num contrato de transporte com um carregador*”.

Com ressalva para o artigo 6.º da Convenção de Bruxelas, em todos os contratos de transporte de mercadorias por mar, ficará o armador, em relação ao carregamento, manutenção, estiva, transporte, guarda, cuidados e descargas dessas mercadorias, sujeito às responsabilidades e obrigações, e gozará dos direitos e isenções indicados nos artigos 3.º e seguintes (cfr. artigo 2.º da Convenção de Bruxelas).

O armador será obrigado, antes do início da viagem, a exercer uma razoável diligência para colocar o navio em estado de navegabilidade; armar, equipar e aprovisionar convenientemente o navio; e preparar e pôr em bom estado os porões, os frigoríficos e todas as outras partes da embarcação em que as mercadorias são carregadas, com vista à sua receção, transporte e conservação (cfr. artigo 3.º, n.º 1, alíneas *a*) a *c*), da Convenção de Bruxelas). Procederá o armador (salvo o disposto no artigo 4.º), de um modo diligente e apropriado, ao carregamento, manutenção, estiva, guarda, cuidados e descarga das mercadorias transportadas (cfr. artigo 3.º, n.º 2, da Convenção de Bruxelas).

Por seu lado, o carregador não será responsável pelas perdas e danos sofridos pelo armador ou pelo navio, qualquer que seja a causa de que provenham ou resultem, desde que não sejam imputáveis a ato de negligência do mesmo carregador, de seus agentes ou empregados (cfr. artigo 4.º, n.º 3, da Convenção de Bruxelas).

Esta mesma Convenção prescreve um certo número de obrigações que incidem sobre o carregador e que derivam do princípio da boa fé que deve presidir a qualquer negócio jurídico. Deslindamos aqui que, à semelhança do previsto para o transportador relativamente aos prejuízos causados pelo (seu) navio, também o carregador deverá demonstrar ter exercido boa diligência e comprovar que não cometeu qualquer falta que possa ser considerada como a génese do dano.

Como vem insistentemente afirmando alguma doutrina, o contrato de transporte é um verdadeiro contrato triangular. O contrato celebrado entre carregador e transportador não pode atingir o seu escopo sem a intervenção do destinatário, sem que o destinatário adira ao contrato. Por esta razão se afirma que o contrato de transporte nasce bilateral, mas potencialmente trilateral. Aceitando a proposta que lhe é formulada, o destinatário entra no contrato, deixa de ser um terceiro em relação ao sinalagma inaugural.

Assim, como acima se antecipou, são partes no contrato de transporte por mar o carregador, o transportador e, ainda, o destinatário.

Geralmente, o destinatário não é parte desde o início, porém desde o começo existe a expectativa de que intervirá como parte. Por regra, o contrato de transporte apresenta-se como um contrato inicialmente bilateral (celebrado entre carregador e transportador), aberto à adesão do destinatário; é



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

celebrado na expectativa da adesão *in itinere* do destinatário. A participação deste pode qualificar-se de assíncrona porque surge num momento destacadamente posterior ao acordo entre carregador e transportador. Daí que se fale em contrato trilateral assíncrono, para expressar e vincar bem esta ideia.

Ao conceber-se o contrato de transporte como um contrato trilateral, está a afirmar-se que o carregador mantém a sua qualidade de parte, mesmo depois da adesão do destinatário. Não se verifica, pois, uma cessão da posição contratual do carregador. Mas, por outro lado, é também verdade que a intervenção do destinatário no contrato de transporte se refletirá na posição do carregador, podendo comprimi-la.

Inquestionavelmente, a adesão do destinatário - a qual não requer novo processo de formação entre os contraentes iniciais e a nova parte - reveste-se de importância capital. Esse é o elemento que introduz o destinatário no contrato de transporte; nesse momento, o destinatário aceita a proposta contratual formulada pelo carregador ou pelo transportador, tornando-se parte no contrato. O destinatário, inicialmente um terceiro, com a adesão ao contrato deixa de o ser, assumindo direitos e obrigações. O que significa que o contrato de transporte está fora do âmbito dos contratos a favor de terceiro, configura um contrato trilateral normal, ou seja, em que cada uma das partes emitiu a sua respetiva declaração negocial. A receção da mercadoria pelo destinatário já foi considerada uma presunção da adesão do destinatário e, de igual sorte, entendida como uma declaração tácita da sua adesão ao contrato de transporte. Aquele comportamento concludente do destinatário revela indiretamente a sua vontade negocial.

Não há, pois, que estranhar ou questionar se, por força do contrato de transporte, podem ser impostas obrigações ao destinatário. Não faz sentido olhar com precaução ou suspeita o instituto em análise, posto que dele não resulta qualquer limitação ao princípio da relatividade dos contratos (consagrado no artigo 406.º, n.º 2, do Código Civil). É hoje pacífico que, em tese, o destinatário, tendo recebido as mercadorias transportadas, figura como parte no contrato de transporte; e que as faltas constatadas na carga podem integrar inadimplemento contratual, assistindo ao destinatário o direito de acionar judicialmente o transportador com a invocação da responsabilidade civil contratual. De salientar, ainda, que a *abertura* do contrato não é por tempo indeterminado, incondicionada, muito menos universal. Antes se direciona a uma certa pessoa (ao menos, determinável) - o destinatário - e funcionará, durante algum tempo, se verificadas certas condições (cfr., no mesmo sentido, **Francisco Costeira da Rocha**, *ob. cit.*, págs. 236 a 238).

Em relação ao regime legal aplicável ao caso dos autos, a Ré convoca a aplicação, em primeira linha, do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro, mas fá-lo indevidamente, dado que a Autora é uma empresa transitória e atuou nessa estrita qualidade (e não como transportadora), estando, por isso mesmo, a sua atividade subordinada ao regime do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho (conforme a



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

própria Ré reconheceu nos artigos 3.º e 4.º da contestação). Não faz, nomeadamente, qualquer sentido invocar (como incumbência da Autora) o acionamento do disposto no artigo 19.º, n.ºs 1 e 3, do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro (cfr. pontos V e VII não provados), na certeza de que a ora demandante não agiu como “*transitário-transportador*”, nos termos acima explicitados e demonstrados.

Na realidade, segundo o disposto no n.º 1 do citado artigo 19.º (epigrafado “*Recusa de receber a mercadoria*”), no caso de o destinatário, ou consignatário, se recusar a receber a mercadoria ou não reclamar a sua entrega no prazo de vinte dias após a descarga do navio, o transportador notificá-lo-á por carta registada com aviso de receção, se for conhecido, fixando-lhe mais vinte dias para proceder ao seu levantamento.

Findo o mencionado prazo, o transportador tem a faculdade de proceder à venda extrajudicial da mercadoria para pagamento do frete, se devido, e de eventuais despesas decorrentes do contrato - acrescenta o n.º 3 do mesmo preceito legal.

Como já se deixou expresso, a Autora é uma empresa transitória e agiu nessa precisa qualidade, revelando-se as aludidas normas como alheias à sua referida atuação. Esta atuação mostra-se submetida, essencialmente, ao teor do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, diploma que instituiu um novo regime jurídico aplicável ao acesso e exercício da atividade transitória, como se viu.

Descendo, agora, à situação dos autos.

Resultou demonstrado na presente ação que, no dia 1 de fevereiro de 2019, a Autora informou a Ré dos elementos do embarque da mercadoria para Santos (Brasil):

“Boa tarde Sr. DD,

Conforme nossa conversa telefónica, informo abaixo elementos de embarque para Santos.

Contentor: 1 x 20’ UACU 330929/0

Cut off: 06/02

Data prevista de saída de Sines: 13/02

Navio: MSC Palak

Data prevista de chegada a Santos: 26/02

Se necessitar de mais alguma informação, estamos ao seu inteiro dispor” (cfr. documento de fls. 12 a 13).

Por comunicação datada de 12 de fevereiro de 2019, a Ré pediu a correção das quantidades em extenso, aceitando todas as demais condições propostas pela ora Autora.

Por forma a cumprir com as obrigações assumidas perante a Ré, a Autora contratou com a empresa *Hapag* ... o aluguer de um contentor para o carregamento da mercadoria e a reserva do “*lugar*” em navio das suas linhas marítimas. O referido transporte da mercadoria da Ré foi titulado pelo conhecimento de embarque (*Bill of Lading*) n.º28, no qual figura como carregadora a Ré “*BB*



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

Lda” e como consignatária a empresa “CC Ltda”. A mercadoria foi embarcada no porto de Leixões no dia 13 de fevereiro de 2019 e chegou ao porto de Santos no dia 27 de fevereiro de 2019. A Autora emitiu à ora Ré a fatura17, de 18 de fevereiro de 2019, no valor de € 1 077,00, na qual estão englobados, conforme aí descrito, os custos com o frete, EBS, transferência para entreposto, emissão de documentos, JUP, DME, recepção, manuseamento, transporte armazém/doca, viagem, formalidades aduaneiras de exportação e envio de DHL. A Ré recebeu a fatura e efetuou o pagamento devido à Autora, sem qualquer oposição ou reclamação.

Para a organização deste transporte, a Autora foi exclusivamente contactada pela Ré, com quem negociou o preço, prazos, *free time* no destino e demais condições.

Em 18 de janeiro de 2019, a Autora enviou à Ré uma comunicação, informando das condições essenciais do serviço a prestar:

“Boa tarde Sr. DD,

Conforme nossa conversa telefónica, informo abaixo nossa cotação para Rio de Janeiro e Santos
Local de enchimento: armazém Trucking na Maia

CIA: Hapag ...

Porto de embarque: Sines

POD: Rio de Janeiro e Santos

Serviço semanal directo

Transit time até Rio de Janeiro 11 dias, até Santos 13 dias

Freetime no destino: 25 dias

Frete 1 X 20’: EUR 350,00

+ EBS: EUR 47,00

Despesas origem

THC: EUR 220,00

Emissão do BL: EUR 75,00

JUP: EUR 10,00

DME: EUR 10,00

Recepção e manuseamento + transporte armazém doca + vgm: EUR 275,00

Despacho exportação: EUR 50,00 (até 5 posições pautais)

Fretes válidos até 31/01

Obs: Seguro, desalfandegamento, direitos, taxas e restantes despesas no destino não incluídas

Se necessitar de mais alguma informação, estamos ao vosso inteiro dispor.

--

Best Regards / Melhores Cumprimentos



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

EE” (cfr. documento de fls. 11v).

No início do mês de abril de 2019, a Autora tomou conhecimento, através do seu agente no Brasil (*Royal ... do Brasil*), que a mercadoria da Ré ainda não tinha sido desalfandegada e que, conseqüentemente, o contentor não havia sido devolvido vazio à *Hapag ...* no prazo previsto. Por ter sido ultrapassado o prazo para a devolução do contentor vazio, a *Hapag ...*, proprietária do contentor, começou a cobrar taxas de sobrestadia (ou *demurrage*) desde 25 de março de 2019.

A situação foi imediatamente comunicada à ora Ré, que desde 18 de janeiro de 2019 estava informada de que o período de *free time* era de 25 dias e que o seguro, desalfandegamento, direitos, taxas e restantes despesas no destino não estavam incluídos no valor da cotação dada pela Autora.

No dia 26 de junho de 2019, a Autora recebeu uma comunicação do seu agente no Brasil, dando conta do seguinte:

“Boa noite FF/DD/EE

Tudo bem?

Por gentileza notar que hoje recebi uma ligação do despachante, que também não tem mais contacto com o importador.

A carga está caindo para perdimento, os valores de storage já passaram de R\$ 37 mil (EUR 8.500,00) e a demurrage continua aumentando e está em torno de USD 8.500,00, ou seja estamos falando de muito dinheiro e precisamos de uma posição urgente da parte de vocês de como devemos proceder, peço que repassem essa mensagem para o exportador de vocês, pois a situação só piora a cada dia.

Aguardo breve retorno. Obrigado!” (cfr. documento de fls. 15).

A Autora, de imediato, transmitiu aquela comunicação à Ré, que mais tarde informou a Autora que a mercadoria poderia ser recebida por outro cliente em Curitiba, devido às dificuldades financeiras da consignatária. Nesse sentido, a Autora informou a Ré dos trâmites necessários para a substituição da consignatária, bem como dos custos do transporte terrestre da mercadoria de Santos para Curitiba. No dia 3 de julho de 2019, a Autora comunicou à Ré o seguinte:

“Sr. DD,

Conforme informação do meu agente, relembro que por ter passado mais de 90 dias, a carga neste momento está com o “perdimento”, em breve vai a leilão e todos os custos são por conta do exportador. Existe possibilidade de reverter o status via processo administrativo, o despachante do seu cliente deverá tentar convencer a alfândega Brasileira a permitir seguir com a importação.

Informo mais uma vez os valores detalhados até ao dia de hoje.

Demurrage + terminal costs: EUR 18.400,00

Aguardo os seus comentários urgentes,

Obrigado” (cfr. documento de fls. 17).



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

Com o decurso dos dias, a Ré começou por manifestar preocupação com a situação da mercadoria e com a procura de alternativas para a carga no destino. Por volta do início de julho de 2019, a Ré informou a Autora que o Sr. GG da “Blue ...” iria tratar do desalfandegamento da mercadoria que ainda se encontrava no porto de Santos. Todavia, os meses foram decorrendo com o (consequente) agravamento dos montantes da sobrestadia, sem a resolução da situação.

Em 17 de setembro de 2019, a agente da Autora no Brasil informou o seguinte:

“EE, boa tarde

Gentileza notar que o container continua parado gerando demurrage.

A previsão da demurrage até hoje está em RS 64.716,72 - USD 15,834.00

O GG nos informou que o Importador ainda quer a mercadoria e que em breve teremos a remoção da carga.

Porém, ainda sem previsão definitiva” (cfr. documento de fls. 17v).

Perante o agravamento dos custos, em 8 de outubro de 2019 a Autora reclamou junto da Ré o pagamento dos montantes devidos a título de sobrestadias:

“Boa tarde Sr. DD,

De acordo com informação do nosso agente, o valor de demurrage já vai em USD 17.661,00.

O valor diário é de USD 87,00 este contentor já se encontra a 203 dias em aberto.

O nosso agente informa que vai repassar este valor para a AA, lamentamos informar mas não temos outra alternativa a não ser repassar estes custos para a BB.

A minha colega HH oportunamente irá emitir a nossa fatura pelo montante em questão.

Obrigado” (cfr. documento de fls. 18).

Entre os dias 11 e 24 de outubro de 2019, após reunião entre a Autora e a Ré, esta foi informada de todos os custos devidos até à data, dos custos com a reexportação da mercadoria para Leixões, bem como dos custos com o envio, por via terrestre, para Recife. A Autora aguardou, então, que a Ré informasse do destino a dar à mercadoria. Perante a ausência de resposta, a Autora emitiu e enviou à Ré a fatura57, de 9 de outubro de 2019, no valor de € 16 557,19, e a fatura61, de 24 de outubro de 2019, no valor de € 11 823,75.

Em 22 de outubro de 2019, a Ré respondeu à Autora, declinando qualquer responsabilidade pelo pagamento dos encargos reclamados, a pretexto de o envio da mercadoria ter sido realizado como FOB - a cláusula FOB significa que o vendedor se limita a colocar a mercadoria no cais, junto ao navio, não sendo de sua responsabilidade propriamente o frete subsequente ou o respetivo seguro, e o acondicionamento da mercadoria a bordo; sendo caso de cláusula FOB, a entrega da mercadoria está feita aquando da colocação da mesma a bordo do navio que fará o frete (cfr., no mesmo sentido, Ac. Rel. Lisboa de 16.05.1978, relatado por **Rocha Ferreira** e com sumário disponível em www.dgsi.pt); a



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

menção “*FOB*” corresponde à sigla da expressão inglesa *Free on board*: neste *incoterm* o vendedor/exportador cessa com as suas obrigações no momento em que a mercadoria passa pela amurada do navio no porto de embarque que foi indicado anteriormente; a partir deste momento, recaem sobre o comprador todas as responsabilidades quanto a perdas e possíveis danos na mercadoria vendida e a transportar; dentro dos modais aquaviários, o *Incoterm FOB* pode ser utilizado para formatos como marítimo, fluvial e lacustre; a entrega da mercadoria é oficializada no bordo do produto no navio que foi indicado pelo comprador, e é após este momento que as despesas passam a ser destinadas ao comprador/importador.

Também se demonstrou que a Autora não teve qualquer intervenção no contrato de compra e venda da mercadoria, nem nas condições acordadas entre a Ré e a sua cliente *CC, Lda.*, com quem jamais estabeleceu relação comercial. Para a organização do transporte em apreço, a Autora foi apenas contratada pela Ré e agiu sempre, em exclusivo, por conta e no interesse da Ré; e só da Ré recebeu o pagamento do frete.

Apesar das várias interpelações dirigidas à Ré durante os meses de janeiro e fevereiro de 2020, esta empresa então nada disse.

Devido ao atraso na devolução do contentor vazio, a Autora teve de assumir perante a *Hapag ...* as responsabilidades inerentes, nos termos seguintes:

- Após um longo período de negociações entre Autora e *Hapag ...*, esta última emitiu a nota de débito com o número20, no valor de USD 23 220,00, na qual incluiu um desconto de 50 %, assim resultando no montante a pagar de USD 11 610,00, ou seja, o equivalente a € 10 367,65.

Em 13 de julho de 2020, a Autora pagou à *Hapag ...* o referido montante de € 10 367,65, por conta das taxas de *demurrage* geradas pelo atraso na entrega do contentor que transportou a mercadoria da Ré. Em 20 de julho de 2020, a Autora enviou à Ré a fatura70, no valor de € 10 296,00, com a inserta descrição: “*MONTANTE DE «DEMURRAGE» (PARALIZAÇÃO) DO CONTENTOR NO PORTO DE DESTINO. VALOR PAGO POR CONTA DA NOTA DE DEBITO NO.....20, EMITIDA PELA «HAPAG ...»* (cfr. documentos de fls. 24 a 30v).

Apesar de instada a tal, a Ré recusou/recusa pagar o montante em apreço, a pretexto de o envio da mercadoria ter sido realizado a título de *FOB (Free on board)*.

De igual sorte, ficou comprovado na lide que a Ré é uma sociedade comercial que se dedica ao comércio de todo o tipo de bebidas e de produtos alimentares, à produção de licores e outras bebidas destiladas, bem como atividades de relações públicas e comunicações, estudos de mercado e sondagens de opinião, atividades de *design*, organização de feiras, congressos e outros eventos similares, locação de propriedade intelectual e produtos similares e outras atividades de consultadoria, científicas, técnicas e similares. No exercício da sua atividade, a Ré, por não dispor do *know-how* necessário, contactou a



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

Autora no sentido de saber quais os custos para enviar mercadorias para o Brasil (exportação a partir de Portugal) e os procedimentos a adotar.

Nessa sequência, a Ré solicitou à Autora que desse início às formalidades a serem observadas para o efeito, de modo a realizar-se o transporte do porto de Sines, em Portugal, para o porto de Santos, no Brasil. Tal contrato foi efetuado segundo as condições acordadas por ambas as partes, conforme o estipulado no documento de fls. 11v.

A Autora emitiu o conhecimento de embarque (*Bill of Lading*), com a seguinte informação:

“*Consignee*” (nome da empresa importadora “*CC, Lda.*”);

“*Freight Prepaid*” (frete pré-pago);

“*Local charges at destination are for receivers account*” (encargos locais no destino são para a conta do destinatário) - cfr. documento de fls. 13v.

A consignatária da mercadoria foi a mencionada empresa *CC, Lda.* (cfr. documento de fls. 13v).

Em 20 de setembro de 2019, a *Royal ...* (Brasil) emitiu em nome da empresa *CC, Lda.*, a fatura que se encontra documentada a fls. 44v, quando (então) tentava cobrar dessa mesma sociedade o valor/*demurrage* de USD 16 617,00, em território brasileiro. Após a notificação da contestação, a Autora solicitou esclarecimentos à *Royal ...* a respeito do documento n.º 3 junto com a contestação, tendo sido informada de que “(...) *esse acordo não existe por parte da Royal ...* (...)” (cfr. documento de fls. 50v a 51v).

Estes, os concretos factos demonstrados.

Como se viu, com relevo para a decisão da causa não se provaram quaisquer outros factos, além do mais, a facticidade seguinte (oriunda da contestação):

- A referida empresa (consignatária) era a única com autorização para retirar a mercadoria depois de se encontrar em poder do mencionado conhecimento de embarque, sendo todos os encargos no destino a suportar por essa empresa;

- Em nenhuma comunicação a Autora informou a Ré de que poderia ter custos caso a mercadoria não fosse levantada dentro de determinado prazo, nem qual o valor exato dos custos de imobilização e de armazenagem no porto de desembarque;

- Quando a ora Ré começou a receber as comunicações eletrónicas da Autora, em como a carga não havia sido desalfandegada no Brasil, jamais foi informada de que tais encargos lhe seriam imputados;

- A Ré sempre se mostrou disponível para conseguir alternativas, nunca tendo a Autora feito qualquer menção de que os custos de sobrestadia lhe seriam imputados;

- Em momento algum a Autora informou a Ré sobre os procedimentos a seguir, caso a empresa consignatária não procedesse ao levantamento da carga;



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

- A Autora, ao deixar de esclarecer a Ré sobre a possibilidade de existirem custos de sobrestadia, conduziu-a a contratar os seus serviços nos moldes em que o fez;
- Caso a Ré soubesse logo da possibilidade de existirem os custos de sobrestadia, teria negociado noutros moldes que lhe permitissem imputar tais custos à consignatária;
- E o documento constante de fls. 45v e 46 dos autos, intitulado de “ACORDO” (cfr. documento n.º 3 junto com a contestação), é genuíno e exato no seu teor.

Ora, as obrigações assumidas pelas partes no âmbito do contrato celebrado - de cariz oneroso - eram, como obrigação principal para a aqui Autora, providenciar ou diligenciar pelo transporte da mercadoria desde o cais do competente recebimento ao cais de destino, cumprindo ponto por ponto o serviço acordado.

Já a empresa Ré estava adstrita a proceder ao pagamento do preço correspondente (cfr. artigo 406.º, n.º 1, e 762.º, n.º 1, do Código Civil).

De salientar ainda que, desde a introdução de contentorização nos transportes, nomeadamente marítimos, os contentores podem pertencer tanto ao próprio armador, o qual constitui parte ou acessório do veículo transportador, ou mesmo pode ser arrendado ou adquirido pelos próprios interessados, para que possam ser utilizados no transporte das suas cargas.

Todavia, pertencendo ou não ao armador, certo é que o contentor deve ser retirado após a conclusão do transporte, devendo ser devolvido no prazo estipulado, sob pena de incorrer no pagamento de sobrestadia (*demurrage*), devida justamente pelo atraso na devolução do equipamento.

Tal expressão (*demurrage*), de sobrestadia, vem a ser consagrada no ramo do comércio internacional para se designar a remuneração devida ao transportador marítimo pela continuação da utilização de contentores e a não devolução desse equipamento no prazo de utilização estipulado, e ao qual se aplicam as regras do contrato de aluguer (cfr., em confluência com o atrás exposto, Ac. Rel. Lisboa de 19.10.2017, relatado por **Ondina Carmo Alves** e com texto disponível em www.dgsi.pt).

Conforme também se escreveu em mais recente e, também, douto Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, datado de 23 de fevereiro de 2021 e relatado por **Diogo Ravara** (igualmente com texto disponível em www.dgsi.pt):

“Tratam-se de estipulações que se encontram em linha com os usos da atividade (por demais conhecidos por qualquer transportador ou interessado na carga, seja este carregador ou consignatário ou destinatário da mercadoria), no sentido de que os contentores, uma vez desembarcados no porto de destino, devem ser levantados e restituídos devolutos ao transportador num determinado prazo. Tal restituição deve acontecer no local que previamente foi convencionado no contrato de transporte, configurando uma das obrigações do carregador/destinatário, no que concerne ao resgate e devolução



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

do contentor utilizado na deslocação marítima, que cessa apenas com a restituição efetiva da unidade de carga ao transportador.

Os atrasos no levantamento dos contentores e na sua restituição, relativamente aos tempos acordados, oneram o interessado na carga relapso no pagamento dos custos de imobilização/retenção e armazenagem, respetivamente, ambos consagrados pelas partes do contrato de transporte ajustado.

A origem das despesas de imobilização/retenção dos contentores remonta às cartas-partidas dos contratos de fretamento por viagem. Como se sabe, nestes fretamentos o tempo corre contra o fretador (owner), cujo interesse não é o de manter o navio parado no porto, mas antes o de encetar o maior número de viagens em sucessivos contratos de fretamento. Por isso, e dado que a permanência em cais não gera rendimento ao fretador, é usual as partes convencionarem uma duração (estadia ou laytime) para as operações de carga e descarga por banda do afretador e o pagamento de sobrestadias (ou sobre-demoras) caso aquela seja ultrapassada. Estas sobrestadias acabam, pois, por satisfazer as exigências, por um lado, do owner interessado na utilização/rentabilização do navio e, por outro, do afretador que quer transportar as mercadorias: elas traduzem-se no estabelecimento de um prazo acrescido para que o afretador possa concluir as operações de carga e descarga mediante o pagamento de uma quantia extraordinária ao fretador, que deste modo se vê compensado pela imobilização do navio.

Pegando nesta realidade, o princípio das sobrestadias foi sendo transposto para o universo dos contentores, dada a similitude existente entre o fornecimento de um módulo de transporte que vai ser expedido pelo carregador e a disponibilização de um navio que, ao abrigo de uma carta-partida, realiza uma viagem.

Os armadores «de frete contentorizado» passaram, assim, a cobrar toda a utilização da unidade de transporte para além do tempo acordado, exigindo dos interessados na carga o pagamento de uma importância para o levantamento e/ou restituição tardia(s) do contentor que foi utilizado na deslocação marítima das suas mercadorias.

A equiparação entre as sobrestadias do navio e as «sobre-demoras» do contentor deve ser tida como normal, pois ambas se referem a uma realidade comum: o atraso na devolução do bem disponibilizado por uma parte à outra com o propósito de transportar uma carga determinada.

Porém, tal não significa que sobrestadias e «sobre-demoras» estejam sujeitas ao mesmo regime jurídico, pois a disponibilização do contentor por banda do transportador marítimo radica numa verdadeira locação e engendra ainda um depósito.

A locação é sempre onerosa: o aluguer do contentor, incluído dissimuladamente no frete, garante a retribuição do gozo da unidade de transporte desde o seu levantamento na origem até ao termo do decurso do período que habitualmente o transportador marítimo concede no destino aos interessados na carga para, após o desembarque, lhe devolverem o contentor. Esta dilação no destino



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

(apelidada na gíria de free time) visa fundamentalmente permitir o desembaraço aduaneiro das mercadorias e a obtenção do meio terrestre de transporte do contentor desde o parque do terminal até ao destino final a fim de o mesmo aí ser «desovado». Mas uma vez ultrapassada, permite ao transportador-locador exigir uma quantia diária pré-estabelecida, a qual, para além de poder ser contabilizada desde o primeiro dia de free time e continuar a remunerar a fruição do contentor, tem ainda como fim recuperar uma parte do custo do tempo de inatividade do módulo de transporte e compeli-la à libertação rápida da unidade de carga para que a sua exploração seja maximizada. Tal quantia diária, que se denomina de demurrage (quando se refere ao período que antecedeu o levantamento do contentor) ou detention (caso respeite ao atraso na devolução do módulo de transporte), tem assim a natureza de um verdadeiro aluguer” (sublinhado nosso).

Para concluir o mesmo duto Aresto, assertivamente, nos termos seguintes:

“I- No âmbito de um contrato de transporte de mercadorias por mar, sendo a mercadoria transportada em contentores, fica o expedidor obrigado a assegurar a libertação dos contentores logo que o destinatário receba ou rejeite a mercadoria no porto de destino.

II- Ainda que o destinatário rejeite a mercadoria ou parte dela, invocando a ocorrência de danos na mesma, e ainda que o transportador - e/ou, no caso da contratação de seguro de carga, a seguradora - seja(m) responsável(is) pelos danos sofridos na carga durante as operações inerentes ao transporte marítimo, descarga e movimentação das mercadorias no porto de destino, não deixa o expedidor de ter a obrigação de promover as diligências necessárias à libertação dos contentores em que se encontre a carga recusada.

III- Não o fazendo, sem prejuízo do eventual direito a ser ressarcido pelos danos na carga que possa assistir ao expedidor ou ao destinatário, fica o expedidor responsável pelos custos de estacionamento (quay) e sobrestadia (demurrage) inerentes à permanência dos contentores com a mercadoria rejeitada no porto de destino, aplicando-se neste domínio as regras dos contratos de aluguer e de depósito (arts. 1022º e segs., e 1185º e segs., do Código Civil).

(...)”.

Pertencendo ou não ao armador, é sabido que o contentor deve ser retirado, pelo destinatário (ou expedidor/destinatário), após a conclusão do transporte, devendo ser devolvido no prazo estipulado, sob pena de este incorrer no pagamento de sobrestadia (ou de *demurrage*), devida precisamente pelo retardamento na devolução do equipamento em causa.

Sendo a expressão *demurrage* a consagração terminológica no ramo do comércio internacional para se designar a remuneração devida ao transportador marítimo pela continuação da utilização de contentores e a não devolução desse equipamento no prazo de utilização estipulado, tal cobrança tem como princípio a devolução dos contentores fora do prazo contratualizado, sabendo-se que os mesmos



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

são essenciais para a realização de novos transportes, sem os quais os armadores necessitam de alterar a sua logística e incorporar novos equipamentos para atender às suas solicitações, deslocando contentores vazios de outros portos ou, mesmo, países. O fornecimento de contentores, que sempre se traduzirá num aluguer, poderá considerar-se incorporado no regime do transporte marítimo durante o estrito período de deslocação da mercadoria (a que se reportam o artigo 1.º, al. e), da Convenção de Bruxelas, e o artigo 23.º, n.º 1, do Decreto-Lei 352/86, de 21 de outubro), podendo embora o período do *free time* se mostrar diluído no frete acordado. Findo este prazo, o destinatário da carga passa a incorrer em sobrestadia, ou em *demurrage*, situação essa que se consubstancia - como acima referido - na cedência de contentores para além do aludido período, e à qual se aplicam as regras gerais da locação, sempre alvo de “retribuição” (cfr. artigos 1022.º e 1023.º, ambos *in fine*, do Código Civil).

Convocando-se as regras previstas no Código Civil para o contrato de locação, a restituição da coisa locada, uma vez findo o contrato, resulta da inerente natureza temporária da locação. E a lei estabelece, no n.º 1 do artigo 1045.º do Código Civil, que, se a coisa locada não for restituída por qualquer causa logo que finde o contrato, o locatário é obrigado, a título de indemnização, a pagar até ao momento da restituição a renda ou aluguer que as partes hajam estipulado, salvo se houver fundamento para consignar em depósito a coisa devida. É, assim, estabelecida uma indemnização pecuniária equivalente ao montante da renda devida, que se presume ser a compensação adequada para o atraso na restituição da coisa locada, depois de terminada a relação de locação.

Ora, o princípio da força vinculativa ou da obrigatoriedade dos contratos - do qual dimana que estes, uma vez celebrados, constituem lei imperativa entre as partes (*lex privata*) - desenvolve-se através de outros três subprincípios: o da pontualidade, ou seja, da sua execução ponto por ponto, em todas as suas cláusulas; o da irretratabilidade ou irrevogabilidade dos vínculos contratuais; e o da intangibilidade do seu conteúdo, fundindo-se estes dois no, também denominado, princípio da estabilidade dos contratos (*pacta sunt servanda* - cfr. artigo 406.º, n.º 1, do Código Civil).

Decorrentemente, o devedor cumpre a obrigação quando realiza a prestação a que está adstrito (cfr. artigo 762.º, n.º 1, do Código Civil). No cumprimento da obrigação, assim como no exercício do direito correspondente, devem as partes proceder de boa fé (cfr. artigo 762.º, n.º 2, do Código Civil). Por isso é que a prestação devida deve ser realizada de acordo com o estipulado quanto ao tempo, ao modo e ao lugar respetivos (cfr. artigos 406.º, n.º 1, 762.º, n.º 1, e 763.º, todos do Código Civil).

Faltando culposamente ao cumprimento da obrigação, o devedor torna-se responsável pelo prejuízo que causar ao credor, tanto no caso do inadimplemento definitivo, como no da simples mora ou do cumprimento defeituoso (cfr. artigos 798.º, 799.º, 801.º e 804.º do Código Civil). De sorte que a obrigação de indemnizar reveste natureza claramente contratual ou obrigacional, porquanto, subordinada embora aos pressupostos comuns a todas as formas de responsabilidade - ato ilícito, culpa,



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

dano e nexos de causalidade entre o facto e o dano -, ela resulta da violação de um direito de crédito ou de obrigação em sentido técnico (ou de um contrato).

Ao contrário do que sucede com a responsabilidade civil extracontratual, que é fonte autónoma da obrigação de indemnizar, a responsabilidade civil contratual é apenas condição modificativa da obrigação de prestar em obrigação de indemnizar - mas a obrigação (génese) é a mesma.

No caso vertente, está demonstrada a existência de um facto ilícito - já que a ilicitude consiste na violação de um dever jurídico -, traduzida na falta de pagamento pontual da contrapartida monetária a que a Autora tem direito, por haver suportado essa quantia - num total faturado de € 10 296,00 - à empresa armadora e proprietária do contentor utilizado; valor esse que emerge de um retardamento de responsabilidade imputado à empresa Ré.

Por outro lado, sublinhamos e vincamos que o contrato de expedição é aquele em que um transitário se obriga perante o expedidor a prestar-lhe serviços (que tanto podem ser atos materiais como jurídicos) ligados a um contrato de transporte, e também a celebrar um ou mais contratos de transporte em nome e representação do cliente.

Ora, resulta inequívoco que entre a Autora e a Ré foi acordado um contrato de prestação de serviços, na modalidade de mandato sem representação. São elementos essenciais do mandato sem representação: o interesse de uma pessoa na realização de um negócio, sem intervenção pessoal; a interposição de outra pessoa a intervir no negócio, por incumbência, não aparente, do titular do interesse; a celebração do negócio pela interposta pessoa, sem referência ao verdadeiro interessado; e a transmissão para o mandante dos direitos obtidos pelo mandatário.

Agindo o mandatário em nome próprio, as consequências jurídicas dos atos por ele praticados produzem-se exclusivamente na sua esfera jurídica e, assim, ele próprio torna-se titular das relações decorrentes de tais atos, adquirindo os direitos e assumindo as obrigações (cfr. artigo 266.º do Código Comercial e artigo 1180.º do Código Civil).

Sendo este o regime jurídico aplicável, também o será o do artigo 1182.º do Código Civil, segundo o qual *“O mandante deve assumir (...) as obrigações contraídas pelo mandatário em execução do mandato; se não puder fazê-lo, deve entregar ao mandatário os meios necessários para as cumprir ou reembolsá-lo do que este houver despendido nesse cumprimento”*.

Como se alcança da materialidade provada, a Autora celebrou com a *Hapag* ... um contrato de transporte, que incluiu o aluguer do contentor no qual a mercadoria da Ré foi transportada desde Portugal até ao Brasil. A Autora indemnizou a *Hapag* ... pelo incumprimento do prazo de 25 dias estipulado para a devolução do contentor vazio, incumbindo, como tal, à Ré reembolsar a Autora pelas despesas assumidas perante os terceiros com quem contratou no estrito interesse da Ré.



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

Conforme deflui do artigo 13.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho (já acima se frisou), as empresas transitórias podem praticar todos os atos necessários ou convenientes à prestação de serviços, bem como assumir em nome próprio ou em nome do cliente ou do destinatário dos bens, toda e qualquer forma legítima de defesa dos interesses correspondentes. No mesmo sentido, o n.º 2 do citado artigo 13.º contempla que, de acordo com o disposto no número anterior, podem ainda celebrar contratos com terceiros em nome próprio, por conta do expedidor ou do dono da mercadoria, bem como receber em nome próprio ou por conta do seu cliente, as mercadorias que lhe são entregues pelo transportador e atuar como gestor de negócios.

Nesse conspecto, também nos termos do estatuído no artigo 1182.º do Código Civil, assiste à Autora o direito de reclamar da Ré as despesas ou encargos que haja suportado por conta da prestação de serviços contratada. Nem se afirme poder existir uma “*situação abusiva*” por parte da Autora, que não teve qualquer intervenção no contrato de compra e venda, nem estabeleceu qualquer tipo de relação comercial com o comprador, tal como se apurou em concreto.

Ademais, a convenção do *Incoterm FOB* pressupõe, como regra, que o comprador e o vendedor da mercadoria acordaram que o frete e o seguro eram da responsabilidade do comprador da mesma.

Todavia, como se divisa no caso dos autos, foi a vendedora (Ré) quem contratou e pagou o frete, logo deve reembolsar, como mandante, o mandatário por todas as despesas pagas, entre as quais se incluem os valores licitamente reclamados pela *Hapag ...* (a empresa dona do contentor utilizado e retardado).

A referida convenção de venda FOB, a existir (e não ficou apurado nos autos que existisse), vincularia somente as respetivas partes contratantes, ou seja, o comprador e o vendedor da mercadoria. Não obrigaria terceiros contratados para declarar a mercadoria, para a transportar e para a desalfandegar na exportação e importação no país de destino.

Na hipótese mais frequente, o contrato de transporte segue-se a um contrato de compra e venda; estipulando as partes sobre diversos aspetos deste negócio e referindo-se, também normalmente à parte que fica obrigada a celebrar o contrato de transporte e a pagar o correspondente preço. Recorrem, com frequência, nos contratos internacionais, aos mencionados *Incoterms*, cláusulas contratuais de compra e venda, identificadas por uma sigla breve (v.g., *CIF*, *FOB*), de conteúdo definido pela Câmara de Comércio Internacional (cfr. *INCOTERMS 1990*, publicação n.º 460 da Câmara de Comércio Internacional, Delegação Nacional Portuguesa, Lisboa, 1990).

Ora, essas cláusulas dispõem sobre quem deverá realizar e pagar o transporte, mas tratando-se, como se trata, de clausulado de um contrato celebrado entre o vendedor (carregador) e o comprador (destinatário), não poderão vincular o transportador ou (diremos) entidades terceiras (cfr. **Francisco Costeira da Rocha**, *ob. cit.*, págs. 160 e 161).



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

E aí exemplifica o insigne autor: “*Tendo-se ajustado uma compra e venda CIF, mas omitindo o vendedor-carregador ao celebrar o contrato de transporte esse facto ao transportador, referindo-se ao invés que o preço de transporte deveria ser pago pelo destinatário, este não poderá invocar perante o transportador a cláusula CIF. Mais, não se poderá recusar ao transportador o exercício do direito de retenção pelo facto de o preço do transporte estar já incluído no preço da mercadoria na venda CIF, como já decidiram os tribunais*” (ob. cit., pág. 161).

Como bem o sinalizou a Autora (cfr. artigo 56.º da petição inicial), a pendência desta ação ocorre porque a Ré, salvo o respeito devido, confunde as cláusulas relativas às relações entre exportador/importador, com as relações que o exportador, mandante do transporte, estabeleceu com o armador que transportou a mercadoria em apreço.

A Ré estava bem informada desde 18 de janeiro de 2019 que o período de *free time* era de 25 dias e que o seguro, desalfandegamento, direitos, taxas e restantes despesas no destino não estavam incluídos no valor da cotação dada pela Autora (cfr. documento de fls. 11v).

Ademais, o fornecimento de contentores, que sempre se traduzirá num aluguer, poderá considerar-se incorporado no regime do transporte marítimo durante o período de deslocação da mercadoria (cfr. artigo 1.º, al. e), da Convenção de Bruxelas). Uma vez que a cedência do contentor se protelou para além período de *free time* acordado, começou a ser devida a sobrestadia (*demurrage*).

Certo é que a Autora indemnizou a *Hapag* ... pelo incumprimento do prazo de 25 dias estipulado para devolução do contentor vazio, cabendo, como tal, à Ré ressarcir a Autora pelas despesas assumidas perante os terceiros com quem contratou no interesse da Ré, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 1182.º do Código Civil e no artigo 13.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho.

Com efeito, nas relações internas entre mandante e mandatário, e em decorrência do próprio contrato, é aquele o responsável, perante este, pelas dívidas contraídas. Imagine-se a situação vulgar da compra de uma coisa, ficando o mandatário a dever o preço. Nesta hipótese, uma de duas: ou o mandante assume perante o vendedor essa dívida, ou entrega ao mandatário os meios necessários para a pagar. São estas as soluções previstas no artigo 1182.º do Código Civil, e as mesmas não representam mais do que a aplicação de princípios contidos noutras disposições do referido diploma codificado; e plenamente conjugáveis, conforme acima se viu, com o disposto no artigo 13.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho. E porque assim é, não há sequer como convocar o disposto no artigo 21.º, n.º 5, do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro (da mesma forma que é de afastar a previsão do seu artigo 19.º, n.ºs 1 e 3), preceito legal que somente se aplica por referência ao “*direito de retenção*” de que o transportador goza sobre a mercadoria transportada para garantia dos créditos emergentes do transporte.

Afirmou, ainda, a defesa que não poderia a Autora ter assumido um custo para o qual não estava mandatada. Conforme o disposto no artigo 13.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, a



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

legitimidade da Autora perante terceiros, entidades públicas ou privadas, aferir-se-á pelo título ou declaração que exhiba. De acordo com o alegado pela Autora, esta atuava sem mandato, agiu na modalidade de mandato sem representação; assim, agindo por conta de outrem, os atos praticados não se espelham na esfera jurídica do mandante, mas sim na esfera do mandatário/Autora, segundo o disposto no artigo 13.º, n.º 4, do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho (cfr. artigos 28.º a 31.º da contestação).

Contudo, a resposta negativa já anteriormente se avançou, e mantém-se.

A Ré sabia desde 18 de janeiro de 2019 que o período de *free time* era de 25 dias e que o seguro, desalfandegamento, direitos, taxas e restantes despesas no destino não estavam incluídos no valor da cotação dada pela Autora (cfr. documento de fls. 11v). O fornecimento de contentores poderá considerar-se incorporado no regime do transporte marítimo durante o período de deslocação da mercadoria (cfr. artigo 1.º, al. e), da Convenção de Bruxelas). Uma vez que a cedência do contentor se espraiou para além do período de *free time* acordado, começou a ser devida a sobrestadia. A Autora indemnizou a *Hapag* ... pelo incumprimento do prazo de 25 dias estipulado para devolução do contentor vazio, cabendo à Ré ressarcir-la pelas despesas assumidas perante os terceiros com quem contratou no interesse da Ré, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 1182.º do Código Civil e no artigo 13.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho. Já o dissemos, nas relações internas entre mandante e mandatário, e em decorrência do próprio contrato, é aquele mandante o responsável, perante este, pelas dívidas contraídas. Nem se descortina na intervenção da Autora a mera participação como *gestora de negócios*.

Por último, alegou a defesa que, nos transportes marítimos internacionais, a *demurrage* tem sido enquadrada como sendo uma cláusula penal pelo atraso na devolução dos contentores. Assim, a *demurrage* tratar-se-ia de uma despesa acessória da obrigação principal, o pagamento do frete. Desta forma, e de acordo com o disposto no artigo 811.º, n.º 3, do Código Civil, não pode a Autora exigir uma indemnização que exceda o valor do prejuízo resultante da obrigação principal, isto é, que extravase o montante de € 1 077,00 (cfr. artigos 32.º a 34.º e 39.º da contestação; à luz do preceituado na referida norma legal, “*O credor não pode em caso algum exigir uma indemnização que exceda o valor do prejuízo resultante do incumprimento da obrigação principal*”).

No entanto, também aqui dissentimos da posição da ora Ré, louvando-nos, além do restante, no entendimento expresso no já citado douto Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 19 de outubro de 2017, relatado por **Ondina Carmo Alves** (e disponível em www.dgsi.pt). Merece a pena transcrever, aqui, parte do respetivo teor, em face da sua assertividade e que aqui seguimos com convicta proximidade (*mutatis mutandis*):



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

“A expressão «demurrage» vem a ser consagrada no ramo de comércio internacional para designar a remuneração devida ao transportador marítimo pela continuação da utilização de contentores e a não devolução desse equipamento no prazo de utilização estipulado.

Tal cobrança tem como princípio a devolução dos contentores fora do prazo contratualizado, sabendo-se que os mesmos são essenciais para a realização de novos transportes, sem os quais os armadores precisam alterar a sua logística e incorporar novos equipamentos para atender às suas solicitações, deslocando contentores vazios de outros portos ou mesmo países.

Importa, todavia, ter em consideração que os conceitos de «demurrage» e «free time» não são coincidentes.

O free time, há muito utilizado em todos os transportes marítimos de mercadorias, refere-se ao período livre para utilização do contentor pelo destinatário da carga, durante o qual não há incidência de demurrage, período que pode variar, dependendo da negociação acordada entre as partes contratantes.

É certo que a natureza jurídica da demurrage não tem sido unívoca. Pode considerar-se que se trata de uma cláusula acessória do próprio contrato de transporte marítimo (cláusula penal), ou, ao invés, de um contrato associado ao contrato de transporte marítimo, mas autónomo, de locação.

Como é sabido a cláusula penal, consagrada no artigo 810º do Código Civil resulta de um acordo das partes, no âmbito do princípio da liberdade contratual, e tem como finalidade a fixação antecipada de uma indemnização (antes de ocorrer o facto constitutivo de responsabilidade), normalmente uma quantia em dinheiro, que o devedor deverá satisfazer ao credor em situações de inadimplemento, cumprimento a destempo ou cumprimento defeituoso da obrigação, com intuito de se evitarem futuras dúvidas e litígios entre as partes, quanto à determinação do montante da indemnização.

Como já referia CASTRO MENDES, Teoria Geral, 1968, 3º, 345, trata-se de uma «cláusula sobre o montante da responsabilidade», que não visa apenas estabelecer uma sanção para o incumprimento das obrigações contratuais, mas, também, fixar, previamente, a forma de cálculo da indemnização devida, em caso de incumprimento, por forma a que o credor da indemnização não tenha de provar, em acção judicial competente, com vista à sua validade e eficácia, a existência de danos, nem o montante dos prejuízos sofridos, já que o valor indemnizatório será aquele que as partes tiverem, antecipadamente acordado, prevenindo, portanto, dificuldades de cálculo da indemnização e dispensando o credor da alegação e prova do dano concreto - v. também a este propósito PIRES DE LIMA E ANTUNES VARELA, Código Civil Anotado, II, 4ª edição, revista e actualizada, 1997, 73 e Acs. STJ, de 20.10.98, CJ (STJ), Ano VI, T3, 73 e de 09.02.99, CJ (STJ), Ano VII, T1, 97.

O devedor, vinculado à cláusula penal, não se encontra obrigado ao ressarcimento do dano que, efectivamente, cause ao credor com o incumprimento, mas antes à compensação do prejuízo, negocial



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

e antecipadamente fixado, através da cláusula penal, sempre que não tenha sido pactuada a indemnização pelo dano excedente, nos termos do disposto pelo artigo 811º, nº 2, do Código Civil - v. CALVÃO DA SILVA, Cumprimento e Sanção Pecuniária Compulsória, 4ª ed., 2007, 248 e 249.

Também lhe compete, simultaneamente, uma função de estímulo e de reforço do cumprimento do contrato, como meio eficaz de pressão ao próprio cumprimento da obrigação.

A cláusula penal desempenha, por isso, na prática, uma função ressarcidora e função coercitiva. Reveste uma função, fundamentalmente, ressarcidora e tarifada, de natureza compulsória, agindo como meio de pressão sobre o devedor, mediante a ameaça de uma sanção pecuniária, com vista ao cumprimento pontual das obrigações que assumiu, mas cujos danos advenientes do seu incumprimento ou mora, em consequência da inexecução da obrigação ou da violação do contrato, não importa averiguar, nem determinar o seu montante, na hipótese da sua verificação, e bem assim como, igualmente, o respectivo nexos causal. - Acs. STJ, de 12.01.1994, BMJ nº 433, 559 e de 24.04.2012 (Pº 605/06.6TBVRL.P1.S1).

É possível sintetizar, da forma seguinte os entendimentos da doutrina e da jurisprudência acerca das diversas modalidades de cláusula penal:

i)-Cláusula com função moratória ou compensatória, dirigida à reparação de danos mediante a fixação antecipada da indemnização em caso de não cumprimento definitivo ou de simples mora do devedor (única figura expressamente prevista no artigo 810.º do Código Civil);

ii)-Cláusula penal em sentido estrito ou propriamente dita, em que a sua estipulação substitui o cumprimento ou a indemnização, não acrescendo a nenhum deles;

iii)-Cláusula penal de natureza compulsória, em que há uma pena que acresce ao cumprimento ou que acresce à indemnização pelo incumprimento, sendo a finalidade das partes, nesta última hipótese, a de pressionar o devedor a cumprir, e já não a de substituir a indemnização.

- Cfr. a propósito desta tripla modalidade de cláusula penal, na doutrina, nomeadamente, PINTO MONTEIRO, Revista de Legislação e Jurisprudência, ano 141.º, n.º 3972, 177 e ss. e NUNO PINTO DE OLIVEIRA, Cláusulas Acessórias ao Contrato, Almedina, 2.ª ed., 63 e ss. e, na jurisprudência, entre muitos, Acs. S.T.J. de 27.09.2011, (Pº 81/1998.C1.S1).

Defende a apelante a natureza de cláusula penal da demurrage. Seguiu a sentença recorrida a tese do contrato de locação, entendimento que se corrobora.

Na verdade, o fornecimento de contentores, que sempre se traduzirá num aluguer, poderá considerar-se incorporado no regime do transporte marítimo durante o estrito período de deslocação da mercadoria, a que se reporta o disposto no artigo 1º, alínea e) da Convenção de Bruxelas, e artigo 23º, nº 1 do Decreto-Lei 352/86, podendo embora o período do free time se encontrar diluído no frete acordado.



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

Findo este prazo, o destinatário da carga passa a incorrer em sobrestadia, denominada demurrage, que se traduz, como acima se referiu, na cedência de contentores para além do aludido período, e no qual terá aplicação as regras da locação, portanto, alvo de remuneração (artigos 1022º e 1023º do C.C.). Já quanto à armazenagem serão aplicáveis as regras do depósito, neste caso oneroso (artigos 1185º do C.C. e 403º e ss. do C. Comercial). (...).

Mostra-se, assim, devido o pagamento, por parte da ré, de todos os valores facturados e peticionados na acção, quer em relação ao demurrage, quer relativamente à armazenagem, conforme se decidiu na sentença recorrida, que aqui se mantém, tendo em consideração as regras do contrato de aluguer e de depósito”.

Já se afirmou que a Autora não teve qualquer intervenção no contrato de compra e venda, nem estabeleceu nenhuma relação comercial com a empresa CC, Lda., compradora da visada mercadoria. E que indemnizou a Hapag ... pelo incumprimento do prazo de 25 dias estipulado - com a Ré - para a restituição do contentor vazio. Não se perfilhando a existência de “cláusula penal”, a pretensão da Autora só poderá proceder. Na realidade, adotando-se nesta sentença o entendimento favorável ao emprego das regras da locação (negócio oneroso), não há como seguir a orientação distinta da “cláusula penal” que a Ré defendeu.

Assim se conclui pela desaplicação do disposto no artigo 811.º, n.º 3, do Código Civil, por reporte ao funcionamento da putativa cláusula penal (a qual não existe), o que significa que a Ré poderá vir a ser condenada ao pagamento de *demurrage* de valor superior a € 1 077,00 (montante equivalente à obrigação principal ou o preço do frete), sem o limite categórico plasmado no citado n.º 3.

Porque de cláusula penal se não trata, também se deverá preterir a aplicação do disposto no artigo 812.º do Código Civil, preceito que a Ré nem sequer suscitou em sua defesa - a redução com base na equidade, mas não oficiosa, assim o acrescenta o indicado douto Aresto do TRL (“*o uso da faculdade de redução equitativa da cláusula penal não é oficioso, dependendo, outrossim, de pedido expresso nesse sentido, do devedor da indemnização, (...)*”).

Em matéria de juros de mora.

Mencionou a Autora que ao capital em dívida, no valor de € 10 296,00, crescem juros de mora à taxa comercial legal em vigor, contabilizados desde a data de vencimento da fatura e que se cifram em € 193,51, assim perfazendo um total de € 10 489,51 (leia-se, por referência à data da propositura da presente ação, a 18 de dezembro de 2020).

Ora, em sede de incumprimento ou cumprimento defeituoso de obrigações, o credor não tem de provar a culpa do devedor (cfr. artigo 799.º, n.º 1, do Código Civil); é antes o inadimplente que, por força da presunção legal que recai sobre si, carece de demonstrar que a falta de cumprimento ou o cumprimento defeituoso da obrigação não procede de culpa sua. Apenas o devedor está, por via de regra,



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

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 vinculado.

Na situação em apreço, constata-se que a Ré não logrou elidir tal presunção legal (cfr. artigo 350.º, n.º 2, *a contrario sensu*, do Código Civil), pois da realidade apurada não avulta qualquer facto ou circunstância relevante que permita extrair a conclusão de que a sua conduta - de não pagadora - foi razoável ou justificada, em face das circunstâncias e dos usos comerciais subjacentes à lide. E os concretos factos não provados fortalecem, pelo contrário, a convicção segura de que a razão está do lado da aqui demandante.

No caso em análise, essa prova jamais foi produzida pela defesa, não tendo a Ré conseguido aportar ao pleito uma comprovação firme e sustentada da matéria fáctica referente à pretensa falta de informação à Ré de todos os elementos essenciais do negócio, e ao não esclarecimento, por banda da Autora, sobre a possibilidade de existirem custos de *demurrage* (assim conduzindo a Ré à contratação dos seus serviços nos moldes em que o fez). Também nada se comprovou que, caso a Ré tivesse conhecimento antecipado da possibilidade de existirem tais encargos, poderia ter realizado o negócio noutros moldes que lhe permitissem imputar os custos à consignatária CC, Lda.; ou, ainda, que a Autora tivesse assumido obrigações perante terceiros ao arrepio da vontade da Ré.

A não realização da prestação debitória, por causa imputável ao devedor, dá ao credor o direito de exigir daquele a indemnização pelos prejuízos causados pela falta de cumprimento (cfr. artigos 798.º, 804.º e 805.º, n.º 1, do Código Civil, aplicáveis em virtude do disposto no artigo 3.º do Código Comercial).

Efetivamente, o devedor constitui-se em mora quando a prestação, ainda possível, não foi realizada no seu momento próprio, por causa que lhe é imputável (cfr. artigo 804.º, n.º 2, do Código Civil), sendo que a simples mora acarreta para o devedor a obrigação de reparar os danos causados ao credor (cfr. artigo 804.º, n.º 1, do mesmo código).

Regra geral, o devedor só fica constituído em mora depois de ter sido judicial ou extrajudicialmente interpelado para cumprir (cfr. artigo 805.º, n.º 1, do Código Civil). Contudo, o devedor constitui-se em mora, independentemente de interpelação, se a obrigação conhecer prazo certo (cfr. artigo 805.º, n.º 2, al. a), do Código Civil).

E se a obrigação for pecuniária, a indemnização corresponde aos juros a contar do dia da constituição em mora (cfr. artigo 806.º, n.º 1, do Código Civil), juros que são os legais (cfr. artigos 806.º, n.º 2, e 559.º e seguintes, todos do Código Civil).

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).



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

A Autora peticionou o pagamento de juros de mora, à taxa comercial em vigor, sendo que estes emergem diretamente de uma disposição legal, significando que se aplica a determinada situação a taxa de juro que a lei supletivamente prevê.

A Ré constituiu-se em mora, rigorosamente, desde a data de vencimento da fatura emitida (cfr. artigo 805.º, n.º 2, al. a), do Código Civil), considerando-se como tal o dia 20 de julho de 2020 (em face do envio do documento de fls. 24 a 28v, missiva com essa data; isto, apesar de a fatura apresentar a data de “vencimento” de 14 de julho de 2020, a fls. 28v).

Encontrando-se a sociedade Ré em mora, tal confere à Autora o direito de exigir o pagamento de juros sobre o capital em dívida, até efetivo e integral pagamento.

Em face da atividade desenvolvida pela Autora e sua natureza jurídica, esta é considerada uma empresa comercial, sendo aplicável a taxa supletiva a que alude o artigo 102.º, par. 3.º, do Código Comercial (cfr. Portaria n.º 277/2013, de 26 de agosto).

Com efeito, a partir da entrada em vigor da Portaria n.º 262/99, de 12 de abril, a taxa supletiva de juros moratórios relativamente aos créditos na titularidade de empresas comerciais, singulares ou coletivas, foi fixada em 12 %.

A Portaria n.º 597/2005, de 19 de julho (que revogou a anterior portaria), no seu artigo 1.º, veio estatuir que a taxa supletiva de juros moratórios relativamente a créditos de que sejam titulares empresas comerciais, singulares ou coletivas, nos termos do § 3.º do artigo 102.º do Código Comercial, é a taxa de juro aplicada pelo Banco Central Europeu à sua mais recente operação principal de refinanciamento efetuada antes do primeiro dia de janeiro ou de julho, consoante se esteja, respetivamente, no primeiro semestre ou no segundo semestre do ano civil, com um acréscimo de 7 %.

Por seu lado, a Portaria n.º 277/2013, de 26 de agosto, veio revogar a Portaria n.º 597/2005, de 19 de julho (no seu artigo 4.º), tendo entrado em vigor no dia 1 de julho de 2013. Não obstante, o artigo 2.º, n.º 1, daquela nova portaria manteve o conteúdo do citado artigo 1.º da (revogada) Portaria n.º 597/2005, de 19 de julho.

Na data da propositura da presente ação (em 18 de dezembro de 2020), os juros de mora vencidos perfaziam já o montante de € 193,51; a que acrescem os juros de mora vincendos até integral pagamento (confirmamos, pois, a valência do cômputo realizado).

Tudo visto e ponderado, perante a demonstração dos factos constitutivos do direito alegado pela Autora (cfr. artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil) e a inviabilidade da matéria factual e jurídica deduzida na contestação, entende o Tribunal que a presente ação deve proceder na sua totalidade.

Em síntese, e alinhando algumas das ideias centrais acima desenvolvidas:

- À situação concreta aplica-se, prevalentemente, o regime legal decorrente do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, diploma que instituiu o novo regime jurídico aplicável ao acesso e exercício da



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

atividade transitória, e só subsidiariamente o disposto no Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro - sem prejuízo da normatividade geral do nosso Código Civil;

- Na sua relação sinalagmática com a Ré, a Autora agiu somente na qualidade (estrita) de empresa transitória;

- Não ocorreu, por parte da Autora e na sua relação contratual com a demandada, qualquer ausência de esclarecimento sobre os elementos essenciais do negócio firmado com esta sociedade, conhecedora dos mesmos desde 18 de janeiro de 2019 (cfr. fls. 11v);

- A Autora só se relacionou comercialmente com a Ré, e não com a importadora, jamais assumindo obrigações perante terceiros à revelia e contra a vontade da sua cliente;

- A natureza jurídica dos encargos de sobrestadia (ou *demurrage*) distancia-se da cláusula penal do artigo 810.º do Código Civil, equiparando-se à onerosidade da locação.

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”*. A Ré surge como a única parte vencida na causa.

Assim, as custas judiciais ficam a cargo exclusivo da Ré, em face da regra geral da causalidade (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 a ação totalmente procedente, por provada, e, em consequência, condena a Ré a pagar à Autora a quantia de € 10 296,00 (dez mil, duzentos e noventa e seis euros), acrescida de juros de mora contados desde 20 de julho de 2020, que se cifram em € 193,51 (cento e noventa e três euros e cinquenta e um centimos), bem como de juros vincendos calculados às taxas resultantes da aplicação da Portaria n.º 277/2013, de 26 de agosto, desde o dia 19 de dezembro de 2020 até efetivo e integral pagamento (sobre o capital de € 10 296,00).

Custas a cargo da Ré, em exclusivo.

Registe e notifique.

Lisboa, 27.07.2022 (processado por meios informáticos e revisto pelo signatário),

O Juiz de Direito,

Tomás Nuncio