



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

**Processo:** 66/19.0TNLSB  
**Relator:** Tomás Núncio  
**Descritores:** Transporte marítimo de mercadorias  
Especificidades do contrato de seguro marítimo  
Informação relevante para aferição do risco a segurar  
Dever de informação  
**Data da Decisão:** 12-11-2021

**Sumário:** I. O objeto do presente litígio consiste em determinar se a seguradora demandada está obrigada a pagar à sociedade demandante o montante por esta peticionado em cumprimento do contrato de seguro celebrado entre empresa transitária e a seguradora, referente a um transporte marítimo ocorrido entre os portos de Leixões e Luanda, de um conjunto de mercadorias que se danificou.

II. O seguro marítimo, mormente o de mercadorias, apresenta um regime especial em relação ao seguro terrestre, no tocante ao momento relevante para o cômputo do valor da coisa, ao prazo para participação do sinistro, ao sobresseguro nas apólices de valor real com declaração de valor sem menção do preço de custo ou do corrente, à abrangência de riscos cobertos, à existência de regras de decisão e à exclusão da barataria do capitão.

III. O *Incoterm* CIF (abreviatura da expressão inglesa *cost, insurance and freight*) consiste numa cláusula que regula os termos do cumprimento da obrigação de entrega e, simultaneamente, o momento da transferência do risco, no que se apelida de “*vendas de praça a praça com expedição*” (cfr. artigo 797.º do Código Civil), que pressupõem a existência de um transporte marítimo que incide na compra e venda.

IV. A informação referente às condições de transporte e de armazenamento de determinadas mercadorias configura informação relevante para se aquilatar do risco relativo a contrato de seguro marítimo.

V. De igual sorte, a informação sobre o número de paragens a levar a cabo no trajeto utilizado, por estas prolongarem a duração da viagem e, conseqüentemente, a probabilidade de mais ocorrências a ser objeto do seguro, deve ser comunicada ao abrigo do disposto no artigo 24.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de abril.



**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

VI. Não tendo sido comunicadas à seguradora demandada estas circunstâncias, verifica-se a violação do dever de informação, afastando o evento, descrito nos presentes autos, da esfera do seguro contratado - com a inerente absolvição (do pedido) daquela Ré.

***I. Relatório***

AA, S.A., intentou a presente ação declarativa de condenação, na forma comum, contra BB - Seguros, S.A., pedindo a condenação da Ré no pagamento à Autora do montante de € 234 347,00 (duzentos e trinta e quatro mil e trezentos e quarenta e sete euros), acrescido dos juros comerciais vincendos, à taxa legal aplicável, contabilizados desde a sua citação até efetivo e integral pagamento.

Alegou, em suma, que, no âmbito da sua atividade, celebrou com uma sua cliente um contrato de fornecimento de bens e produtos que também pressupunha a montagem dos mesmos (materiais de construção, tais como perfis e chapas em ferro, fabricados pela Autora, para serem por ela fornecidos a uma obra em Angola). Para a efetivação do seu transporte, a Autora contratou os serviços de uma empresa transitária, através de outra empresa transitária. Foi aquela transitária que veio contratar a empresa transportadora (armador) para transportar por mar a mercadoria em causa, desde o porto de Leixões até ao porto de Luanda (AO). A ora Autora munuiu-se de toda a prudência no envio da mercadoria para Angola, já que o risco do transporte fora por ela assumido no contrato com a cliente, para que chegasse intacta ao seu destino; daí a celebração de um contrato de seguro com a Ré, tendo sido a dita transitária a fazê-lo, com a Autora na qualidade de beneficiária do referido seguro. Sucedeu que a mercadoria transportada “a granel” chegou gravemente danificada ao destino, com “perda total”, tendo a Autora acionado todos os mecanismos com vista à correspondente indemnização, mormente junto da aqui Ré. Não obstante as insistências tendentes ao ressarcimento dos prejuízos causados (€ 234 347,00), a seguradora Ré declarou que não assumiria os danos provocados na mercadoria enviada.

Pessoal e regularmente citada, a Ré contestou por exceção perentória e por via impugnativa, com vista à improcedência da ação e sua consequente absolvição do pedido, concluindo nos termos seguintes:

- a) Deve ser julgada procedente a exceção de ilegitimidade substantiva da Autora, com todas as consequências daí decorrentes;
- b) Sem prejuízo, deve ser julgada procedente a exceção de nulidade do contrato de seguro, apenas no caso de não proceder aquela exceção de ilegitimidade substantiva da Autora, com todas as consequências daí decorrentes;
- c) Sem prejuízo, deve ser julgada procedente a exceção de exclusão do sinistro no âmbito de cobertura da apólice de seguro, com fundamento na violação do dever de informação por parte 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](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Autora, apenas no caso de não proceder nenhuma das outras exceções, com todas as consequências daí decorrentes;

d) Sem prejuízo, deve ser julgada procedente a exceção de culpa do lesado, apenas no caso de não proceder nenhuma das outras exceções, com todas as consequências daí decorrentes;

e) Sem prejuízo, deve ser julgada procedente a exceção de exclusão do sinistro no âmbito de cobertura da apólice de seguro atendendo aos danos verificados à chegada, apenas no caso de não proceder nenhuma das outras exceções, com todas as consequências daí decorrentes;

f) Sem prejuízo, deve a presente ação ser julgada totalmente improcedente, com a consequente absolvição da Ré do pedido.

Em relação à ilegitimidade substantiva ativa, considerou a defesa que o seguro foi efetuado por conta e no interesse da compradora (a cliente da Autora) e que apenas ela, por tal razão e porque estamos perante uma venda CIF, teria legitimidade para acionar a Ré com base no seguro: tal compradora é a titular dos direitos emergentes deste seguro.

Quanto à exceção de nulidade do contrato de seguro, por estarmos perante um seguro de mercadorias e contrato de compra e venda ao qual se aplicam as condições CIF, os riscos inerentes ao transporte desde o embarque das mesmas até ao porto de destino corriam por conta da compradora/cliente. Se a Autora tiver legitimidade material para acionar a aludida apólice, conclui-se que se trata de um seguro nulo, por falta de objeto.

Em relação à exclusão do sinistro no âmbito de cobertura da apólice de seguro, com fundamento na violação do dever de informação por parte da Autora, sucedeu que a Ré não foi informada de que as mercadorias em causa iriam ser transportadas no convés do navio sem qualquer tipo de embalagem ou proteção, como ocorreu, e que o transporte (marítimo) iria incluir sete paragens/transbordos até chegar ao porto de destino, Luanda.

Relativamente à exceção de culpa do lesado, ao falhar-se na referida proteção, a ação imprudente e culposa da Autora contribuiu, e de uma forma significativa, para a produção ou agravamento dos danos verificados à chegada das mercadorias ao destino.

Quanto à exclusão do sinistro no âmbito de cobertura da apólice de seguro atendendo aos danos verificados à chegada, as mercadorias chegaram ao destino em condições que se enquadram no disposto no n.º 5 das condições particulares da apólice, porquanto foram embarcadas no convés do navio sem nenhuma embalagem ou proteção.

Mais deduziu defesa por via impugnativa, conforme atrás se mencionou, alegando factos tendentes a sustentar a sua irresponsabilização contratual, tendo em consideração a não comprovação dos factos constitutivos do direito alegado pela Autora na sua petição, e concluindo que não se verificam razões de facto ou de direito para a procedência da lide.



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Por requerimento cruzado nos autos no dia 23 de setembro de 2019, a Autora respondeu por escrito a toda a matéria de exceção perentória invocada na contestação, com vista à sua improcedência, por falta de fundamento.

Incidentalmente, foram admitidas a intervenção principal provocada da empresa designada CC, S.A., e a intervenção acessória provocada da sociedade DD B.V., com todo o processado inerente aos referidos chamamentos, as quais, porém, vieram a ser absolvidas do pedido formulado pela aqui demandante (por caducidade do direito de ação), logo em contexto de audiência prévia.

Também em sede de audiência prévia se proferiu despacho saneador e o despacho a que se alude no artigo 596.º, n.º 1, do Código de Processo Civil (sem reclamações), relegando-se o conhecimento das exceções perentórias deduzidas pela Ré para a sentença final, conforme da correspondente ata consta.

Apreciados os requerimentos probatórios apresentados pelas partes, com inclusão da obtenção de prova documental considerada pertinente, teve lugar a audiência final com a observância do formalismo legal, conforme das correspondentes atas consta.

A presente instância mantém a sua regularidade formal, nada obstando a que se aprecie do mérito da causa. O valor desta mantém-se em € 234 347,00.

Identificação do objeto do litígio:

O objeto do litígio consiste em determinar se a Ré está obrigada a pagar à Autora o montante por esta peticionado em cumprimento do contrato de seguro celebrado entre a empresa CC, S.A., e a Ré, referente ao transporte marítimo ocorrido entre Leixões e Luanda, de mercadorias que se danificaram.

Questões a resolver:

Importa dirimir, em essência, se o sinistro descrito nos presentes autos se enquadra, de pleno, no contrato de seguro identificado no pleito e se, em consequência, não se aplicando nenhuma das suas exclusões contratadas ou não relevando qualquer uma das exceções perentórias suscitadas, é devido o *quantum* ressarcitório reclamado pela Autora contra a seguradora Ré.

***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 é uma sociedade anónima que se dedica à atividade comercial de fabricação de equipamentos industriais e estruturas metálicas, bem como à realização de obras de arquitetura e engenharia civil (cfr. documento de fls. 23 e 24);
2. A Ré é uma empresa do ramo seguradora, especializada também no ramo de seguro de transportes marítimos e, nesse sentido, foi contratada (cfr. documentos de fls. 59, 60 e 85 a 92v);



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

3. No âmbito da sua atividade, a Autora celebrou com a sua cliente *EE Limited*, com sede em ..., St. Julians STJ 3140, com o número de matrícula e contribuinte .....16, em 29 de novembro de 2017, um contrato de fornecimento de bens e produtos que pressupunha também a montagem dos mesmos (cfr. documento de fls. 25 a 50);

4. Do contrato de fornecimento atrás citado decorre que a ora Autora teria de fornecer os bens constantes desse contrato, e melhor reproduzidos nas faturas da Autora, a saber, fatura FT....26, fatura FT....28, fatura FT....29, fatura FT....32 e fatura FT....33 (cfr. documento de fls. 51 a 58);

5. Dimana do referido contrato de fornecimento celebrado entre a Autora e a *EE Limited*, conforme anexo B, que aquela procederia ao fornecimento dos bens atrás identificados e à sua montagem, respeitante, designadamente, a um edifício de composição, estrutura, revestimentos, escadas e plataformas de acordo com desenhos enviados, fornecimento de silos, fornecimento de tremonhas de carga, fornecimento e montagem de torres de silos de enforma, montagem dos equipamentos fornecidos pela *FF*, fornecimento e montagem de esteiras para caminho de cabos dos equipamentos, e fornecimento, passagem e ligação dos cabos elétricos de todos os equipamentos, tudo constante do anexo B do referido contrato, que a Autora se propunha fornecer e montar (cfr. documento de fls. 25 a 50);

6. Estipulou-se na cláusula 2.<sup>a</sup> do mesmo contrato que o fornecimento dos bens e equipamentos previstos nesse acordo escrito incluíam a instalação e arranque dos mesmos na obra sita na *ZEE - Viana Angola* (na unidade da *GG, Lda.* - sendo esta empresa cliente da *EE Limited* - cfr. documento de fls. 25 a 50);

7. A Autora teria de enviar todo o material encomendado pela *EE Limited* para Angola, onde ainda teria de montá-lo na unidade da *GG, Lda.*;

8. Nesse sentido, a Autora contratou os serviços de um transitário, a saber, a *CC, S.A.*, através do também transitário *HH, Lda.*;

9. Foi a *CC, S.A.*, que transportou e descarregou todo o material fornecido pela Autora à *EE Limited*, até ao porto de Leixões - porto esse de onde foi carregada e embarcada toda a mercadoria constante das acima identificadas faturas (cfr. documento de fls. 51 a 58), tudo diligenciado e tratado por aquela empresa;

10. Foi a *CC, S.A.*, quem contratou a empresa transportadora - armador - para transportar por mar a mercadoria em causa, ou seja, a *DD B.V.*, através do navio denominado *KOTA ... (Viagem 18002A)*;

11. (...) Como o foi, também, quanto à apólice de seguro da companhia seguradora Ré, com número .....17 e o certificado número ..80, em nome da segurada *CC, S.A.*, por conta e ordem da ora Autora (cfr. documento de fls. 59 e 60);



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

12. Conforme se pode ler na mencionada apólice, em que a Autora é a beneficiária, “*a BB Seguros SA seguiu em Portugal sob os termos e condições da apólice do número referido, ao segurado aqui mencionado, as mercadorias e o valor discriminado neste certificado*” (cfr. documento de fls. 59 e 60);

13. Do referido certificado de seguro constam, em “*DESCRIÇÃO DOS OBJETOS/DESCRIPTION OF GOODS*”, bens que se encontram cobertos em sede de dano e de indemnização pela presente apólice, bens esses “*conforme descritos nas faturas nº. FT ....26, FT ....28, FT ....29, FT....32 e FT....33*” (cfr. documento de fls. 59 e 60);

14. Mais se menciona no referido certificado de seguro da Ré que o meio de transporte em que seguiu a mercadoria em causa era o acima identificado navio, tendo como data de início da viagem (“*Sailing on*”) o dia 9 de março de 2018 (cfr. documento de fls. 59 e 60);

15. O porto de partida era o de Leixões, em Portugal, e o porto de destino o de Luanda (AO), em Angola (cfr. documento de fls. 59 e 60);

16. O valor coberto em caso de dano/sinistro era no montante de € 234 347,00, ou seja, incluindo o valor constante das faturas descritas no certificado de seguro em apreço, sendo a margem excedente para as despesas e transtornos de recuperação de mercadoria ou do seu valor (cfr. documento de fls. 59 e 60);

17. No *BL (Liner Bill of Lading* - contrato de transporte) consta como *Shipper* a ora Autora, *on behalf of a EE Limited*, e como *consignee* a firma *GG, Lda.*, tendo como *Carrier* (transitário - armador) a *DD B.V.* (cfr. documento de fls. 61 e 62);

18. No contrato de transporte cuja mercadoria, transportada em regime de “*Carga Convencional*”, estava a coberto da apólice acima identificada (da Ré) consta, ainda, que o navio transportador é o *KOTA ...*, que encetou a sua viagem de navegação com a mercadoria a partir do porto de Leixões, em Portugal, viagem marítima que tinha como destino o porto de Luanda, em Angola (cfr. documento de fls. 61 e 62);

19. Consta do mesmo *BL* que seguiam “*54 Vols - Materiais de construção, Diversos, Chapas e Perfis em Ferro / 118,041,870 kgs*” (cfr. documento de fls. 61 e 62);

20. A mercadoria enviada pela Autora, destinada à *GG, Lda.*, foi entregue ao transitário de Luanda (*II*) no dia 15 de maio de 2018, tendo, por sua vez, este transitário angolano descarregado a mesma mercadoria na *GG, Lda.*, em Talatona, Luanda, Angola, no dia 16 de maio de 2018 (cfr. documento de fls. 63 a 70);

21. A empresa *GG, Lda.*, no dia 16 de maio de 2018, fez saber à ora Autora que a mercadoria enviada tinha chegado gravemente danificada;

22. Nesse mesmo dia 16 de maio, a Autora informou de imediato a sociedade *CC, S.A.*, dando conta da ocorrência;



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

23. Nesse mesmo dia 16 de maio, a CC, S.A., pelas 13h54, respondeu, via e-mail, sobre quais os documentos necessários para acionar o seguro de transporte (cfr. documento de fls. 71);

24. (...) Documentos solicitados que a Autora remeteu, de imediato, à empresa CC, S.A.;

25. (...) Dando esta empresa conhecimento à Autora, por e-mail datado de 29 de maio de 2018, pelas 10h37, de que já tinha remetido toda a documentação e informação necessária à companhia de seguros, ou seja, à ora Ré (cfr. documento de fls. 72);

26. A Autora - para além desta comunicação e participação/reclamação dos danos sofridos na mercadoria que constam das faturas acima identificadas - também efetuou, por escrito e no dia 23 de maio de 2018, para a transportadora marítima *DD Angola* uma reclamação, por esta recebida e assinada, alegando que a mercadoria enviada chegou ao destino completamente danificada com perda total (cfr. documento de fls. 73);

27. Jamais a transportadora marítima *DD Angola* deu qualquer resposta ou explicação do sucedido para que a mercadoria chegasse ao destinatário naquele estado de dano com perda total;

28. Também a Autora dirigiu ao *Terminal Soportos* sito em Ongombota-Luanda- Angola uma reclamação escrita no dia 23 de maio de 2018, por esta carimbada e assinada, reclamando os danos constantes da mercadoria das acima referidas faturas da ora Autora, ainda assim já havendo fortes indicações de que a mercadoria se encontrava no estado de danificada no *Terminal Soportos* (cfr. documento de fls. 74);

29. Nos dias 1 e 5 de junho de 2018, o referido *Terminal Soportos* declarou que a mercadoria, quando saiu do navio para o terminal, já se encontrava danificada (cfr. documento de fls. 75 a 80);

30. Também o transitário em Luanda, Angola - a aludida *II Logisttics* - efetuou a respetiva reclamação sobre o estado danificado da mercadoria em causa, tendo como resposta do *Terminal Soportos* que a mercadoria já chegou ao terminal danificada, “*no mesmo estado*” (cfr. documento de fls. 75 a 80);

31. Para prova da posição da *Soportos* Luanda em como a mercadoria chegara do navio danificada, na carta enviada à Autora anexou alguns registos fotográficos (cfr. documento de fls. 83 e 96 a 98);

32. O assunto de reclamação da receção da mercadoria danificada foi coordenado e gerido pela transitária portuguesa CC, S.A., mas, como até meados de janeiro de 2019 não tinha havido qualquer solução para os danos causados nos materiais que seguiram por via marítima, a Autora instou a seguradora Ré, através de carta datada de 17 de janeiro de 2019, no sentido da assunção de responsabilidades perante o sinistro ocorrido no âmbito da apólice com o número .....17 e com o certificado ..80 (cfr. documento de fls. 83v e 84);





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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

33. Em 1 de fevereiro de 2019, como a Ré não havia dado resposta à missiva de 17 de janeiro de 2019, a Autora, através do seu Mandatário, reenviou o conteúdo da carta, desta feita por comunicação eletrónica dirigida à Ré (cfr. documento de fls. 84v);

34. Após insistência da Autora, a Ré declarou não assumir os danos provocados na mercadoria transportada;

35. O contrato de seguro abrangue as mercadorias que, não estando expressamente excluídas nas suas condições particulares, estivessem sob a responsabilidade e gestão do segurado, sobre as quais existia um interesse segurável e que estivessem devidamente embaladas/acondicionadas para transporte, em contentores completos ou grupagem (exceto quando, pelas suas características ou dimensões, não fosse possível seguirem nessas condições - cfr. documento de fls. 59, 60 e 85 a 87v);

36. Nos termos da cláusula 3.<sup>a</sup>, ponto 2, última parte, do acima aludido contrato celebrado entre a Autora e a *EE Limited*, ficou estipulado o seguinte: “(...) *As Partes mais acordam que os pagamentos de impostos e direitos aduaneiros em Angola (devidos em relação à importação dos bens e à retenção na fonte a título de imposto industrial) serão responsabilidade da Primeira Outorgante [EE Limited], ficando, no entanto, o risco de transporte com a Segunda Outorgante*” [aqui Autora] (cfr. documento de fls. 25 a 50);

37. No contrato de seguro de transporte acima identificado, a empresa *CC, S.A.*, surge como “*Tomador do Seguro*”, não sendo a dona das mercadorias transportadas; e tal seguro cobre os riscos relativos ao transporte das mercadorias dos clientes do tomador do seguro (cfr. documentos de fls. 59, 60 e 85 a 87v);

38. Trata-se de apólice “*aberta ou flutuante*” que começou a vigorar no dia 10 de novembro de 2015, para ser utilizada em vários transportes (cfr. documento de 85 a 87v);

39. Neste tipo de situações, para cada transporte é emitido um certificado de seguro: foi o que aconteceu, tendo sido emitido o certificado de seguro ..80, tendo por objeto os riscos inerentes ao transporte das mercadorias em causa de Leixões para Luanda (cfr. documento de fls. 59 e 60);

40. Neste documento está indicado que a referida tomadora efetuou o seguro por conta e ordem da Autora (cfr. documento de fls. 59 e 60);

41. A Autora emitiu as várias faturas em nome da *EE Limited*, com o preço CIF, ou seja, incluindo os valores correspondentes ao frete e ao seguro, os quais estão identificados em todas as faturas (cfr. documento de fls. 51 a 58);

42. Consta, também, das faturas a seguinte informação: “*Os artigos ou serviços foram colocados à disposição do cliente, ou realizados nesta data*” (cfr. documento de fls. 51 a 58);

43. Mostra-se inserido no *BL* (contrato de transporte), na parte referente ao *shipper* (carregador), a seguinte frase: “*AA SA ON BEHALF OF EE LIMITED*” (cfr. documento de fls. 61 e 62);





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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

44. As mercadorias foram embarcadas no porto de Leixões sem que tivessem sido exaradas quaisquer reservas pelo armador (cfr. documento de fls. 61 e 62);

45. Constam do certificado do seguro ..80 os seguintes elementos:

- Nome do segurado: CC, S.A., por conta e ordem da Autora;
- Meio de transporte: navio *Kota* ...;
- Viagem: de Leixões para Luanda;
- Data do início da viagem: 9 de março de 2018;
- Valor seguro: € 234 347,00;
- Bens seguros: bens conforme descritos nas cinco faturas com os números “FT ....26, FT ....28, FT ....29, FT ....32 e FT ....33” (cfr. documento de fls. 59 e 60);

46. Na sequência da participação do sinistro pela Autora, a ora Ré solicitou a intervenção da empresa *JJ, Lda.*, que elaborou o “*Certificado*” junto a fls. 117v a 125, de 29 de maio de 2018 (aqui dado como integrado);

47. Estava prevista a viagem marítima entre Portugal e Angola, que corresponde a um trajeto muito utilizado pelos exportadores portugueses e, também, explorado por várias companhias de navegação através de linhas regulares e diretas;

48. Foi apurado pela Ré que a viagem teve início no dia 10 de março de 2018 e que as mercadorias foram descarregadas no porto de Luanda no dia 2 de maio de 2018, ou seja, 52 dias depois (cfr. documento de fls. 117v a 125);

49. Foi ainda apurado que, durante a viagem, ocorreram sete paragens (escalas) nos portos de Lisboa, Praia, São Tomé, Port Gentil, Libreville, Point Noire e Soyo (cfr. documentos de fls. 117v a 125, 206v, 207v e 216 a 242v);

50. A Ré não foi informada das condições em que iria ser efetuado o transporte, nomeadamente ao nível das referidas paragens a realizar até ao destino final;

51. Nas cinco faturas acima identificadas constam as indicações seguintes:

- FT ....26: 11 volumes com o peso bruto total de 39 747,52 kg;
- FT ....28: 5 volumes com o peso bruto total de 11 850,00 kg;
- FT ....29: 26 volumes com o peso bruto total de 30 144,35 kg;
- FT ... .32: 6 volumes com o peso bruto total de 21 260,00 kg;
- FT ....33: 6 volumes com o peso bruto total de 15 040,00 kg (cfr. documentos de fls. 51 a 60);

52. Estipulou-se o regime da designada “*Carga Convencional*”, ou seja, de carga não contentorizada, a qual corresponderia a 54 volumes com o peso total de € 118 041,87 kg (cfr. documentos de fls. 51 a 58, 61 e 62);

53. As mercadorias em causa não foram embaladas, tendo sido transportadas no convés do navio sem qualquer embalagem ou proteção (cfr. documentos de fls. 51 a 58, 61, 62, 83, 96 a 98 e 117v a 125);



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

54. Ao contrário do indicado nos referidos documentos (cinco faturas e *BL*), a mercadoria a transportar não seguia acondicionada em 54 volumes (cfr. documentos de fls. 51 a 58, 61, 62, 83, 96 a 98 e 117v a 125);

55. A Ré também não foi informada das condições em que as mercadorias iriam ser transportadas, ou seja, sem qualquer embalagem ou proteção;

56. Caso a Ré soubesse que o transporte marítimo iria incluir sete paragens (escalas) até chegar ao porto de Luanda e que as mercadorias iriam ser transportadas no convés do navio sem qualquer tipo de embalagem ou proteção, não teria aceitado o seguro titulado pelo certificado de seguro ..80;

57. O perito da empresa *JJ, Lda.*, verificou que os perfis apresentavam amolgadelas, torções, empenos e corrosão; tal como constatou que as chapas de ferro apresentavam as pontas dobradas, esbeiçadas e rasgadas, com cortes (cfr. documento de fls. 117v a 125);

58. Estabelece a parte final do n.º 5 das condições particulares da apólice: *“Para (...) todas as mercadorias que não sejam acondicionadas em contentor estruturalmente fechado excluem-se os seguintes riscos: Amolgadelas, Oxidação, Ferrugem (...), desde que não seja consequência direta e inequívoca de um sinistro coberto”* (cfr. documento de fls. 85 a 87v);

59. Decorre das condições gerais da apólice que estão expressamente excluídas das garantias prestadas pela apólice as perdas ou danos direta ou indiretamente resultantes de: *“c) mau acondicionamento ou deficiência ou insuficiência de acondicionamento ou de embalagem, da responsabilidade ou do prévio conhecimento do Segurado”* (cfr. documento de fls. 88 a 92v, na sua cláusula 4.ª, n.º 2, al. c));

60. À comunicação eletrónica enviada a 1 de fevereiro de 2019 (cfr. ponto 33 *supra*) respondeu a Ré, também por essa via, no dia 4 seguinte, nos termos constantes do documento de fls. 125v a 126v (aqui dado como integrado);

61. Nas cinco faturas acima identificadas constam os seguintes valores (CIF): FT ....26, € 67 201,28; FT ....28, € 20 045,00; FT ....29, € 50 966,53; FT ....32, € 37 290,00; e FT ....33, € 27 710,00; num total de valores que ascende a € 203 212,81 (cfr. documento de fls. 51 a 58);

62. Por referência ao descrito no ponto 11, alínea e), das condições particulares da apólice, a ora Ré foi informada do nome do navio utilizado para o transporte em apreço (cfr. documentos de fls. 59, 60 e 85 a 87v);

63. Através do nome do navio pode livremente ter-se acesso à rota programada; a referida informação é pública e acessível em <https://www.marinetraffic.com>, sítio virtual que permite acompanhar a rota naval, uma vez que utiliza os dados transmitidos pelo *Sistema de Identificação Automática* (AIS) dos navios;



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

64. O seguro em causa dispõe, nas referidas condições particulares, que o âmbito geográfico é *“Todo o Mundo”*: *“O contrato garante o seguro das mercadorias durante o seu transporte, efetuado segundo as normas e legislação em vigor, de/para todo o Mundo”* (cfr. documento de fls. 85 a 87v);

65. A Ré, pelo menos em 17 de maio de 2018, teve conhecimento da rota efetuada pelo navio *Kota ...* de Portugal para Angola, tendo sido o dia em que o perito foi levar a efeito a peritagem à mercadoria transportada, com a recolha da informação necessária à seguradora (cfr. documento de fls. 117v a 125);

66. O seguro em causa também prevê, nas referidas condições particulares, que *“Todas as mercadorias terão de estar devidamente embaladas e acondicionadas dentro de contentor ou camião totalmente fechados (...), exceto se: a) Maquinaria ou equipamento industrial e de construção civil que devido ao peso e dimensões tenham forçosamente de ser transportados como carga convencional em navio (...)”* (cfr. documento de fls. 85 a 87v).

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

I. A empresa *CC, S.A.*, quando contratou o seguro com a Ré, forneceu-lhe todas as informações relevantes no que se reporta ao seguro;

II. A Ré tinha (e tem) conhecimento que o trajeto efetuado pelo navio *Kota ...* era (e é) um trajeto comercial regular e dos mais utilizados por navios de carga;

III. A carga em questão, pelas suas características, dimensões, volume e material, não podia ser submetida a um qualquer embalamento ou proteção, só podendo ser transportada nas condições em que o foi e no convés do navio;

IV. A Ré não procedeu a qualquer comunicação e/ou declaração ao tomador de seguro, ou à ora Autora, com vista à cessação do contrato de seguro, ou à sua alteração.

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, não foi considerada, tendo em conta o sentido e alcance dos temas da prova enunciados (cfr. artigo 410.º, segmento inicial, do Código de Processo Civil).

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

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



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Isto posto, relativamente à materialidade dada como provada na presente ação, o Tribunal alicerçou a sua convicção na análise crítica e valoração da prova produzida.

Procurando apenas sinalizar os aspetos mais importantes e sem uma preocupação exaustiva de, ponto por ponto, 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 correspondentemente, não deixando tal ponderação de ser conjugada/articulada com o sentido e alcance dos depoimentos testemunhais prestados, bem como das declarações de parte efetivadas, *infra* sinalizados criticamente.

Porém, começando pela matéria factual que foi alvo de aceitação expressa pela Ré, afirmamos que os concretos pontos relacionados com a existência do contrato de seguro (cujas condições particulares e gerais foram juntas aos autos pela Autora) e, bem assim, do certificado de seguro emitido ao abrigo dessa mesma apólice, se encontram obviamente reconhecidos pela sociedade demandada - para tanto bastando atentar no afirmado nos artigos 1.º e 142.º (primeira parte) da contestação oferecida no pleito. Estão nessa condição os pontos 2, 11, 12, 13, 14, 15, 16 (primeira parte) e 35, todos oriundos da petição inicial e, ainda, devidamente suportados pelos correspondentes documentos aí sinalizados.

Ademais, também não oferece dúvida a comprovação dos pontos 1 e 2, através dos documentos aí indicados, na parte atinente às atividades desenvolvidas por Autora e Ré, sendo certo que, em relação à Autora, o documento respetivo é uma certidão permanente.

Relativamente aos factos tidos como provados desde o ponto 3 até ao ponto 10, na segunda parte do ponto 16, bem como no ponto 36, e sem prejuízo dos que encontram suporte documental exclusivo/isolado (correspondentemente indicado), relevaram os depoimentos das testemunhas KK (arrolada pela Autora), LL (comum às partes), MM, NN e OO (estas três, arroladas pela Autora). Trata-se de alguma materialidade factual integrativa da causa de pedir gizada pela Autora, nos termos e para os fins previstos no artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil, estribada por meios instrutórios suficientes para a sedimentação de tais factos, na parte atinente à (efetiva) celebração do “*Contrato de Fornecimento*” que na lide se encontra documentado a fls. 25 a 50, na sua articulação com as faturas documentadas de fls. 51 a 58, estreita e exclusivamente relacionadas com a aludida relação contratual subjacente à ação. Direta ou implicitamente os referidos depoimentos testemunhais não se revelaram alheios à mencionada celebração negocial, sem a qual, de resto, não faria sentido todos os passos seguintes a que se reportam os presentes autos, designadamente os aspetos respeitantes à necessidade do transporte marítimo das mercadorias para Angola e ao respetivo seguro. Tal contrato de fornecimento mostra-se datado de 29 de novembro de 2017, não contém emendas e/ou rasuras no seu clausulado e está assinado (cfr. fls. 33) pela empresa *EE Limited* e pela aqui Autora, com a aposição dos correspondentes carimbos. Integra o seu conteúdo a cláusula 3.ª, ponto 2, última parte - em destaque nesta demanda.



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Relativamente à demonstração dos pontos 17 a 19, tal matéria conheceu respaldo, no essencial, no documento inserto a fls. 61 e 62, o qual corporiza verdadeiramente um contrato de transporte, com todas as indicações e elementos expressos que compõem o referido suporte documental em contexto de transporte por mar. Todavia, e como é bom de ver, os mencionados depoimentos testemunhais também se mostraram confirmativos sobre a celebração do aludido contrato, tendo em consideração o contrato de fornecimento que o precedeu e o motivou. Tais testemunhas foram e são conhecedoras da mencionada contratação, sendo que a primeira trabalhou várias vezes para a Autora em 35 anos, tendo inclusive indicado a empresa CC, S.A., à ora demandante; a segunda trabalhou para esta agente transitária até agosto de 2018; e as restantes três testemunhas tiveram ou mantêm ligações profissionais com a firma Autora, intuindo um conhecimento acerca das explicitações imanentes ao contrato de transporte - *Bill of Lading* - em presença.

Em relação à comprovação dos pontos 20 a 30, foram tidos em consideração os elementos documentais assinalados nessa matéria (o que se fez para uma maior facilidade na identificação dos documentos), bem como os depoimentos daquelas testemunhas KK, LL, MM, NN e OO. Porém, também assumiram relevância instrutória, para o efeito, os depoimentos testemunhais de PP (arrolado pela Autora) e QQ (comum às partes), a primeira com relação profissional com a demandante, enquanto fornecedora, e a segunda, funcionária na empresa CC, S.A., até junho de 2021. Ao fim e ao cabo, as referidas testemunhas lograram transmitir algum conhecimento sustentado sobre as contingências respeitantes ao estado em que as mercadorias chegaram ao destino, em Angola - *“tudo empenado e de impossível recuperação”*, afirmou MM -, retendo-se a ideia central de que o material se encontrava num estado inaproveitável, que tornava o trabalho impossível e não servia o propósito para que fora adquirido. Todos os passos seguintes que a Autora deu depois da constatação dessa realidade, de *“perda total”* das mercadorias transportadas, se revelam devidamente documentados, como descrito.

Relativamente à demonstração dos pontos 31 a 34, e também na pegada do que anteriormente se afirmou, tivemos em mente os documentos aí vertidos, sem prejuízo da sua articulação/conjugação com os depoimentos acima mencionados. Dali resultou que o assunto da reclamação quanto à receção das mercadorias danificadas foi coordenado e gerido pela agente transitária CC, S.A., assumindo um papel relevante a testemunha QQ, que assumiu a feitura, pela dita empresa, do procedimento de exportação da aqui Autora, com a entrega direta no navio do material a transportar para o porto de Luanda. Por se tratar de um material com dimensões fora do normal - inclusive, com chapas em ferro - não daria para seguir num porta-contentores, segundo referiu, mas esta testemunha também reconheceu desconhecer como é que as vigas foram acondicionadas dentro do navio. Para além deste depoimento e dos restantes, tendentes a perceber que, efetivamente, as mercadorias sofreram uma *“transformação”* no seu percurso para Angola, no sentido da sua perda irrecuperável, mas a que não foi alheia (de igual sorte) a rota de Leixões para Lisboa causticada pela tempestade *“Félix”*, emergiu a sinalizada



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

documentação, comprovativa das diligências encetadas pela Autora junto das diversas entidades, nomeadamente da Ré, sempre com vista à obtenção de uma resolução.

Transversais à matéria alegada na petição inicial, as declarações da Autora, através do respetivo legal representante RR (presidente do conselho de administração desde o início da empresa), no essencial, foram ao encontro do texto escrito decorrente daquele articulado inicial. Não se surpreenderam contradições com a alegação redigida, nem discrepâncias com a demais prova produzida pela Autora. Mas emergiu, como relevante, a danificação incidente sobre o material na execução do transporte em si.

Em relação à matéria factual demonstrada nos pontos 37 a 44, trata-se de aspetos cuja sustentação probatória radicou, sobretudo, no espólio documental aí mencionado, traduzindo basicamente informação que se encontra vertida nos vários documentos em presença. De realçar que a Autora emitiu as cinco faturas em nome da *EE Limited*, com o preço CIF, isto é, com a inclusão dos valores correspondentes ao frete e ao seguro, os quais estão cabalmente identificados em todas as faturas de fls. 51 a 58, através de expressões incisivas como “*Despesas de Frete (...)*”, “*Despesas de Seguro (...)*” e “*Total CIF (...)*”; consta, também, das faturas esta informação: “*Os artigos ou serviços foram colocados à disposição do cliente, ou realizados nesta data*”; e ainda, como modo de acondicionamento, “*Carga Convencional*”. Não obstante, o respaldo probatório só foi completado com o lúcido e esclarecedor depoimento da última testemunha inquirida, SS (arrolada pela Ré), a qual, além do mais, veiculou a tónica de que o seguro em causa se configura como uma apólice “*aberta ou flutuante*”, tendo a mesma começado a vigorar no dia 10 de novembro de 2015, e sempre na mira de vir a ser usada em diversos transportes.

No que tange ao ponto 45, o documento de fls. 59 e 60 (certificado de seguro ..80) alberga os elementos que aí se mostram elencados, sendo remissivo para as ditas faturas.

No respeitante à demonstração dos pontos 46 a 57, relevou, desde logo, o acervo documental paulatinamente sinalizado em concreto, com enfoque para o relatório ínsito de fls. 117v a 125 (com texto escrito e registos fotográficos), datado de 29 de maio de 2018 e oriundo da empresa de peritagem contratada pela Ré. Tais elementos foram conjugados com o sentido e alcance dos depoimentos de TT (arrolado pela Ré) de SS, os quais se revelaram como consentâneos com a documentação oferecida, mormente com o teor de tal relatório, assim como congruentes entre si. A primeira testemunha soube relatar, com um discurso lógico, sério e consistente, algumas das contingências relacionadas com o transporte de mercadorias subjacente à demanda, dando nota, por exemplo, de que a agitação marítima ocorrida logo no trajeto Leixões/Lisboa, e os danos resultantes desse percurso nacional (que se agravaram até Angola), foram comunicados à transitária, a qual nenhum óbice viu no prosseguimento da viagem até Luanda. A segunda testemunha adotou a mesma linha de pensamento, perfilhando com rigor a essencialidade do descrito no “*relatório pericial*” junto aos autos, e fundamentando as razões pelas



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

quais a ora Ré declinou o sinistro: se as conhecesse de antemão - enfatizou -, jamais a dita seguradora garantiria o risco do transporte em causa.

Em relação à prova dos pontos 58 a 61, 64 e 66, bastou-nos a leitura e análise dos documentos a que a matéria em apreço se refere, devidamente sinalizados em concreto, inexistindo qualquer dúvida ou reserva sobre o clausulado em questão (cfr. pontos 58, 59, 64 e 66), e quanto ao envio pela Ré da comunicação de 4 de fevereiro de 2019 e aos valores constantes das faturas identificadas na ação, no total de € 203 212,81 (cfr. pontos 60 e 61).

Quanto à demonstração do ponto 62 (por alusão ao descrito na alínea e) do ponto 11 das condições particulares da apólice), ditam as regras da experiência comum que a Ré teria de saber a denominação do navio em causa, sendo certo que a mesma designação se encontra bem visível no certificado de seguro ..80 (cfr. documento a fls. 59 e 60) - que a seguradora Ré não podia ignorar, posto que o subscreveu no dia 9 de março de 2018.

Quanto à comprovação do ponto 63, pudemos verificar a veracidade do aí descrito através de ingresso no sítio virtual em apreço, que permite acompanhar livremente a rota naval. Contudo, também se regista a afirmação da testemunha SS, de que “*temos milhares de navios seguros pelo mundo*”, sendo absolutamente impraticável acompanhar o trajeto de todos, mesmo com as facilidades advindas do acesso à *internet*.

Por fim (factos provados), a demonstração do ponto 65 dimanou da conjugação do “*relatório pericial*” datado de 29 de maio de 2018 com o depoimento da aludida testemunha SS, resultando do texto do mencionado documento que a vistoria se realizou no dia 17 de maio de 2018 (e seguintes), “*Nas Instalações dos Destinatários e no porto de Luanda*” (cfr. fls. 118); vistoria que não se fez à revelia do conhecimento da ora Ré.

Relativamente aos factos não provados, o Tribunal assim os considerou porquanto não foi produzida prova suficiente, ou foi produzida prova em contrário e infirmativa.

Com efeito, quer os depoimentos das testemunhas arroladas pela Autora ou a ela comuns, quer as declarações de parte produzidas pela demandante, quer os documentos que foram aportados em sede de petição inicial, revelaram-se como insuficientes para estruturar, em termos instrutórios, a facticidade relatada nos pontos I a IV (não provados).

Na verdade, operado o balanceamento valorativo da prova produzida nos autos, ao abrigo da sua livre apreciação crítica, ficámos convictos em atribuir maior importância, e conseqüente respaldo, aos meios levados a cabo pela ora demandada, em detrimento da Autora; sendo que, acima de tudo, as testemunhas da defesa foram congruentes entre si e verosímeis no que afirmaram perante o Tribunal. Falaram de um modo desinteressado, com objetividade e isenção, granjeando credibilidade face ao seu conhecimento dos factos.





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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

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

Como se enquadrrou, o objeto do presente litígio consiste em determinar se a Ré está obrigada a pagar à Autora o montante por esta peticionado em cumprimento do contrato de seguro celebrado entre a empresa CC, S.A., e a Ré, referente ao transporte marítimo ocorrido entre os portos de Leixões e Luanda, de mercadorias que se danificaram.

Importa dirimir, em essência, se o sinistro se enquadra, de pleno, no contrato de seguro identificado no pleito e se, em consequência, não se aplicando nenhuma das suas exclusões contratadas ou não relevando qualquer das exceções perentórias suscitadas, é devido o *quantum* ressarcitório reclamado pela Autora contra a seguradora Ré.

Temos, por isso, aqui subjacente a temática factual relacionada com o contrato de compra e de fornecimento celebrado entre a Autora e a *EE Limited*; o contrato de expedição celebrado entre a Autora e a empresa CC, S.A.; o contrato de seguro celebrado entre a CC, S.A., e a ora Ré, tendo como beneficiária a Autora; o contrato de transporte marítimo firmado entre a referida empresa transitária, em representação da Autora, e a *DD B.V.*; o transporte de mercadorias no âmbito deste último contrato e as respetivas vicissitudes; e, por fim, os prejuízos sofridos pela sociedade aqui demandante em consequência da avaria das mercadorias transportadas entre os portos de Leixões (Portugal) e de Luanda (Angola).

Analisando.

I. A Autora funda a pretensão contra a Ré no incumprimento, por esta seguradora, do contrato de seguro celebrado. E é consabido que a responsabilidade civil se traduz na necessidade imposta por lei a quem causa prejuízos a outrem, de colocar o ofendido na situação em que estaria sem a lesão, reconstituindo a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação (cfr. artigo 562.º do Código Civil).

Em tese, o dever de indemnizar visa colocar o lesado sem dano, torná-lo *indemne*, pelo que a indemnização não tem um carácter especulativo, não constituindo um meio de proporcionar o enriquecimento do lesado e, muito menos, um modo fraudulento de aumentar o seu património. E o contrato de seguro é a convenção por virtude da qual uma das partes (segurador) se obriga, mediante retribuição (prémio) paga pela outra parte (segurado), a assumir um risco ou conjunto de riscos e, caso a situação de risco (sinistro) se concretize, a satisfazer ao segurado, ou a terceiro, uma indemnização pelos prejuízos sofridos ou um determinado montante previamente estipulado.

Dito de outro modo, o contrato de seguro é o contrato pelo qual a seguradora, mediante retribuição pelo tomador do seguro, se obriga, a favor do segurado ou de terceiro, à indemnização de prejuízos resultantes, ou à indemnização de valor pré-definido, no caso de se realizar um determinado evento infortunistico, futuro e incerto (cfr. **José Vasques**, *Contrato de Seguro*, Coimbra, 1999, pág. 94).



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

O regime jurídico que regula o contrato de seguro consta, maioritariamente, do diploma aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de abril (RJCS, em vigor desde o dia 1 de janeiro de 2009).

Tendo por base o disposto no artigo 1.º do RJCS, qualifica-se como contrato de seguro aquele em que uma empresa seguradora, mediante o pagamento de um prémio, se obriga perante o tomador do seguro a uma prestação com os limites pré-fixados, no caso de se verificar um sinistro compreendido no risco tipificado no contrato.

Ainda em tese, o seguro é um contrato bilateral e sinalagmático (do qual nascem obrigações para ambas as partes, unidas por um vínculo de interdependência: a prestação da seguradora consiste na assunção do risco, por contrapartida do recebimento do prémio), oneroso (gerando obrigações recíprocas para ambas as partes, atribuições patrimoniais para cada uma delas ou sacrifícios económicos para ambas), aleatório (em que as partes submetem o equilíbrio contratual aos efeitos de um acontecimento futuro e incerto, que influirá na verificação ou montante de uma ou ambas as prestações) e de execução continuada (o seu carácter duradouro é conferido pela circunstância de uma das obrigações se encontrar sujeita a condição ou a termo, que intervirão na vigência do negócio).

É um contrato que se regula pelas disposições particulares e gerais constantes da respetiva apólice e, nas partes omissas, pelo disposto no Código Comercial, quando aplicável (cfr. artigo 427.º do Código Comercial), ou no regime anexo ao Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de abril (cfr. artigo 11.º do RJCS). Trata-se de um contrato consensual, que se realiza por via do simples acordo das partes, que deve ser reduzido a escrito pelo segurador, caso esta forma mais solene não haja sido observada (cfr. artigos 426.º do Código Comercial e 32.º do RJCS), sob pena de invalidade.

Nos seguros relativos a coisas corpóreas (os quais, juntamente com os de património, integram a categoria dos seguros reais, por oposição à dos seguros pessoais), o risco consiste no perecimento ou na deterioração de uma coisa ou de um conjunto de coisas (cfr. artigos 123.º e 125.º do RJCS).

A legitimidade (interesse) do segurado pertence, não só ao titular do direito real sobre a coisa, mas também ao credor ou devedor da prestação que tenha por objeto a coisa segura, mesmo que não seja o proprietário (locatário, comodatário, transportador, expedidor ou destinatário).

Em particular, o seguro marítimo contempla, em regra, os riscos causados “(...) *por borrasca, naufrágio, varação, abalroação, mudança forçada de rota, de viagem ou de navio, por alijamento, incêndio, violência injusta, explosão, inundaçã, pilhagem, quarentena superveniente, e, em geral, por todas as demais fortunas de mar (...)*” (cfr. artigo 604.º do Código Comercial), e pressupõe que tais riscos se referem a coisas corpóreas (o navio e a carga - cfr. artigos 597.º, 599.º, 601.º, 605.º, 610.º, 614.º, todos do Código Comercial) e que o segurado é o armador ou o capitão (cfr. artigo 599.º do Código Comercial).



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Contudo, o seguro marítimo pode possuir um âmbito ainda mais vasto, na medida em que pode cobrir outros riscos patrimoniais relacionados com a navegação marítima (incluindo os factos que a precedem, a interrompem ou lhe sucedem), nomeadamente, a perda ou a redução do frete, outros lucros cessantes (por exemplo, na revenda da mercadoria) e, bem assim, a responsabilidade civil do armador (seguro de proteção e de indemnização). O seguro marítimo é, usualmente, um seguro de riscos que podem ocorrer durante o transporte, similar, nesta categoria, ao seguro de transportes terrestres. Ambos, juntamente com o seguro aéreo, compreendem uma modalidade de seguro de transporte de mercadorias e de outras coisas, que se diversifica conforme a via utilizada: marítima, aérea, terrestre, fluvial ou lacustre.

No tocante especificamente ao seguro marítimo de mercadorias, que corresponde a um dos subtipos do seguro de mercadorias transportadas, estão nele abrangidos os danos sofridos por mercadorias, bagagens ou outros bens, qualquer que seja o meio de transporte utilizado (cfr. artigo 123.º, n.º 7, do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de abril). Insere-se dentro da categoria dos seguros contra riscos do mar, regulados especialmente nos artigos 595.º a 615.º do Código Comercial, na medida em que se refere a coisas e valores estimáveis a dinheiro expostos àquele risco (cfr. artigo 597.º do Código Comercial).

Neste subtipo contratual, o segurador compromete-se, mediante o pagamento de um prémio, a indemnizar o segurado pelo prejuízo sofrido por bens carregados a bordo e expostos aos perigos de uma expedição marítima, pelo facto da superveniência de certos riscos. Por norma, o segurador responde pelos danos decorrentes de fortuna de mar (borrasca, naufrágio, varação, abalroação, mudança forçada de rota, de viagem ou de navio, por alijamento, incêndio, violência injusta, explosão, inundação, pilhagem, quarentena superveniente, e, em geral, por todas as demais fortunas de mar que acontecerem durante o tempo dos riscos segurados), excluindo-se, porém, os danos: resultantes de barataria do capitão (e, em geral, da tripulação); resultantes da natureza das coisas; previstos em estipulação legal ou convenção em contrário (cfr. artigo 604.º do Código Comercial). E, salvo convenção em contrário, o seguro não cobre: despesas de navegação, pilotagem, reboque ou quarentena; direitos de tonelagem, ancoradouro ou saúde pública; e danos decorrentes de descarregamento, armazenamento e carregamento de mercadorias em escala (cfr. artigos 607.º e 611.º do Código Comercial).

No caso de dúvida sobre a causa da perda dos objetos segurados, presume-se haverem perecido por fortuna do mar, com a consequência de o segurador ser responsável (cfr. artigo 605.º do Código Comercial). Tal como resulta do artigo 604.º do Código Comercial, o segurador só não responderá se provar que os prejuízos não resultaram de riscos de navegação ou que o risco verificado se encontra excluído da cobertura por uma exceção específica contida na apólice.

Na situação dos presentes autos, verifica-se que o contrato de seguro marítimo de mercadorias teve por objeto os bens que eram transportados por via marítima no âmbito da atividade comercial 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](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

demandante. Tal contrato foi titulado por apólice de seguro e tinha por objeto seguro as mercadorias constantes das faturas corporizadas no documento de fls. 51 a 58, visando a cobertura pela Ré do risco de perda dos bens em apreço durante o seu transporte por via marítima, desde o porto de Leixões até ao porto de Luanda.

Afirmado de outro modo, a Ré, a troco do pagamento de determinada quantia (prémio), assumiu a obrigação de reparar o prejuízo decorrente da perda ou deterioração de uma determinada carga (descrita nas cinco faturas em presença), deslocada por mar desde o porto de Leixões, Portugal, até ao porto de Luanda, Angola.

Ora, todo o contrato de seguro comporta, essencial e necessariamente, a existência de três elementos: o risco, o prémio e a prestação do segurador. A estes três elementos fundamentais acresce a (igualmente necessária) existência de um interesse segurável entre o segurado e a coisa segura.

O interesse no seguro pode ser definido como a relação jurídica, de conteúdo económico, entre o sujeito, titular do interesse, e o bem exposto ao risco: entre o risco e o interesse deve haver uma relação de interdependência e de condicionalismo mútuo, subordinada à ideia de que não há interesse se não houver risco e de que o risco apenas é segurável se houver interesse que o justifique. Existe interesse quando se verifique a possibilidade de um sujeito poder extrair utilidades ou vantagens económicas de uma determinada relação com uma coisa, ou, encontrando-se exposto a sofrer alterações negativas no complexo da sua situação patrimonial, corra o risco de sofrer um dano económico, por efeito de um evento que, independentemente da sua vontade, destrua ou altere negativamente a própria relação ou influa negativamente sobre o complexo da sua situação patrimonial. O interesse não coincide com o dano, sendo o primeiro uma realidade pré-existente ao segundo, e este a negação rotunda daquele. Assim, o interesse é um *quid* positivo que existe, independentemente do dano, sendo este último, na prática, a lesão, total ou parcial, do interesse.

Desta feita, e por referência ao seguro - como o dos autos - de danos, o interesse, para ser segurável, tem de reunir os requisitos da especificidade, atualidade, licitude e carácter económico. *Específico*, porquanto o bem a cobrir deve ser corretamente identificado, assim como a razão pela qual o dano àquele bem específico implica para a esfera do sujeito uma desvantagem patrimonial. *Atual*, pelo menos, no momento da verificação do sinistro, já que a lei sanciona com a nulidade o contrato se não existir interesse. *Lícito*, na medida em que o interesse não pode opor-se à lei, moral e ordem pública. *Económico*, pois o seguro destina-se a cobrir um risco de natureza patrimonial.

A existência do sobredito interesse, e por referência aos seguros contra danos, é uma exigência legal de validade do seguro, tal como resulta do artigo 428.º, n.º 1, do Código Comercial - onde se estabelece que, se aquele por quem ou em nome de quem o seguro é feito não tem interesse na “*cousa segurada*”, o seguro está inquinado de nulidade.



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Esta disposição legal configura uma norma de interesse e ordem pública - logo, imperativa - e estruturante do contrato individual de seguro no direito nacional, dela decorrendo que o titular da indemnização não pode ser outro que não o titular do interesse lesado, sob pena de nulidade.

É segurado quem tem interesse na inverificação do sinistro, este consistente na deterioração, destruição ou desaparecimento das mercadorias transportadas. E este sujeito é aquele que suporta o risco no caso de o evento lesivo ocorrer, risco cuja transferência para a seguradora é visada e almejada pelo contrato de seguro. Será, então, pelas regras que disciplinam a matéria do risco que deve ser resolvida a questão da determinação do titular do direito à indemnização da entidade seguradora.

De outro passo, se a venda tiver sido sujeita ao *Incoterm*, o vendedor assume o custo, seguro e frete, ou seja, obriga-se a colocar a mercadoria a bordo num dado porto de embarque e numa data previamente acordada, e a transportá-la ou contratar transporte, num navio do tipo normalmente utilizado para a deslocação da carga em causa, através da rota habitual, até ao porto designado, correndo o risco por sua conta até à transposição da amurada do navio, mas contratando um seguro que cubra o risco de perda ou deterioração, pelo menos, desde a referida transposição até ao porto de destino. As despesas e as contribuições (por exemplo, por causa de avaria marítima) devidas pelas mercadorias após o embarque correm pelo comprador. Os custos dos atos a cargo do vendedor repercutir-se-ão unitariamente no preço das mercadorias.

O *Incoterm* CIF (abreviatura da expressão inglesa *cost, insurance and freight*) consiste numa cláusula que regula os termos do cumprimento da obrigação de entrega e, simultaneamente, o momento da transferência do risco, no que se apelida de “*vendas de praça a praça com expedição*” (cfr. artigo 797.º do Código Civil), que pressupõem a existência de um transporte marítimo que incide na compra e venda. A transferência do risco do vendedor para o comprador opera no momento em que as coisas transpõem a amurada do navio, de fora para dentro, o que significa que - numa lógica diversa da lei portuguesa, na qual o risco de perecimento das coisas corre pelo comprador com a transferência da propriedade (em obediência ao princípio *res perito domino*) - o momento da transferência do risco coincide com o cumprimento da obrigação de entrega, e não necessariamente com o da transferência da propriedade. Ademais, a perda ou deterioração da mercadoria durante o transporte marítimo não prejudica o direito do vendedor a receber o preço da mercadoria.

O *Incoterm* CIF traduz, concomitantemente, uma cláusula de despesas (cfr. artigo 878.º do Código Civil), mormente a do pagamento do transporte, a cargo do comprador.

Diversamente, fica de fora da venda CIF a regulamentação de outros aspetos da compra e venda, como sejam o momento da transferência da propriedade e os termos do cumprimento da obrigação de pagar o preço: todos serão resolvidos à luz da lei aplicável ao contrato e das estipulações convencionadas entre as partes, desde que não atentem contra normas imperativas.

Aqui chegados, importa assentar ou alinhar algumas ideias centrais; a saber:



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

- Nas vendas CIF, o risco da contraprestação transfere-se com a entrega das mercadorias a bordo do navio no porto de embarque, nos termos das regras CIF A5 e B5, apesar de os custos do carregamento e transporte até ao porto de destino correrem por conta do vendedor (que os incorpora no preço ao comprador, a final);

- A cláusula CIF consubstancia uma cláusula que rege os termos do cumprimento da obrigação de entrega e, em simultâneo, o momento da transferência do risco, nas vendas com expedição;

- As cláusulas CIF inseridas em faturas apenas podem valer caso se conclua ter o comprador aceite a modificação do contrato, sob pena de os custos adicionais com o prémio do seguro não poderem ser incorporados no preço de venda;

- Também se o vendedor CIF omite a referência de que ao preço acresce IVA, deve considerar-se o mesmo como incorporado no valor do preço, não podendo o vendedor vir reclamar mais do que o preço inicialmente acordado e sobre o qual se formou o consenso das partes;

- Ocorrendo o sinistro durante a fase de transporte, já depois de embarcadas as mercadorias, no âmbito da venda CIF, não pode o vendedor reclamar para si o pagamento da prestação do segurador, na medida em que não tem já interesse segurável quando vê o risco transferido para o comprador;

- O tomador do seguro pode transmitir a sua posição contratual, sem necessidade de consentimento do segurado, mas sempre sujeito, nos termos gerais, a consentimento do segurador;

- No seguro CIF podem estar em causa três tipos de situações: (i) ou o vendedor contratou o seguro por conta própria e, nesse caso, deverá ceder a sua posição contratual através de endosso da apólice, cuja eficácia depende de notificação ao segurador; (ii) ou o vendedor contratou um seguro por conta de outrem (por conta do comprador); (iii) ou o vendedor contratou o seguro por conta de quem pertencer; nas três hipóteses, apenas o titular do interesse, portanto aquele onerado com o risco de perda ou deterioração das coisas, será o segurado e beneficiário e, por conseguinte, apenas este está legitimado a reclamar o pagamento por parte do segurador;

- No caso em que uma venda haja sido acordada sob a cláusula CIF, mas o vendedor tenha celebrado seguro por conta própria, não é de concluir, à luz da interpretação das declarações negociais, que se quis que o risco de perda e deterioração das coisas onerasse o vendedor até à descarga das mercadorias.

Por outro lado, o seguro marítimo de transporte de mercadorias dispõe de regras especiais quanto ao momento a atender para a liquidação do dano. Ao contrário dos seguros terrestres que não de transporte, naqueles, na falta de acordo, o seguro compreende o valor da coisa transportada no lugar e na data do carregamento, acrescido do custo do transporte até ao local do destino.

O seguro marítimo, mormente o de mercadorias, apresenta um regime especial em relação ao seguro terrestre, no tocante ao momento relevante para o cômputo do valor da coisa, ao prazo para participação do sinistro, ao sobresseguro nas apólices de valor real com declaração de valor sem menção



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

do preço de custo ou do corrente, à abrangência de riscos cobertos, à existência de regras de decisão, e à exclusão da barataria do capitão.

No seguro CIF e, de resto, nos demais seguros reais, o segurador não indemniza, antes se encontra adstrito a um verdadeiro dever primário de prestar. O segurador que paga - em regra, ao comprador - os danos causados pelo sinistro na venda CIF, sub-rogar-se-á automaticamente contra o responsável pelo sinistro pela parte que pagou - em regra, o transportador. O prazo que o segurador sub-rogado tem para agir contra o responsável pelo sinistro - em regra, o transportador - é a continuação do prazo que já tinha o lesado - em regra, o comprador (cfr., no mesmo sentido e que no texto seguimos com proximidade, **Francisco B. F. Rodrigues Rocha**, *Algumas notas em torno da cláusula CIF e do seguro de transporte de mercadorias*, in *Temas de Direito dos Transportes*, volume III, coordenação de **M. Januário da Costa Gomes**, Almedina, 2015, págs. 314 e 315).

A cláusula CIF, seguida do local de destino da mercadoria, é uma das cláusulas usadas no comércio internacional elaboradas pela Câmara de Comércio Internacional, revistas em 1990 (e 2000), sob a designação de *Incoterms*. Tal cláusula deve ser utilizada unicamente quando se faz uso de um meio de transporte marítimo.

Note-se que, mediante a utilização dessa cláusula CIF, o vendedor está obrigado à remessa ou expedição da mercadoria para o local do destino e, ainda, a fazer o seguro da mercadoria contra os riscos da viagem. O vendedor, para além das suas obrigações normais, tem de providenciar pelo transporte e o seguro da mercadoria vendida por conta e no interesse do comprador, cujos custos fazem parte do preço da venda. Malgrado a existência de algumas confusões frequentes, deve salientar-se que o risco de perecimento da mercadoria (segura) só impende sobre o vendedor até à entrega que dela faça ao transportador, altura a partir da qual o risco passa a correr por conta do comprador. Este fica correlativamente obrigado ao pagamento do preço, apesar do possível perecimento da mercadoria no decurso da viagem.

Idêntico regime sobre o risco vigora na nossa lei (cfr. artigo 797.º do Código Civil), preceito segundo o qual, *“Quando se trate de coisa que, por força da convenção, o alienante deva enviar para local diferente do lugar do cumprimento, a transferência do risco opera-se com a entrega ao transportador ou expedidor da coisa ou à pessoa indicada para a execução do envio”*.

II. Descendo à situação concreta.

Ficou provado que a Autora é uma sociedade anónima que se dedica à atividade comercial de fabricação de equipamentos industriais e estruturas metálicas, bem como à realização de obras de arquitetura e engenharia civil. Por seu lado, a Ré é uma empresa do ramo seguradora, especializada também no ramo de seguro de transportes marítimos e, nesse sentido, foi contratada.

No âmbito da sua atividade, a Autora celebrou com a sua cliente *EE Limited*, em 29 de novembro de 2017, um contrato de fornecimento de bens e produtos que pressupunha também a montagem dos





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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

mesmos. Do contrato de fornecimento atrás citado decorre que a ora Autora teria de fornecer os bens constantes desse contrato, e melhor reproduzidos nas faturas da Autora, a saber, fatura FT....26, fatura FT....28, fatura FT....29, fatura FT....32 e fatura FT....33.

Dimana do referido contrato de fornecimento celebrado entre a Autora e a *EE Limited*, conforme anexo B, que aquela procederia ao fornecimento dos bens atrás identificados e à sua montagem, respeitante, designadamente, a um edifício de composição, estrutura, revestimentos, escadas e plataformas de acordo com desenhos enviados, fornecimento de silos, fornecimento de tremonhas de carga, fornecimento e montagem de torres de silos de enforma, montagem dos equipamentos fornecidos pela *FF*, fornecimento e montagem de esteiras para caminho de cabos dos equipamentos, e fornecimento, passagem e ligação dos cabos elétricos de todos os equipamentos, tudo constante do anexo B do referido contrato, que a Autora se propunha fornecer e montar.

Estipulou-se na cláusula 2.<sup>a</sup> do mesmo contrato que o fornecimento dos bens e equipamentos previstos nesse acordo escrito incluíam a instalação e arranque dos mesmos na obra sita na *ZEE - Viana Angola* (na unidade da *GG, Lda.* - sendo esta empresa cliente da *EE Limited*). A Autora teria de enviar todo o material encomendado pela *EE Limited* para Angola, onde ainda teria de montá-lo na unidade da *GG, Lda.*.

Nesse sentido, a Autora contratou os serviços de um transitário, a saber, a *CC, S.A.*, através do também transitário *HH, Lda.*; foi a *CC, S.A.*, que transportou e descarregou todo o material fornecido pela Autora à *EE Limited*, até ao porto de Leixões - porto esse de onde foi carregada e embarcada toda a mercadoria constante das acima identificadas faturas, tudo diligenciado e tratado por aquela empresa.

Foi a *CC, S.A.*, quem contratou a empresa transportadora - armador - para transportar por mar a mercadoria em causa, ou seja, a *DD B.V.*, através do navio denominado *KOTA ... (Viagem 18002A)*; como o foi, também, quanto à apólice de seguro da companhia seguradora Ré, com número .....17 e o certificado número ..80, em nome da segurada *CC, S.A.*, por conta e ordem da ora Autora.

Conforme se pode ler na mencionada apólice, em que a Autora é a beneficiária, “a *BB Seguros SA* seguiu em Portugal sob os termos e condições da apólice do número referido, ao segurado aqui mencionado, as mercadorias e o valor discriminado neste certificado” (cfr. documento de fls. 59 e 60). Do referido certificado de seguro constam, em “*DESCRIÇÃO DOS OBJETOS/DESCRIPTION OF GOODS*”, bens que se encontram cobertos em sede de dano e de indemnização pela presente apólice, bens esses “conforme descritos nas faturas n.º. *FT ....26, FT ....28, FT ....29, FT....32 e FT....33*” (cfr. documento de fls. 59 e 60).

Mais se menciona no referido certificado de seguro da Ré que o meio de transporte em que seguiu a mercadoria em causa era o acima identificado navio, tendo como data de início da viagem (“*Sailing on*”) o dia 9 de março de 2018. O porto de partida era o de Leixões, em Portugal, e o porto de destino o de Luanda (AO), em Angola. O valor coberto em caso de dano/sinistro era no montante de € 234 347,00,



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

ou seja, incluindo o valor constante das faturas descritas no certificado de seguro em apreço, sendo a margem excedente para as despesas e transtornos de recuperação de mercadoria ou do seu valor.

No *BL (Liner Bill of Lading* - contrato de transporte) consta como *Shipper* a ora Autora, *on behalf of a EE Limited*, e como *consignee* a firma *GG, Lda.*, tendo como *Carrier* (transitário - armador) a *DD B.V.*.

No contrato de transporte cuja mercadoria, transportada em regime de “*Carga Convencional*”, estava a coberto da apólice acima identificada (da Ré) consta, ainda, que o navio transportador é o *KOTA ...*, que encetou a sua viagem de navegação com a mercadoria a partir do porto de Leixões, em Portugal, viagem marítima que tinha como destino o porto de Luanda, em Angola. Consta do mesmo *BL* que seguiam “*54 Vols - Materiais de construção, Diversos, Chapas e Perfis em Ferro / 118,041,870 kgs*” (cfr. documento de fls. 61 e 62). A mercadoria enviada pela Autora, destinada à *GG, Lda.*, foi entregue ao transitário de Luanda (*Rangel*) no dia 15 de maio de 2018, tendo, por sua vez, este transitário angolano descarregado a mesma mercadoria na *GG, Lda.*, em Talatona, Luanda, Angola, no dia 16 de maio de 2018.

Também se demonstrou nos autos que a empresa *GG, Lda.*, no dia 16 de maio de 2018, fez saber à Autora que a mercadoria enviada tinha chegado gravemente danificada. Nesse mesmo dia 16 de maio, a Autora informou de imediato a sociedade *CC, S.A.*, dando conta da ocorrência. Nesse mesmo dia 16, a *CC, S.A.*, pelas 13h54, respondeu, via e-mail, sobre quais os documentos necessários para acionar o seguro de transporte; documentos solicitados que a Autora remeteu, de imediato, à empresa *CC, S.A.*, dando esta conhecimento à Autora, por e-mail datado de 29 de maio de 2018, pelas 10h37, de que já tinha remetido toda a documentação e informação necessária à companhia de seguros (ora Ré).

A Autora - para além desta comunicação e participação/reclamação dos danos sofridos na mercadoria que constam das faturas acima identificadas - também efetuou, por escrito e no dia 23 de maio de 2018, para a transportadora marítima *DD Angola* uma reclamação, por esta recebida e assinada, alegando que a mercadoria enviada chegou ao destino completamente danificada com perda total. Jamais a transportadora marítima *DD Angola* deu qualquer resposta ou explicação do sucedido para que a mercadoria chegasse ao destinatário naquele estado de dano com perda total.

Também a Autora dirigiu ao *Terminal Soportos* sito em Ongombota-Luanda- Angola uma reclamação escrita no dia 23 de maio de 2018, por esta carimbada e assinada, reclamando os danos constantes da mercadoria das acima referidas faturas da ora Autora, ainda assim já havendo fortes indicações de que a mercadoria se encontrava no estado de danificada no *Terminal Soportos*. Nos dias 1 e 5 de junho de 2018, o referido *Terminal Soportos* declarou que a mercadoria, quando saiu do navio para o terminal, já se encontrava danificada.

De igual sorte, o transitário em Luanda, Angola - a aludida *II Logisttics* - efetuou a respetiva reclamação sobre o estado danificado da mercadoria em causa, tendo como resposta do *Terminal*



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

*Soportos* que a mercadoria já chegou ao terminal danificada, “*no mesmo estado*” (cfr. documento de fls. 75 a 80). Para prova da posição da *Soportos* Luanda em como a mercadoria chegara do navio danificada, na carta enviada à Autora anexou alguns registos fotográficos. O assunto de reclamação da receção da mercadoria danificada foi coordenado e gerido pela transitária portuguesa CC, S.A., mas, como até meados de janeiro de 2019 não tinha havido qualquer solução para os danos causados nos materiais que seguiram por via marítima, a Autora instou a seguradora Ré, através de carta datada de 17 de janeiro de 2019, no sentido da assunção de responsabilidades perante o sinistro ocorrido no âmbito da apólice com o número .....17 e com o certificado ..80.

Em 1 de fevereiro de 2019, como a Ré não havia dado resposta à missiva de 17 de janeiro de 2019, a Autora, através do seu Mandatário, reenviou o conteúdo da carta, desta feita por comunicação eletrónica dirigida à Ré. Após insistência da Autora, a Ré declarou não assumir os danos provocados na mercadoria transportada.

O contrato de seguro abrangeu as mercadorias que, não estando expressamente excluídas nas suas condições particulares, estivessem sob a responsabilidade e gestão do segurado, sobre as quais existia um interesse segurável e que estivessem devidamente embaladas/acondicionadas para transporte, em contentores completos ou grupagem (exceto quando, pelas suas características ou dimensões, não fosse possível seguirem nessas condições).

No contrato de seguro de transporte acima identificado, a empresa CC, S.A., surge como “*Tomador do Seguro*”, não sendo a dona das mercadorias transportadas; e tal seguro cobre os riscos relativos ao transporte das mercadorias dos clientes do tomador do seguro. Trata-se de apólice “*aberta ou flutuante*” que começou a vigorar no dia 10 de novembro de 2015, para ser utilizada em vários transportes.

Neste tipo de situações, para cada transporte é emitido um certificado de seguro: foi o que aconteceu, tendo sido emitido o certificado de seguro ..80, tendo por objeto os riscos inerentes ao transporte das mercadorias de Leixões para Luanda. No certificado está indicado que a referida tomadora efetuou o seguro por conta e ordem da Autora.

Mais se demonstrou que a Autora emitiu as várias faturas em nome da *EE Limited*, com o preço CIF, ou seja, incluindo os valores correspondentes ao frete e ao seguro, os quais estão identificados em todas as faturas. Consta das mesmas faturas a seguinte informação: “*Os artigos ou serviços foram colocados à disposição do cliente, ou realizados nesta data*” (cfr. documento de fls. 51 a 58). Mostra-se inserido no *BL*, na parte referente ao *shipper* (carregador), a seguinte frase: “*AA SA ON BEHALF OF EE LIMITED*” (cfr. documento de fls. 61 e 62); sendo que as mercadorias em causa foram embarcadas no porto de Leixões sem que tivessem sido exaradas quaisquer reservas pelo armador.

Nos termos da cláusula 3.<sup>a</sup>, ponto 2, última parte, do acima aludido contrato celebrado entre a Autora e a *EE Limited*, ficou estipulado o seguinte: “*(...) As Partes mais acordam que os pagamentos de*



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

*impostos e direitos aduaneiros em Angola (devidos em relação à importação dos bens e à retenção na fonte a título de imposto industrial) serão responsabilidade da Primeira Outorgante [EE Limited], ficando, no entanto, o risco de transporte com a Segunda Outorgante” [aqui Autora] (cfr. documento de fls. 25 a 50).*

Perante o referido elenco de factos provados, pode afirmar-se, como o fez a ora Ré (em relação à ilegitimidade substantiva ativa), que o seguro foi realizado por conta e no interesse da compradora (cliente da Autora, *EE Limited*) e que apenas ela compradora, por tal razão e porque estaríamos perante uma venda CIF, teria legitimidade para acionar a Ré com base no seguro, sendo tal compradora a titular única dos direitos emergentes deste seguro (cfr. artigos 1.º a 56.º da contestação)?

Pode dizer-se, como o fez a defesa, que as menções constantes das faturas emitidas estão de acordo com as condições CIF, tendo a *EE Limited* assumido os riscos inerentes ao transporte das mercadorias a partir do momento em que as mesmas foram embarcadas no porto de Leixões (em boas condições, pois que não se exararam quaisquer reservas pelo armador), e só ela (*EE Limited*) tem legitimidade material - *ad substantiam* - para acionar judicialmente a seguradora Ré?

Salvo o respeito devido, a resposta terá de ser clara e em sentido negativo.

Com efeito, o contrato de seguro que associa a Autora à Ré foi celebrado pela CC, S.A., enquanto tomadora do seguro, e tem a aqui Autora como beneficiária, tratando-se, pois, de um seguro por conta de outrem. Constando a Autora como beneficiária, desde logo se vê que esta é parte legítima no contrato em presença, tendo legitimidade substantiva para demandar a Ré.

A Ré entronca a sua argumentação na circunstância de o contrato de transporte segurando ser um contrato CIF - segundo o qual competirá ao comprador assumir os riscos inerentes ao transporte desde o embarque das mercadorias no porto de origem até ao destino final das mesmas, pelo que, não correndo o risco por conta da demandante, não é esta parte legítima para acionar o seguro em causa.

Ora, tal argumentação desmerece acolhimento: se a beneficiária do seguro é a própria Autora, decerto que não poderia vir um terceiro acionar o seguro, porquanto, aí sim, estaríamos perante uma verdadeira situação de ilegitimidade ativa - substantiva ou material - dessa entidade terceira (*in casu*, da adquirente *EE Limited*).

Por outro lado, a realidade é que em nenhum lado do texto contratual celebrado entre a Autora e a referida compradora se refere, de forma expressa, que o contrato de transporte se mostrará submetido à convenção ou às regras CIF.

Conforme acima se aduziu, nos termos da cláusula 3.<sup>a</sup>, ponto 2, última parte, do contrato celebrado entre Autora e *EE Limited*, ficou estipulado o contrário: “(...) *As Partes mais acordam que os pagamentos de impostos e direitos aduaneiros em Angola (devidos em relação à importação dos bens e à retenção na fonte a título de imposto industrial) serão responsabilidade da Primeira Outorgante [EE*



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Limited], ficando, no entanto, o risco de transporte com a Segunda Outorgante” [aqui Autora] (cfr. documento de fls. 25 a 50).

O que significa que, de antemão, o risco do transporte foi assumido pela Autora e não pela compradora (ao invés do afirmado pela Ré no artigo 48.º da contestação). E, em todo o caso, ainda que se tratasse de um contrato CIF (o que não acontece), a Autora seria totalmente livre de assumir o risco do transporte, bem como de ser beneficiária de um seguro sobre esse risco, conforme se deliberou no douto Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, datado de 3 de fevereiro de 2005 (relatado por **Oliveira Barros** e com texto disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)), e onde se sumariou o seguinte:

*“(…) II - Estabelecida em contrato de compra e venda internacional a cláusula CIF (Cost, Insurance & Freight), o vendedor fica obrigado a providenciar pelo transporte da mercadoria para o local do destino e a fazer o seguro da mesma contra os riscos da viagem, por conta e no interesse do comprador. Esses custos fazem já parte do preço da venda.*

*III - Nesse caso, o risco de perecimento da mercadoria segura só impende sobre o vendedor até à entrega que dela faça ao transportador, altura a partir da qual passa a correr por conta do comprador, correlativamente obrigado ao pagamento do preço apesar do perecimento da mercadoria no decurso da viagem, tudo em regime idêntico ao do art. 797º do Código Civil; e nem tal prejudica seja no que for o prazo de pagamento estipulado.*

*IV - Relativa a cláusula CIF ao transporte marítimo, a cláusula equivalente para o transporte terrestre é a cláusula CIP (seguida, em ambos os casos, do local de destino), de tal modo que, quando utilizada a primeira em caso em que era a segunda a própria, é de entender que as partes quiseram submeter a transacção efectuada aos efeitos jurídicos característicos das cláusulas desse tipo.*

*V - Não obstante ter-se estabelecido na compra e venda a cláusula CIF, tendo a vendedora assegurado aparentemente em nome próprio o transporte das mercadorias até à entrega nos armazéns da compradora, é de presumir que aceitou correr ela própria o risco do seu perecimento até esse momento”.*

Tem sido jurisprudência dominante (STJ) que, mesmo perante um contrato CIF, pode o vendedor assumir a responsabilidade pelo risco do transporte até ao seu final e, como tal, beneficiar de seguro para o dito efeito - que mais não é do que a transferência desse risco, por via contratual, para uma empresa seguradora. O que equivale a afirmar que o vendedor é titular pleno dos direitos emergentes do contrato de seguro celebrado.

Por fim, quanto ao conteúdo das faturas emitidas, já se venceu que as cláusulas CIF inseridas em faturas só podem valer caso se conclua ter o comprador aceite a modificação do contrato, sob pena de os custos adicionais com o prémio do seguro não poderem ser incorporados no preço de venda (cfr. **Francisco B. F. Rodrigues Rocha**, *ob. cit.*, pág. 265).



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Mais ainda: “*mesmo nos casos em que a inserção da cláusula CIF nas faturas traduza uma proposta de modificação de contrato, tacitamente aceite pelo comprador, não deixam de colocar-se problemas: com efeito, traduzindo tipicamente cláusulas contratuais gerais, estarão os respetivos contratos sujeitos ao controlo da LCCG, que impõe, desde logo, rigorosos deveres de comunicação e de informação, nos termos dos artigos 5.º e 6.º do referido diploma*” (no sentido da qualificação como cláusulas contratuais gerais, cfr. **Menezes Cordeiro**, *Introdução ao Direito dos Transportes*, em *I Jornadas de Direito Marítimo, 6 e 7 de Março de 2008 - O contrato de transporte marítimo de mercadorias*, Almedina, 2008, pág. 19) - cfr., ainda, **Francisco B. F. Rodrigues Rocha**, *ob. cit.*, pág. 266.

No caso em apreço, nada se alegou nesse sentido - aceitação de alteração do contrato por parte da compradora *EE Limited*, ainda que tácita -, pelo que, não havendo correspondência, a esse nível, entre o teor do contrato subjacente e o da faturação em presença (destrinça entre cláusulas CIF previamente acordadas e as contidas em faturas sem acordo prévio), somos forçados a concluir que o contrato não pode seguir esse regime (facultativo) internacional, ao invés do defendido pela Ré.

Extrai-se do acima explanado que as cláusulas CIF encerram regras supletivas às quais se sobrepõe o convencionado entre as partes (comprador/vendedor). Tendo o vendedor assumido no contrato o risco do transporte (da totalidade do transporte), até à entrega junto da firma compradora, não é de duvidar que anuiu correr o risco do seu perecimento até esse momento, podendo, evidentemente, transferir esse risco para uma seguradora à sua escolha. Ou, como sucede no caso *sub judice*, ser o beneficiário desse mesmo seguro, celebrado entre a agente transitária que contratou e a ora Ré, por conta e ordem da Autora (cfr., em sentido idêntico, Acórdão STJ de 30.04.1996, relatado por **Nascimento Costa** e com sumário disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)).

Nessa medida, a primeira das exceções deduzidas encontra-se votada ao inêxito, porquanto não se aplica ao caso o regime internacional (supletivo) defendido pela Ré.

III. Em relação à exceção de nulidade do contrato de seguro, alegou a Ré que, por estarmos perante um seguro de mercadorias e contrato de compra e venda ao qual se aplicam as condições CIF, os riscos inerentes ao transporte desde o embarque das mesmas até ao porto de destino corriam por conta da compradora/cliente. Se a Autora tiver legitimidade material para acionar a aludida apólice, conclui-se que se trata de um seguro nulo, por falta de objeto (cfr. artigos 57.º a 72.º da contestação).

Contudo, porque o Tribunal considera que estamos perante um contrato de compra e venda ao qual não se aplicam as condições CIF, nos termos já sobejamente descritos, e ainda que o risco/responsabilidade do transporte em si foi avocado pela própria Autora, e depois transferido para a seguradora Ré, desde o embarque das mercadorias no porto de Leixões até ao seu destino final, sendo legítima essa mesma transmissão infortunistica, não se verifica qualquer nulidade do seguro por falta de objeto.





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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Com efeito, estamos perante um interesse digno de proteção legal relativamente ao risco coberto, sendo certo que o interesse respeita à conservação ou à integridade da coisa segura (cfr. artigo 43.º, n.ºs 1 e 2, do RJCS).

De salientar que o *interesse no seguro* não se trata de um simples aspeto particular do regime jurídico do contrato de seguro, mas de um elemento essencial, do qual depende a validade do contrato. A essencialidade do interesse manifesta-se, além do mais, na natureza absolutamente imperativa da disposição (cfr. artigo 12.º do RJCS) e na sanção drástica que lhe está associada (cfr. artigo 43.º, n.º 1, segmento final, do RJCS, na sua articulação com o disposto no artigo 428.º, § 1.º, do Código Comercial).

O *interesse no seguro* não se afasta do conceito técnico-jurídico de interesse, que, em tese geral, representa a relação entre sujeito e bem - *quod inter est* -, independentemente de se analisar essa relação do ponto de vista da apetência do sujeito para ser satisfeito por certa realidade, ou do da virtualidade de certo bem para a satisfação de necessidades.

A lei portuguesa sempre estabeleceu a aplicação do princípio do interesse a todos os seguros contratados (cfr., por exemplo, artigo 456.º, proémio, do Código Comercial), o que também deflui da letra e da inserção sistemática do citado artigo 43.º do RJCS.

Ora, existindo essa ligação entre a Autora e as mercadorias sujo risco de transporte assumiu, sobretudo por força da estipulação contratual acima transcrita (cfr. cláusula 3.ª, ponto 2, última parte, do contrato celebrado entre Autora e *EE Limited*), é de enfatizar que o contrato de seguro não padece da apontada nulidade.

Sendo, pois, o objeto do contrato de seguro o risco pelo transporte, que corria por conta da Autora, legítimo e válido, o seguro é igualmente válido, devendo improceder a exceção perentória de nulidade do seguro invocada pela defesa (cfr. artigos 57.º a 72.º da contestação, por referência aos artigos 43.º, n.º 1, e 45.º, n.º 1, ambos do RJCS) - em coerência, aliás, com o que se deixou escrito sobre a legitimidade substantiva da Autora, também com aplicação no contexto da segunda exceção formulada (e aqui soçobrada).

IV. Em relação à exclusão do sinistro no âmbito de cobertura da apólice de seguro, com fundamento na violação do dever de informação por parte da Autora, suscitou a Ré não ter sido informada de que as mercadorias em causa iriam ser transportadas no convés do navio sem qualquer tipo de embalagem ou proteção, como ocorreu, e que o transporte (marítimo) iria incluir sete paragens/transbordos até chegar ao porto de destino, Luanda.

Acrescentou, em suma, que as situações de omissão estão previstas e reguladas nos termos ínsitos nos artigos 25.º e 26.º do RJCS, e a consequência jurídica decorrente da omissão, por parte da Autora, é a de que a Ré não se encontra obrigada a cobrir o sinistro. Dito de outra forma, o sinistro participado pela empresa demandante não se inclui no âmbito de cobertura da apólice de seguro que foi contratada





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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

com a Ré, com fundamento na violação do dever de informação por banda da Autora. E a exclusão do sinistro do contrato de seguro constitui exceção perentória (cfr. artigos 73.º a 113.º da contestação).

Em resposta, a Autora esgrimiou argumentos vários tendentes a sustentar que a Ré sabia perfeitamente qual a rota do navio em causa, e podia aceder-lhe, não tendo existido qualquer violação do dever de informação por parte do tomador do seguro. Tal como sabia que a carga visada se tratava de carga convencional e que, pelas suas características e dimensões, não era possível proceder a um qualquer embalamento da mesma.

Acrescentou, em suma, que a mercadoria, tanto quanto se sabe, foi corretamente carregada, e no convés porque doutro modo não poderia ser. O acondicionamento foi da responsabilidade do armador, de acordo com as ordens e as instruções da transitária, tomadora do seguro, que havia sido contratada pela Autora para assegurar o transporte. E, mesmo a existir a violação do dever de informação (o que não se admite, dado que a Ré conhecia a mercadoria a transportar e, bem assim, o modo como seria transportada), nunca o seria por parte da Autora, mas do tomador do seguro, e traduziria uma violação negligente, tendo já caducado o prazo para a Ré arguir a cessação do contrato de seguro, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 26.º, n.º 1, al. b), do RJCS.

Vejamos, pois, os restantes factos provados na lide.

Constam do certificado do seguro ..80 os seguintes elementos:

- Nome do segurado: CC, S.A., por conta e ordem da Autora;
- Meio de transporte: navio *Kota* ...;
- Viagem: de Leixões para Luanda;
- Data do início da viagem: 9 de março de 2018;
- Valor seguro: € 234 347,00;
- Bens seguros: bens conforme descritos nas cinco faturas com os números “*FT ....26, FT ....28, FT ....29, FT ....32 e FT ....33*” (cfr. documento de fls. 59 e 60).

Na sequência da participação do sinistro pela Autora, a ora Ré solicitou a intervenção da empresa *JJ, Lda.*, que elaborou o “*Certificado*” junto a fls. 117v a 125, de 29 de maio de 2018 (aqui dado como integrado).

Estava prevista a viagem marítima entre Portugal e Angola, que corresponde a um trajeto muito utilizado pelos exportadores portugueses e, também, explorado por várias companhias de navegação através de linhas regulares e diretas.

Foi apurado pela Ré que a viagem teve início no dia 10 de março de 2018 e que as mercadorias foram descarregadas no porto de Luanda no dia 2 de maio de 2018, ou seja, 52 dias depois.

Foi ainda apurado que, durante a viagem, ocorreram sete paragens (escalas) nos portos de Lisboa, Praia, São Tomé, Port Gentil, Libreville, Point Noire e Soyo.



**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 Ré não foi informada das condições em que iria ser efetuado o transporte, nomeadamente ao nível das referidas paragens a realizar até ao destino final.

Nas cinco faturas acima identificadas constam as indicações seguintes:

- FT ....26: 11 volumes com o peso bruto total de 39 747,52 kg;
- FT ....28: 5 volumes com o peso bruto total de 11 850,00 kg;
- FT ....29: 26 volumes com o peso bruto total de 30 144,35 kg;
- FT ... .32: 6 volumes com o peso bruto total de 21 260,00 kg;
- FT ....33: 6 volumes com o peso bruto total de 15 040,00 kg.

Estipulou-se o regime da designada “*Carga Convencional*”, ou seja, de carga não contentorizada, a qual corresponderia a 54 volumes com o peso total de € 118 041,87 kg.

As mercadorias em causa não foram embaladas, tendo sido transportadas no convés do navio sem qualquer embalagem ou proteção.

Ao contrário do indicado nos referidos documentos (cinco faturas e *BL*), a mercadoria a transportar não seguia acondicionada em 54 volumes.

A Ré também não foi informada das condições em que as mercadorias iriam ser transportadas, ou seja, sem qualquer embalagem ou proteção.

Também se demonstrou que, caso a Ré soubesse que o transporte marítimo iria incluir sete paragens (escalas) até chegar ao porto de Luanda e que as mercadorias iriam ser transportadas no convés do navio sem qualquer tipo de embalagem ou proteção, não teria aceitado o seguro titulado pelo certificado de seguro ..80.

O perito da empresa *JJ, Lda.*, verificou que os perfis apresentavam amolgadelas, torções, empenos e corrosão; tal como constatou que as chapas de ferro apresentavam as pontas dobradas, esbeçadas e rasgadas, com cortes.

Estabelece a parte final do n.º 5 das condições particulares da apólice: “*Para (...) todas as mercadorias que não sejam acondicionadas em contentor estruturalmente fechado excluem-se os seguintes riscos: Amolgadelas, Oxidação, Ferrugem (...), desde que não seja consequência direta e inequívoca de um sinistro coberto*” (cfr. documento de fls. 85 a 87v).

Decorre das condições gerais da apólice que estão expressamente excluídas das garantias prestadas pela apólice as perdas ou danos direta ou indiretamente resultantes de: “*c) mau acondicionamento ou deficiência ou insuficiência de acondicionamento ou de embalagem, da responsabilidade ou do prévio conhecimento do Segurado*” (cfr. documento de fls. 88 a 92v, na sua cláusula 4.<sup>a</sup>, n.º 2, al. c)).

À comunicação eletrónica enviada a 1 de fevereiro de 2019 (cfr. ponto 33 *supra*) respondeu a Ré, também por essa via, no dia 4 seguinte, nos termos constantes do documento de fls. 125v a 126v (aqui dado como integrado). Nas cinco faturas acima identificadas constam os seguintes valores (CIF): FT



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

....26, € 67 201,28; FT ....28, € 20 045,00; FT ....29, € 50 966,53; FT ....32, € 37 290,00; e FT ....33, € 27 710,00; num total de valores que ascende a € 203 212,81 (cfr. documento de fls. 51 a 58).

Por referência ao descrito no ponto 11, alínea e), das condições particulares da apólice, a ora Ré foi informada do nome do navio utilizado para o transporte em apreço.

Através do nome do navio pode livremente ter-se acesso à rota programada; a referida informação é pública e acessível em <https://www.marinetraffic.com>, sítio virtual que permite acompanhar a rota naval, uma vez que utiliza os dados transmitidos pelo *Sistema de Identificação Automática* (AIS) dos navios. O seguro em causa dispõe, nas referidas condições particulares, que o âmbito geográfico é “*Todo o Mundo*”: “*O contrato garante o seguro das mercadorias durante o seu transporte, efetuado segundo as normas e legislação em vigor, de/para todo o Mundo*” (cfr. documento de fls. 85 a 87v). A Ré, pelo menos em 17 de maio de 2018, teve conhecimento da rota efetuada pelo navio *Kota ...* de Portugal para Angola, tendo sido o dia em que o perito foi levar a efeito a peritagem à mercadoria transportada, com a recolha da informação necessária à seguradora.

O seguro em causa também prevê, nas referidas condições particulares, que “*Todas as mercadorias terão de estar devidamente embaladas e acondicionadas dentro de contentor ou camião totalmente fechados (...), exceto se: a) Maquinaria ou equipamento industrial e de construção civil que devido ao peso e dimensões tenham forçosamente de ser transportados como carga convencional em navio (...)*” (cfr. documento de fls. 85 a 87v).

Não se provou, doutro passo, que a empresa *CC, S.A.*, quando contratou o seguro com a Ré, lhe forneceu todas as informações relevantes no que se reporta ao seguro; a Ré tinha (e tem) conhecimento que o trajeto efetuado pelo navio *Kota ...* era (e é) um trajeto comercial regular e dos mais utilizados por navios de carga; a carga em questão, pelas suas características, dimensões, volume e material, não podia ser submetida a um qualquer embalamento ou proteção, só podendo ser transportada nas condições em que o foi e no convés do navio; e a Ré não procedeu a qualquer comunicação e/ou declaração ao tomador de seguro, ou à ora Autora, com vista à cessação do contrato de seguro, ou à sua alteração (cfr. pontos I a IV *supra*, não provados).

Vejamos agora a lei.

No domínio da subsecção dedicada aos deveres de informação do tomador do seguro ou do segurado, composta por três preceitos do RJCS (na sua versão mais recente, a decorrente da Lei n.º 147/2015, de 9 de setembro), pode ler-se, logo no seu artigo 24.º (sob a epígrafe “*Declaração inicial do risco*”), o seguinte:

“1 - *O tomador do seguro ou o segurado está obrigado, antes da celebração do contrato, a declarar com exatidão todas as circunstâncias que conheça e razoavelmente deva ter por significativas para a apreciação do risco pelo segurador.*



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

*2 - O disposto no número anterior é igualmente aplicável a circunstâncias cuja menção não seja solicitada em questionário eventualmente fornecido pelo segurador para o efeito.*

*3 - O segurador que tenha aceite o contrato, salvo havendo dolo do tomador do seguro ou do segurado com o propósito de obter uma vantagem, não pode prevalecer-se:*

- a) Da omissão de resposta a pergunta do questionário;*
- b) De resposta imprecisa a questão formulada em termos demasiado genéricos;*
- c) De incoerência ou contradição evidentes nas respostas ao questionário;*
- d) De facto que o seu representante, aquando da celebração do contrato, saiba ser inexato ou, tendo sido omitido, conheça;*
- e) De circunstâncias conhecidas do segurador, em especial quando são públicas e notórias.*

*4 - O segurador, antes da celebração do contrato, deve esclarecer o eventual tomador do seguro ou o segurado acerca do dever referido no n.º 1, bem como do regime do seu incumprimento, sob pena de incorrer em responsabilidade civil, nos termos gerais”.*

No passo seguinte, sobre as omissões ou inexatidões dolosas, o artigo 25.º vem postular explicitamente:

*“1 - Em caso de incumprimento doloso do dever referido no n.º 1 do artigo anterior, o contrato é anulável mediante declaração enviada pelo segurador ao tomador do seguro.*

*2 - Não tendo ocorrido sinistro, a declaração referida no número anterior deve ser enviada no prazo de três meses a contar do conhecimento daquele incumprimento.*

*3 - O segurador não está obrigado a cobrir o sinistro que ocorra antes de ter tido conhecimento do incumprimento doloso referido no n.º 1 ou no decurso do prazo previsto no número anterior, seguindo-se o regime geral da anulabilidade.*

*4 - O segurador tem direito ao prémio devido até ao final do prazo referido no n.º 2, salvo se tiver concorrido dolo ou negligência grosseira do segurador ou do seu representante.*

*5 - Em caso de dolo do tomador do seguro ou do segurado com o propósito de obter uma vantagem, o prémio é devido até ao termo do contrato”.*

Por fim, sobre as omissões ou inexatidões negligentes, o artigo 26.º do citado regime jurídico reza o seguinte:

*“1 - Em caso de incumprimento com negligência do dever referido no n.º 1 do artigo 24.º, o segurador pode, mediante declaração a enviar ao tomador do seguro, no prazo de três meses a contar do seu conhecimento:*

- a) Propor uma alteração do contrato, fixando um prazo, não inferior a 14 dias, para o envio da aceitação ou, caso a admita, da contraproposta;*
- b) Fazer cessar o contrato, demonstrando que, em caso algum, celebra contratos para a cobertura de riscos relacionados com o facto omitido ou declarado inexatamente.*



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

*2 - O contrato cessa os seus efeitos 30 dias após o envio da declaração de cessação ou 20 dias após a receção pelo tomador do seguro da proposta de alteração, caso este nada responda ou a rejeite.*

*3 - No caso referido no número anterior, o prémio é devolvido pro rata temporis atendendo à cobertura havida.*

*4 - Se, antes da cessação ou da alteração do contrato, ocorrer um sinistro cuja verificação ou consequências tenham sido influenciadas por facto relativamente ao qual tenha havido omissões ou inexatidões negligentes:*

*a) O segurador cobre o sinistro na proporção da diferença entre o prémio pago e o prémio que seria devido, caso, aquando da celebração do contrato, tivesse conhecido o facto omitido ou declarado inexatamente;*

*b) O segurador, demonstrando que, em caso algum, teria celebrado o contrato se tivesse conhecido o facto omitido ou declarado inexatamente, não cobre o sinistro e fica apenas vinculado à devolução do prémio”.*

Ora, é o estabelecimento da causalidade do facto inexato ou do facto omitido para a ocorrência do sinistro, como condição da sua invocação pelo segurador para a falta de cobertura do mesmo sinistro (corpo do n.º 4 do artigo 26.º do RJCS), que consubstancia um dos aspetos mais marcantes do regime resultante dos transcritos artigos 24.º a 26.º.

Não só a não-causalidade, neste domínio, é tida como uma das vertentes das leis do contrato de seguro que recolhe mais incompreensão social, como serão raros os ordenamentos jurídicos seguradores comparados que prevêm a causalidade como regra geral para esta matéria. Ao nível da jurisprudência portuguesa registe-se a natural larga predominância do entendimento no sentido da não-causalidade, aliás em interpretação de lei especificamente seguradora (o artigo 429.º do Código Comercial), que, reconheça-se, não oferece dúvidas a esse nível (cfr., no mesmo sentido, por todos, Ac. STJ de 27.05.2008, relatado por **Moreira Camilo** e com texto disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt); não obstante, a circunstância de a formulação da lei especificamente seguradora portuguesa em questão provir do século XIX, e ser enformada pelo ideário liberalizante, terá contribuído para abrir espaço a uma jurisprudência minoritária no sentido da exigência geral de causalidade do facto inexato ou omitido; não nos deteremos agora nessa questão muito particular, por se revelar como impertinente para a querela vertente).

A verdade é que, nos termos do estatuído no artigo 26.º, n.º 4, al. b), do RJCS, se, antes do término ou da modificação do contrato de seguro, se verificar um sinistro cuja ocorrência ou consequências hajam sido influenciadas por facto relativamente ao qual tenha havido omissões ou inexatidões negligentes, a entidade seguradora, demonstrando que, em caso algum, teria celebrado o contrato se tivesse conhecido o facto omitido ou declarado inexatamente, não cobre o sinistro e só fica obrigada à devolução do prémio. No referido circunstancialismo legal, que implica um juízo de prognose



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

póstuma sobre o dissenso na realização do seguro, é lícito à seguradora declinar a sua responsabilidade: a mesma não contrataria a apólice se conhecesse o facto omitido ou declarado sem exatidão.

No caso dos autos, ficou provado - além do mais - que, caso a Ré soubesse que o transporte marítimo iria incluir sete paragens (escalas) até chegar ao porto de Luanda e que as mercadorias iriam ser transportadas no convés do navio sem qualquer tipo de embalagem ou proteção, não teria aceitado o seguro titulado pelo certificado de seguro.

Urge salientar que o contrato de seguro celebrado entre a Ré e a empresa tomadora do seguro CC, S.A., por conta e ordem da Autora, consiste num seguro de mercadorias transportadas que visa salvaguardar os riscos de mar (eventos súbitos e imprevistos), e não os danos imputáveis à responsabilidade direta da(s) cliente(s) da Ré.

Ora, incumbia à agente transitária e segurada (por conta e ordem da Autora, beneficiária do mesmo seguro) o dever de garantir que a companhia seguradora tivesse em sua posse todas as informações importantes e inerentes à análise do risco colocado, sendo certo que a viagem marítima se iniciava em Leixões com destino a Luanda, num trajeto comum no *iter* mercantil, existindo, para isso, várias linhas regulares e diretas.

Tanto quanto se apurou *in casu*, desconhecia a Ré, e não a aceitou previamente, uma viagem em que entre a origem e o porto de destino ocorreriam sete paragens/escalas (Lisboa, Praia, São Tomé, Port Gentil, Libreville, Point Noire e Soyo), num percurso que durou 52 dias e, conseqüentemente, acarretou um risco agravado para a seguradora.

Ademais, seria inexigível à Ré controlar, através de sítio virtual da *internet* (por muito rigoroso que seja), o percurso do navio em causa: conforme enfatizou a testemunha SS, e com credibilidade bastante, “*temos milhares de navios seguros pelo mundo*”, sendo absolutamente impraticável acompanhar o trajeto de todos eles.

Por outro lado, a mercadoria não foi alvo de qualquer embalagem ou proteção, que garantisse a sua viagem em segurança. A ausência de embalagem é exclusão expressa das garantias, conforme acima se explanou, e se é verdade que a natureza e características dos bens não permitiria a sua contentorização no navio (por isso que ela foi transportada como carga convencional), também não deixa de ser certo que não há mercadoria que não possa ser objeto de um tratamento casuístico, cuidado e zeloso em contexto de transporte marítimo (ou qualquer outro), até para segurança da própria embarcação que a contém e das mercadorias circundantes.

Ora, as circunstâncias acima relatadas e não declaradas negligentemente à Ré caracterizam uma violação - responsabilidade da segurada, por conta e ordem da Autora - do direito à informação que impende nas relações pré-contratuais, em duas vertentes:

(i) A inclusão de sete paragens (escalas) até o navio alcançar o porto de Luanda, em Angola, ao arrepio do conhecimento prévio da Ré; 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](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

(ii) O transporte das mercadorias no convés sem nenhum tipo de embalagem ou proteção, também à revelia do conhecimento prévio da Ré, quando é do senso comum que, mesmo bens insuscetíveis de contentorização (como os dos autos), podem e devem ser alvo de acondicionamento adequado em contexto de transporte marítimo (ou outro), para proteção dos mesmos, da própria embarcação e de tudo o mais que os circunda.

E esta responsabilidade não pode deixar de ser extensível à beneficiária Autora, que, de resto, não se coibiu de instaurar a presente ação judicial, possuindo legitimidade substantiva para tal, com fundamento exatamente no mesmo contrato de seguro que a institui como sua beneficiária.

Por conseguinte, tais danos não são qualificáveis como verdadeiro *evento súbito e imprevisto*, condição de acionamento do seguro de mercadorias transportadas em mar.

Desta feita, em conclusão, acompanhamos a avaliação inserta no relatório pericial de 29 de maio de 2018 (a fls. 124v) de que, *“Analisados os factos que deram origem à nossa intervenção, é nosso parecer que a reclamação é improcedente face à Apólice, porquanto, tratando-se de uma mercadoria, que nas faturas emitidas pela AA, SA, são referidos volumes num total de 54, na realidade aparece tudo a bordo «a granel», e tal condição não foi expressa no Certificado de Seguro.*

*Por outro lado, a indicação de «carga convencional» não significa que a mercadoria não seja protegida com embalagem. Trata-se de definir que não é mercadoria contentorizada e como tal a taxa de seguro deve ser adaptada ao aumento do risco. (...).*

*A mercadoria, apesar da inclemência previsível do tempo, foi estivada entre dois Contentores, no Convés do Navio, sem qualquer embalagem ou protecção que travasse os deslocamentos e impactos dos volumes entre si, durante a viagem.*

*Apesar de ser referido que o navio sofreu mau tempo na viagem entre Leixões e Lisboa, não foi esse evento que contribuiu, maioritariamente, para a afectação da mercadoria, mas sim o facto de se tratar de mercadoria a granel e não o correspondente a 54 volumes como o refere o B/L e totalizam as várias facturas, emitidas pela AA, SA.*

*Assim, é nosso parecer que as circunstâncias do evento, não dão lugar à cobertura do risco pela Apólice, porque a causa das avarias dos bens que constavam desta remessa, reside no facto de não terem sido protegidos e agrupados, nem contratado o seu transporte em navio de rota certa”.*

Bastaria atentar nos registos fotográficos inseridos no relatório em causa para se compreender o alcance da situação descrita. A carga em presença foi tratada com incúria no seu transporte marítimo, sendo certo que havia chegado intacta ao porto de Leixões. A impossibilidade efetiva de contentorização não justifica o referido tratamento descuidado, por todas as razões já veiculadas. E não deixa de ser de comum experiência que qualquer seguradora a operar no mercado, a saber previamente de tais circunstâncias, se recusaria a contratar uma apólice (pelo menos, nos termos em que a dos autos foi acordada), *“embarcando”* num transporte marítimo que só improvavelmente viria a correr bem.





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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

Por último, em relação ao alegado não exercício, por parte da seguradora Ré, da possibilidade de cessação do contrato de seguro, por via do disposto no artigo 26.º, n.º 1, al. b), do RJCS (pretensão caducidade do prazo correspondente), restará dizer que não passa disso mesmo, de uma mera faculdade rescisória da entidade seguradora (“(...) o segurador pode (...)”), a exercer ou não, mas que também nada se demonstrou a esse nível.

Conforme, aliás, consta das condições gerais do seguro contratado, a Ré poderá fazer cessar o seguro aquando da falta de declaração exata de todas as circunstâncias conhecidas do tomador do seguro e que este deva ter como razoavelmente significativas para a apreciação do risco (cfr. cláusula 6.2.1., al. b)).

Seja como for, tendo em consideração tudo o que acima se expôs no que concerne à prevalência do artigo 26.º, n.º 4, al. b), do citado regime jurídico, trata-se de um aspeto lateral que se esbate e perde importância prática no âmbito do presente dissídio.

Destarte, salvo o respeito devido por opinião diversa, nenhuma responsabilidade civil é de assacar à seguradora Ré, porquanto se verifica a exclusão do sinistro no âmbito de cobertura da apólice de seguro (cfr. cláusula 4.ª, n.º 2, al. c), das suas condições gerais).

Enfim, por tudo quanto acima se deixou escrito, e com prejuízo do mais deduzido (aprofundamento e detalhe sobre as restantes exceções - cfr. artigo 608.º, n.º 2, segunda parte, do Código de Processo Civil), esta ação judicial mostra-se votada ao insucesso.

**V. Responsabilidade tributária.**

Rege o n.º 6 do artigo 607.º 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 Autora é a única parte vencida na demanda.

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

**IV. Decisão**

Atento o circunstancialismo factual assente e a fundamentação jurídica invocada, o Tribunal julga improcedentes as exceções de ilegitimidade substantiva ativa e de nulidade do seguro, mas procedente, por inteiramente provada, a exceção de violação do dever de informação por parte da Autora; e, em consequência, absolve a Ré do pedido formulado.

Custas a cargo da Autora, em exclusivo.

Registe e notifique.

Lisboa, 12.11.2021 (processado por meios informáticos e revisto pelo signatário),



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

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: [lisboa.tm@tribunais.org.pt](mailto:lisboa.tm@tribunais.org.pt)

O Juiz de Direito,  
Tomás Nuncio